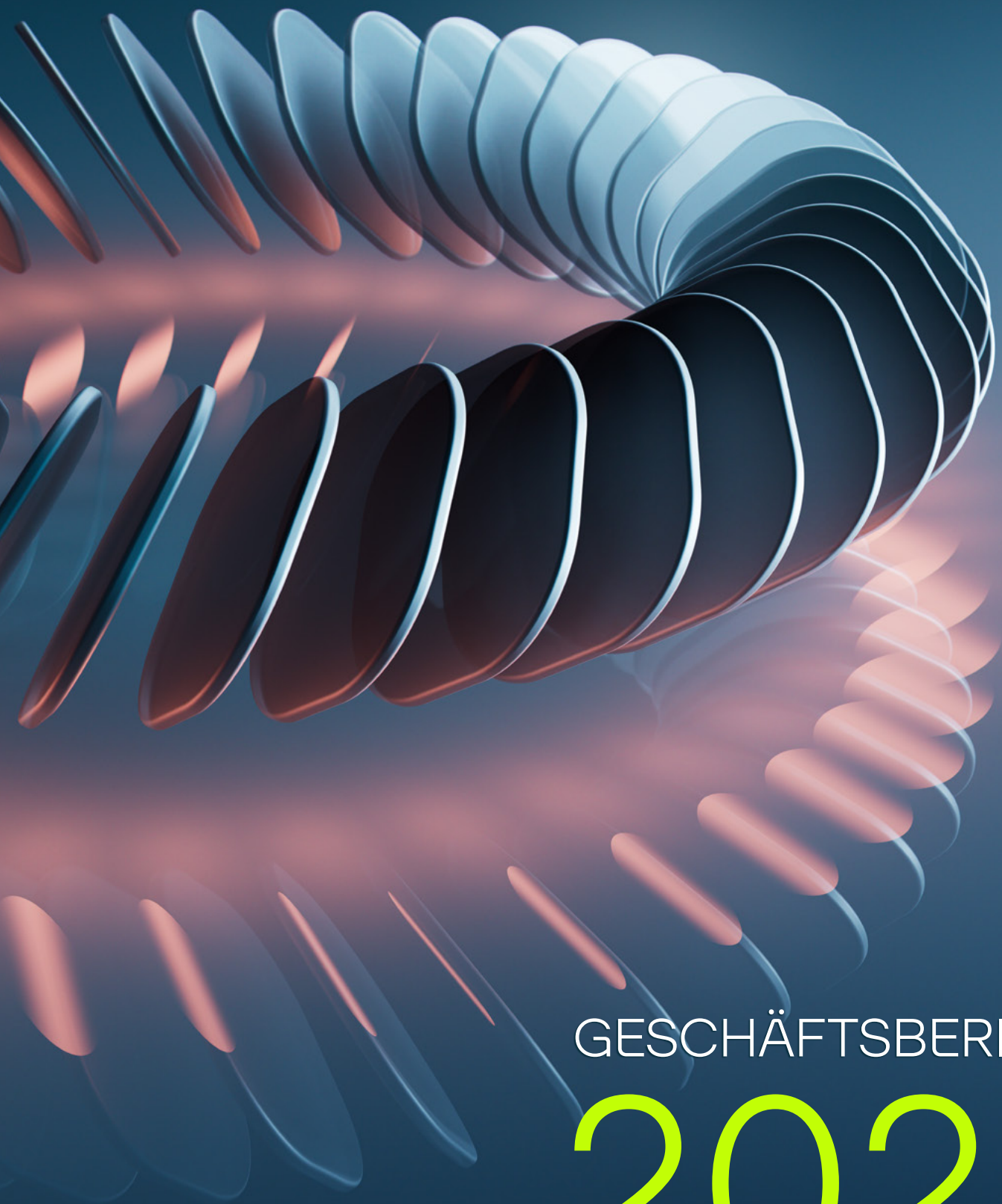


VOLKSWAGEN GROUP

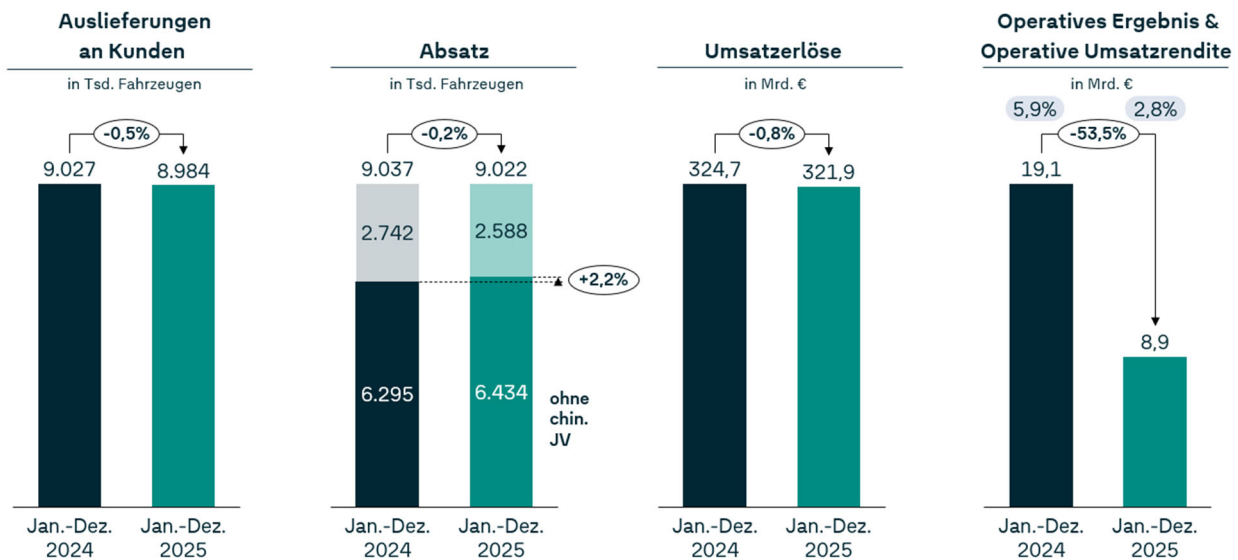


GESCHÄFTSBERICHT

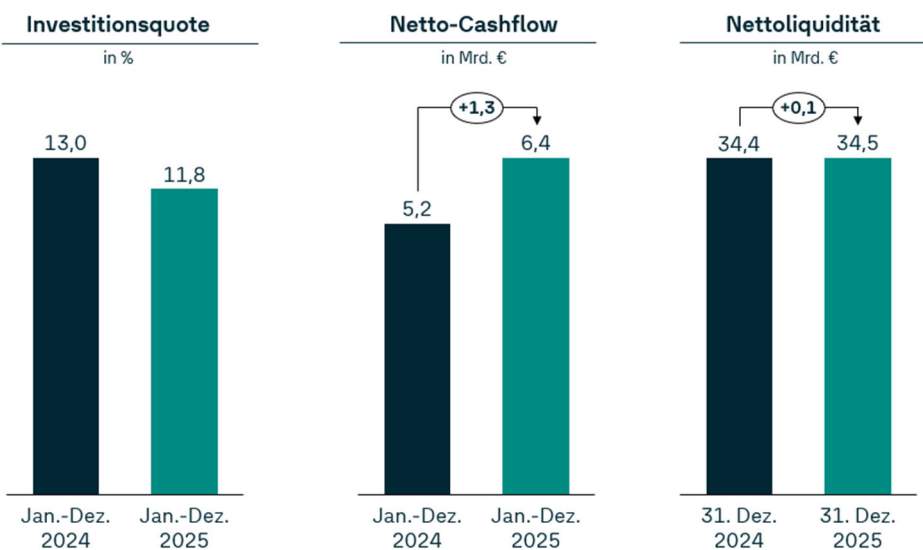
2025

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN¹



KONZERNBEREICH AUTOMOBILE²



1 Die Mengendaten umfassen auch die nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (chin. JV); die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

2 Seit dem 1. Januar 2025 beinhaltet der Konzernbereich Automobile die Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen nicht mehr. Werte entsprechen der seit 2025 geltenden Berichtsstruktur.

1

An unsere Aktionäre

05	Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre
09	Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft
11	Bericht des Aufsichtsrats

2

Corporate Governance

19	Konzernerklärung zur Unternehmensführung
35	Mitglieder des Vorstands
37	Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse
40	Vergütungsbericht

3

Konzernlagebericht

72	Ziele und Strategien
78	Steuerung und Kennzahlen
81	Struktur und Geschäftstätigkeit
85	Übernahmerechtliche Angaben
88	Geschäftsverlauf
104	Aktie und Anleihen
112	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
126	Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
130	Nachhaltige Wertsteigerung
155	Prognosebericht
163	Risiko- und Chancenbericht
209	Ausblick für das Jahr 2026

4

Nachhaltigkeitsbericht

212	Allgemeine Informationen
239	Umweltinformationen
239	Einführung in das Umweltmanagement
248	Klimawandel
282	Umweltverschmutzung
296	Wasser
303	Biologische Vielfalt und Ökosysteme
312	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
331	EU-Taxonomie
342	Sozialinformationen
342	Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
370	Nachhaltigkeit in der Lieferkette
387	Betroffene Gemeinschaften
392	Kundinnen und Kunden
403	Societal Impact
408	Informationen zur Unternehmensführung
427	Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht
453	Nichtfinanzielle Kennzahlen 2025 der Volkswagen AG

5

Konzernbereiche

455	Markengruppen und Geschäftsfelder

6

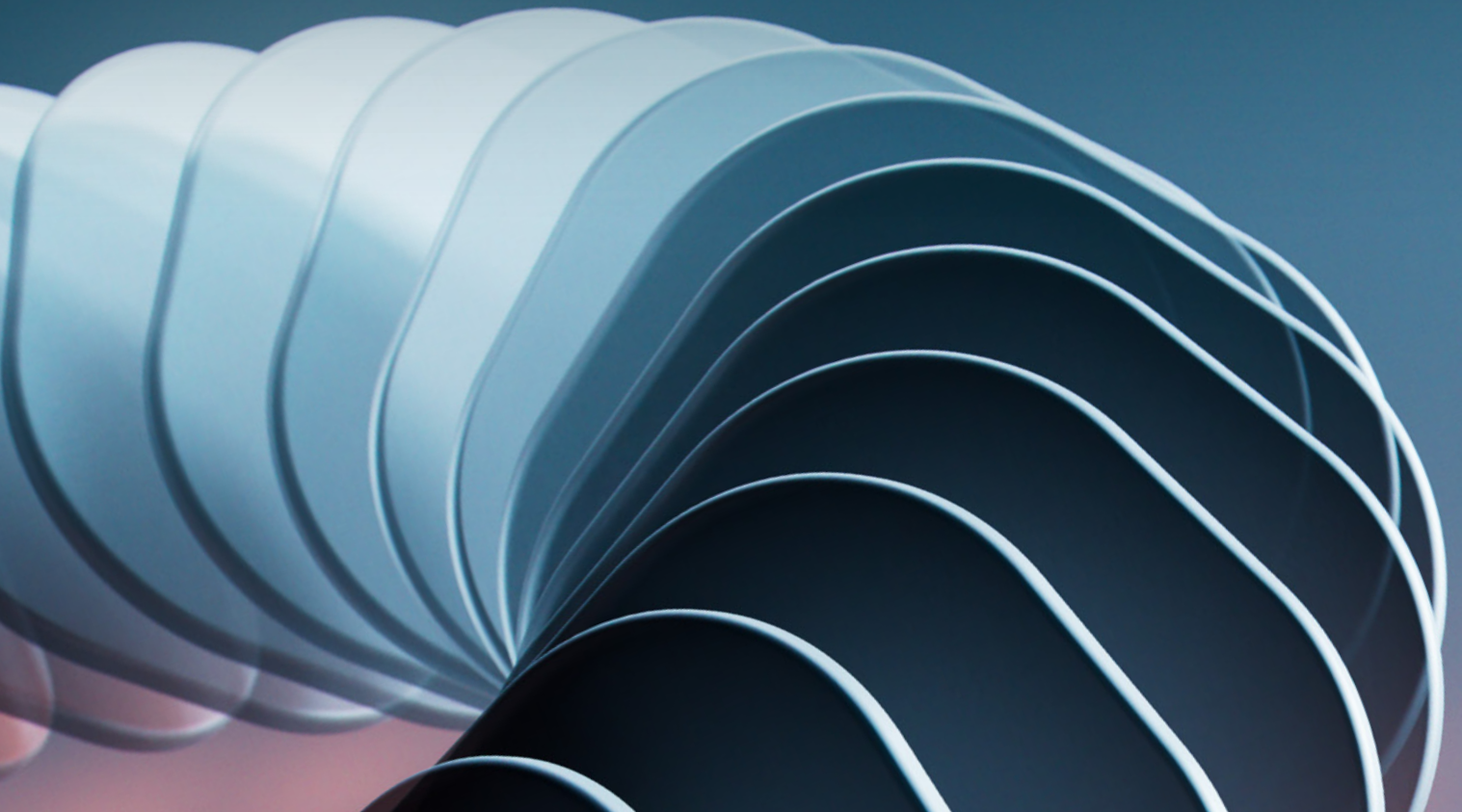
Konzernabschluss

461	Gewinn- und Verlustrechnung
462	Gesamtergebnisrechnung
464	Bilanz
466	Eigenkapitalentwicklung
467	Kapitalflussrechnung
468	Anhang
642	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
643	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
657	Prüfungsvermerk zum Nachhaltigkeitsbericht
663	Prüfungsvermerk zum Vergütungsbericht

7

Weitere Informationen

666	Fünf-Jahres-Übersicht
667	Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
668	Glossar
670	Termine



Über diesen Bericht

Der Konzernabschluss der Volkswagen AG wurde gemäß den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards erstellt. Ebenso wurden Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuches und des deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigt. Sofern nicht anders spezifiziert, bildet dies die Basis für die Erläuterungen von Finanzzahlen in diesem Bericht.

Alle Zahlen sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet, daher kann die Addition der angegebenen Werte zu geringfügigen Abweichungen führen; dies gilt auch für die Ermittlung von Prozentangaben. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden, soweit nicht anders erwähnt, neben den Werten des Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Dieser Geschäftsbericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungs-kursverhältnissen, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die in diesem Geschäftsbericht dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Wir aktualisieren zukunftsbezogene Aussagen nicht und übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Geschäftsbericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Reichweitenangaben zu Fahrzeugen wurden auf dem Rollenprüfstand über das Durchfahren der Zyklen nach der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt. WLTP-Reichweitenwerte für Serienfahrzeuge können ausstattungsbedingt abweichen. Die tatsächliche Reichweite variiert in der Praxis abhängig von verschiedenen weiteren Faktoren.

Das Format dieser Publikation entspricht nicht dem einheitlichen elektronischen Berichtsformat ESEF (European Single Electronic Format). Die gesetzlich vorgeschriebene Wiedergabe im ESEF wird der das Unternehmensregister führenden Stelle übermittelt und im Unternehmensregister (www.unternehmensregister.de) veröffentlicht.

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zu Vielfalt und Chancengleichheit, sodass in diesem Bericht geschlechterneutrale Formulierungen verwendet werden. Ausnahmen, zum Beispiel bei Komposita, verzichten im Interesse der besseren Lesbarkeit auf die verschiedenen Anspracheformen, sei es divers oder weiblich. Alle Formulierungen sprechen ausdrücklich alle Geschlechter und Geschlechteridentitäten gleichermaßen an.

Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor. Beide Sprachfassungen sind ressourcenschonend ausschließlich im Internet abrufbar unter: www.volkswagen-group.com in der Rubrik Investoren.

Dieser Geschäftsbericht ist zur Jahrespressekonferenz am 10. März 2026 erschienen.





An unsere Aktionäre

05	Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre
09	Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft
11	Bericht des Aufsichtsrats



Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre

Sehr geehrte Aktionärinnen und Aktionäre,

entscheiden, handeln, liefern: 2025 war für den Volkswagen Konzern ein Jahr des Anpackens und des Umsetzens. Wir haben unseren strategischen Plan konsequent vorangetrieben, begeisternde Produkte zu den Menschen gebracht und unsere technologische Leistungsfähigkeit in spürbaren Mehrwert für unsere Kundinnen und Kunden verwandelt. 2025 haben wir die neue Kraft des Volkswagen Konzerns sprichwörtlich erlebbar gemacht. Wir haben Fortschritte bei Technologien, Software, Design und Qualität erreicht. Unsere neuen Produkte erhalten sehr positive Resonanz und werden vielfach ausgezeichnet. Gleichzeitig haben wir unser Unternehmen konsequent auf die zunehmend anspruchsvollen globalen Rahmenbedingungen und Herausforderungen ausgerichtet. Die Transformation des gesamten Unternehmens nimmt weiter Fahrt auf. Wir gestalten den Wandel in einem dynamischen Umfeld mit einem klaren Ziel: Wir wollen der Global Automotive Tech Driver werden – der globale Technologie-Treiber der Automobilindustrie. 2026 treiben wir diese Transformation konsequent weiter voran.

Mit weltweit rund 9 Millionen ausgelieferten Fahrzeugen haben wir 2025 in einem dynamischen Marktumfeld nahezu das Vorjahresniveau erreicht. In unserem Heimatmarkt Europa sind wir stärker als je zuvor. Wir haben mit einem Marktanteil von 25% und einem Zuwachs der Auslieferungen von über 4% unsere Position an der Spitze des Wettbewerbs ausgebaut. Die vielen neuen Modelle, die wir in den Markt eingeführt haben, erfreuen sich hoher Beliebtheit bei unseren Kundinnen und Kunden. Dem stehen erwartete Rückgänge aufgrund herausfordernder Marktbedingungen in Nordamerika (-10%) und China (-8%) gegenüber. Deutlich wachsen konnten wir in Südamerika (+12%), in Asien ohne China (+9%) und in Nahost/Afrika (+10%).

Der Umsatz beträgt rund 322 Milliarden Euro und erreicht annähernd das Vorjahresniveau. Das operative Ergebnis liegt bei rund 8,9 Milliarden Euro. Das ist deutlich weniger als im Jahr 2024. Der Rückgang ist im Wesentlichen bedingt durch hohe Sonderaufwendungen und die US-Zollpolitik. Der Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile stieg um 1,3 Milliarden Euro und erreichte 6,4 Milliarden Euro. In der Folge lag die Nettoliquidität bei rund 34,5 Milliarden Euro. Mit einem starken finanziellen Momentum im Schlussquartal haben wir unsere Basis für 2026 weiter gestärkt.

Diese Ergebnisse zeigen, wie sich der Volkswagen Konzern in einem weltweit herausfordernden Umfeld behauptet hat. Dass wir sie in einer Phase der Restrukturierung und damit verbundenen erheblichen Kosten erzielt haben, unterstreicht unsere starke Substanz und unsere Widerstandskraft. Dass auch der Kapitalmarkt unseren Weg und die erzielten Fortschritte positiv sieht, zeigt sich zunehmend an unserem Aktienkurs. Die Volkswagen Vorzugsaktie ist 2025 um rund 16% gestiegen. Zum Vergleich: Der Branchenindex Stoxx Europe Automobile & Parts ist im gleichen Zeitraum um 4% gesunken. Bezieht man die Dividende mit ein, erzielten unsere Aktionäre sogar eine Gesamtjahresperformance von 24%.

Der Hauptversammlung im Juni schlagen Vorstand und Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 eine Dividende von 5,26 Euro je Vorzugsaktie vor. Das steht im Einklang mit unserer unverändert gültigen Dividendenpolitik, die eine Ausschüttungsquote von mindestens 30 Prozent vorsieht, und dem Dreiklang von Substanzstärkung, notwendigen

Zukunftsinvestitionen und Anlegerattraktivität. Wie angekündigt haben wir bei der Ermittlung die nicht zahlungswirksame Abschreibung auf den Firmenwert der Porsche AG nicht berücksichtigt, womit dies einer Ausschüttungsquote von 30 % des Nettoergebnisses entspricht. Die rechnerische Ausschüttungsquote beträgt 39 %.

Maßgebliches Steuerungsinstrument für unsere operativen und strategischen Aktivitäten bleiben unsere TOP-10-Programme für den Konzern und für unsere Marken. Sie geben Orientierung mit anspruchsvollen Zielen, klaren Verantwortlichkeiten, messbaren Meilensteinen und einem systematischen Fahrplan. Auch für dieses Jahr haben wir uns ein ambitioniertes TOP-10-Programm vorgenommen. 2026 geht es vor allem um die beschleunigte Umsetzung unserer Kostenarbeit, um nachhaltigen Erfolg unserer Marken mit attraktiven Produkten in unseren Kernregionen und um eine effiziente Steuerung der Volkswagen Group und ihrer Markengruppen.

Unsere Performance Programme für unsere Marken, Gesellschaften und Regionen haben bereits wesentlich dazu beigetragen, unseren Konzern finanziell robuster aufzustellen. Mit ihnen sichern wir unsere finanziellen und strategischen Ambitionen mit konkreten und messbaren Maßnahmen ab. Dadurch konnten wir auch die Auswirkungen der zahlreichen Gegenwinde in wesentlichen Teilen kompensieren.

Die Kraft des Volkswagen Konzerns liegt in der Stärke unserer Marken. Mit unseren Produkten begeistern wir Kundinnen und Kunden – und stärken Wettbewerbsfähigkeit und Wachstumschancen unseres Unternehmens. Wir haben 2025 rund 30 neue Modelle eingeführt und unsere im Vorjahr begonnene Produktoffensive fortgesetzt. Über alle Marken und Segmente haben wir unser Portfolio gezielt gestärkt, die Designs geschärft und die Qualität messbar weiter erhöht.

Ein deutliches Zeichen unserer Innovationskraft haben wir in der Elektromobilität gesetzt. Weltweit sind unsere Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge um 32 % gestiegen, in unserem Heimatmarkt Europa wuchs die Zahl der Verkäufe sogar um 66 %. Mit einem Marktanteil von 27 % in Europa stehen wir nicht nur an der Spitze des Wettbewerbs bei vollelektrischen Fahrzeugen, unser Anteil liegt sogar erstmals über dem im Geschäft mit Verbrennerfahrzeugen. Fünf der zehn meistverkauften vollelektrischen Modelle in Europa kommen aus unserem Konzern. Der Auftragsbestand in Europa erhöhte sich um 21 %.

Und wir lassen nicht nach: 2026 bringen wir weltweit über alle Antriebsarten hinweg mehr als 20 neue Modelle zu unseren Kundinnen und Kunden. Vor allem in China schalten wir in den Liefermodus und nehmen mit der größten Produktoffensive in der Geschichte der Volkswagen Group China jetzt richtig Fahrt auf – mit den ersten in China für China entwickelten Modellen, die bei Design, Technologie und Kosten stark im Wettbewerb positioniert sind.

Gleichzeitig zeigen wir in Europa, wie wir mit unserer Electric Urban Car Family die Stärke unseres Konzerns in den Markt bringen. Vier Modelle, drei Marken, eine Plattform. Intelligentes Skalieren, wie nur wir es können, zum Nutzen unserer Kundinnen und Kunden: E-Mobilität zum Einstiegspreis mit Premium-Technologie aus höheren Fahrzeugklassen. Mit unseren vollelektrischen Kompaktmodellen von Volkswagen, CUPRA und Škoda erschließen wir aus einer Position der Stärke heraus ein Segment mit großem Wachstumspotenzial.

Unsere unternehmerische Verantwortung für ein nachhaltiges Wachstum und unser Anspruch bei Profitabilität verlangen klare und verantwortungsbewusste Entscheidungen – auch und vor allem in Deutschland. Die Vereinbarung „Zukunft Volkswagen“ ist ein wesentliches Fundament dafür: Sie bringt Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungssicherung nachhaltig in Einklang – und sichert eine strukturelle Neuausrichtung des Unternehmens auf betrieblicher wie tariflicher Ebene.

Auch bei Audi, Porsche und unserer Software-Tochter CARIAD haben wir umfangreiche Einigungen erzielt und Kostenprogramme gestartet. In Summe sollen im Volkswagen Konzern bis 2030 rund 50.000 Stellen in Deutschland wegfallen. Durch die Tarifeinigungen und den Personalabbau konnten die Kosten im Geschäftsjahr 2025 wie geplant um rund 1 Milliarde Euro gesenkt werden. Wir halten Kurs auf unser Ziel, bis 2030 konzernweit jährliche Kosteneinsparungen von mehr als 6 Milliarden Euro netto zu heben.

Auch in der Umsetzung unserer neu aufgesetzten globalen Software-Strategie haben wir spürbare Fortschritte erzielt: Wir entwickeln schneller, integrieren Software noch wirkungsvoller in unsere Fahrzeuge und bringen neue Funktionen zügiger in Serie – mit Systemaktualisierungen „over the air“, also ohne Werkstattbesuch. Unsere Software-Tochter CARIAD haben wir technisch saniert, neu strukturiert, spürbar verschlankt – und schlagkräftiger aufgestellt.

Sie spielt jetzt ihre Stärken als übergreifende Software-Einheit aus. Unsere Software wird mittlerweile in Vergleichstests vielfach ausgezeichnet.

Für unsere Kundinnen und Kunden arbeiten wir daran, weltweit ein überlegenes Digital-Angebot anzubieten, angepasst an die unterschiedlichen Anforderungen und Regularien in den verschiedenen Regionen. Große Fortschritte sehen wir in unserem Joint Venture mit dem US-Unternehmen Rivian. Hier entsteht für den Konzern die Elektronikarchitektur der Zukunft für die westliche Hemisphäre. Die ersten Erprobungsträger der Marken Volkswagen, Audi und Scout durchlaufen – rund ein Jahr nach Gründung des Joint-Ventures – im Frühjahr 2026 ihren ersten Wintertest. In unserem Elektro-Kleinwagen ID. Every1 soll die neue zonale Architektur sowie die Softwarearchitektur planmäßig ab 2027 erstmals zum Einsatz kommen.

In China sind wir entsprechend den Marktanforderungen bereits einen Schritt weiter. Mit der China Electronic Architecture haben wir in nur 18 Monaten gemeinsam mit Xpeng eine hochmoderne E/E-Architektur von der Idee zur Serie gebracht. Parallel schaffen wir die technologische Grundlage für ein breites Angebot von teil- und vollelektrifizierten Modellen in oberen Segmenten. Gleichzeitig forcieren wir die Entwicklung des hochautomatisierten Fahrens. Unser Joint Venture von CARIAD und Horizon Robotics entwickelt dafür erstmals einen eigenen Konzernchip. So beschleunigen wir den Entwicklungsprozess, erhöhen unsere Flexibilität und senken Kosten.

In China zeigen wir, wie schnell, beweglich und konsequent sich der Volkswagen Konzern an einen grundlegend veränderten Markt anpassen und in die Offensive gehen kann. Mit unserer Strategie „In China, für China“ schalten wir nach nicht einmal drei Jahren Transformation in den Liefermodus. Bis Ende 2027 werden wir 30 neue vollelektrische, Plug-in-Hybride und Range-Extended-Modelle in den chinesischen Markt einführen. Wichtige Stütze unserer Transformation bleibt dabei unsere starke Marktposition bei Verbrennern, die wir 2025 weiter ausbauen konnten.

Wir haben in China die Entwicklungsgeschwindigkeit um bis zu 30% erhöht und uns gleichzeitig eine sehr wettbewerbsfähige Kostenbasis erarbeitet. Erfahrungen, die wir auch auf andere Regionen übertragen werden. Mit unseren in China entwickelten Modellen haben wir uns auch Exportmöglichkeiten in neue Märkte eröffnet.

In den USA richten wir unsere Aktivitäten klar auf das dynamische Wettbewerbsumfeld, die spezifischen Kundenanforderungen und die veränderte Zollsituation aus. Wir stärken die Eigenständigkeit unserer Marken und nutzen mit der wiederbelebten elektrifizierten Ikone Scout eine strategische Chance im wachsenden Segment großer SUVs und Pickups. Dabei liegt unser Fokus auf der hochflexiblen Range-Extender-Technologie, die einen batterieelektrischen Antrieb mit einem benzingetriebenen Reichweitenverlängerer perfekt kombiniert. Bei Scout liegen wir im Plan und bereiten mit großer Schlagkraft die nächsten Schritte zum Launch der neuen Marke vor. Gleichzeitig prüfen wir eine Lokalisierung der Produktion von Importfahrzeugen unserer Marken im nordamerikanischen Markt.

Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch – und die Batterie ist der Schlüssel. Als erster europäischer Hersteller entwickeln und produzieren wir mit unserer Tochter PowerCo Batteriezellen im industriellen Maßstab. Mit der Einheitszelle haben wir eine globale, markenübergreifende Plattform geschaffen, mit der wir Komplexität senken und Skaleneffekte heben. Als zentrales Element unserer Elektrostrategie soll sie erstmals in unserer Electric Urban Car Family in Serie eingesetzt werden.

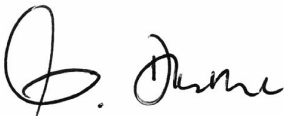
Ende 2025 haben wir in Salzgitter unsere erste konzerneigene Zellfabrik in Betrieb genommen. Damit sichern wir uns technologisches Know-how, industrielle Kompetenz und mehr Unabhängigkeit entlang der Wertschöpfung. Mit dem Anlauf der Zellfabrik in Valencia und der Premiere der ersten LFP-Zelle werden wir unser Technologie-Spektrum auf eine weitere Hauptchemie der E-Mobilität erweitern.

Was den Volkswagen Konzern so einzigartig macht, ist unsere weltweite Mannschaft – Menschen, die mit Know-how, Leidenschaft und echtem Teamgeist jeden Tag anpacken, gestalten und Fortschritt möglich machen – in allen Marken, allen Gesellschaften, allen Regionen. Ihnen gilt mein besonderer Dank, auch im Namen des gesamten Vorstands.

2026 gehen wir unseren Weg entschlossen weiter. Unser Fokus ist klar: starke Produkte, überzeugende Technologien – und konsequente Arbeit an unserer Wettbewerbsfähigkeit. Unsere Ambition für 2030: 8 bis 10% operative Umsatzrendite. Die Basis dafür ist: strikte Kosten- und Investitionsdisziplin. Sie ist kein Selbstzweck. Sie ist Voraussetzung für neue Investitionen, Wachstum und eine erfolgreiche Zukunft des Volkswagen Konzerns. Grundlage ist unsere erfolgreiche Neuausrichtung der letzten drei Jahre. Wir haben unsere Versprechen eingelöst und unsere Ziele zum Teil früher erreicht als geplant. Gleichzeitig hat sich unsere Welt in den letzten 3 Jahren stark verändert. Wir müssen unser Unternehmen auf der jetzt erreichten Basis in den kommenden Jahren umfassend transformieren. Wir sehen, dass unser Geschäftsmodell vergangener Jahrzehnte in der heutigen Welt nicht mehr funktioniert. Aufgrund regionaler Marktbedingungen, handelspolitischer Veränderungen, massiver Regulatorik in den verschiedenen Weltregionen und unserer vor allem in Europa zu hohen Kostenposition. Daher geht es um die Überarbeitung unseres Geschäftsmodells unter diesen neuen Rahmenbedingungen. Um die Weiterentwicklung unseres Produktportfolios – spezifisch zugeschnitten für die Weltregionen und die jeweiligen Profitpools. Die Schärfung unserer Technologie- und Software Angebote. Und gleichzeitig um die weitere Verbesserung unserer finanziellen Substanz und eine effizientere Aufstellung und Steuerung des Volkswagen Konzerns. Über die nächsten Schritte werden wir im Jahresverlauf informieren.

Vor uns liegen große Chancen. Wir werden sie nutzen. Gemeinsam mit Ihnen wollen wir unsere strategischen Ziele konsequent weiterverfolgen und nachhaltigen Wert schaffen. Ich danke Ihnen für Ihr Vertrauen und Ihre Unterstützung.

Herzlichst Ihr



Oliver Blume



Der Vorstand

der Volkswagen Aktiengesellschaft



Dr. Arno Antlitz

Finanz und Operative Steuerung



Oliver Blume

Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG,
Markengruppe Sport Luxury



Ralf Brandstätter

China



Dr. Manfred Döss

Integrität und Recht



Dr. Gernot Döllner

Markengruppe Progressive



Thomas Schäfer

Markengruppe Core, Personal



Thomas Schmall-
von Westerholt

Technik



Hauke Stars

IT

Bericht des Aufsichtsrats

(nach § 171 Abs. 2 AktG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch im Geschäftsjahr 2025 lag der Schwerpunkt der Arbeit des Aufsichtsrats der Volkswagen AG und seiner Ausschüsse auf der strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns, der Weiterentwicklung in den Kernmärkten und der Transformation. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Berichtsjahr regelmäßig mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den uns nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben entsprechend, überwachten und unterstützten wir den Vorstand bei der Geschäftsführung und berieten ihn in Fragen der Unternehmensleitung, insbesondere auch in Nachhaltigkeitsfragen. In sämtliche Entscheidungen, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Turnusmäßig erörterten wir zudem strategische Überlegungen mit dem Vorstand.

Der Vorstand kam seinen Informationspflichten nach, die in der vom Aufsichtsrat beschlossenen Informationsordnung konkretisiert sind. Der Vorstand unterrichtete uns sowohl in schriftlicher als auch in mündlicher Form regelmäßig, zeitnah und umfassend, insbesondere über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Geschäftsentwicklung, der Planung und der Unternehmenssituation. Dazu gehörten auch die Risikolage und das Risikomanagement. Insofern informierte der Vorstand auch über weitere Verbesserungen des Internen Kontrollsystems sowie des Risiko- und des Compliance-Managementsystems. Zudem erhielt der Aufsichtsrat vom Vorstand fortlaufend Informationen über die Compliance und weitere aktuelle Themen. Zu Standpunkten und Interessen der jeweils betroffenen Stakeholder in Bezug auf nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen wurden wir im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten regelmäßig informiert. Entscheidungsrelevante Unterlagen erreichten uns rechtzeitig vor den Sitzungen. Zu festen Terminen erhielten wir darüber hinaus einen detaillierten Bericht des Vorstands über die aktuelle Geschäftslage und die Vorausschätzung für das laufende Jahr. Im Falle von Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen gab uns der Vorstand ausführliche Erläuterungen dazu in schriftlicher oder mündlicher Form. Gemeinsam mit dem Vorstand analysierten wir die Ursachen der Abweichungen und leiteten daraus gegensteuernde Maßnahmen ab.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats traf sich zwischen den Sitzungsterminen zusätzlich regelmäßig mit dem Vorstandsvorsitzenden zu Gesprächen, in denen sie wichtige aktuelle Themen erörterten. Dazu gehörten unter anderem die Konzernstrategie, die Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage und das Risikomanagement einschließlich der Fragen zu Integrität und Compliance des Volkswagen Konzerns und Nachhaltigkeitsfragen. Der Aufsichtsratsvorsitzende führte regelmäßig mit Investoren Gespräche über aufsichtsratspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratspezifische Themen. Ein Schwerpunkt der Gespräche waren Corporate-Governance-Themen. Über Gespräche mit Investoren informierte der Aufsichtsratsvorsitzende den Aufsichtsrat im Nachgang.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2025 zu insgesamt acht Sitzungen zusammen. Davon wurden fünf Sitzungen in Präsenz und drei als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. Die Teilnahmequote (gerechnet für alle Sitzungen des Geschäftsjahres und für alle jeweils amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats) belief sich auf 95 %. Soweit es bei einzelnen Mitgliedern des Aufsichtsrats zu einer geringeren Teilnahmequote kam, ist das vor allem auf

unaufschiebbare berufliche Belange insbesondere bei Personen des öffentlichen Lebens sowie auf dringende persönliche Angelegenheiten zurückzuführen. Zudem mussten im Geschäftsjahr 2025 mehrere Sitzungen kurzfristig einberufen werden. Mitglieder des Aufsichtsrats, die aus anderen Gründen als wegen eines möglichen Interessenkonflikts an einer Sitzung nicht teilgenommen haben, konnten sich auf Grundlage der vorbereitenden Unterlagen mit den Gegenständen der Sitzung befassen und grundsätzlich durch Stimmbotschaften an den Beschlussfassungen teilnehmen. Besonders eilige Angelegenheiten wurden entweder in kurzfristig als Video- oder Telekonferenzen einberufenen Sitzungen oder im Umlaufverfahren entschieden, das heißt schriftlich oder unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmittel.

ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat vier Ausschüsse gebildet: das Präsidium, den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG und den Prüfungsausschuss. Dem Präsidium gehören jeweils vier Vertreter der Anteilseigner und vier Vertreter der Arbeitnehmer an. Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss. Dem Vermittlungsausschuss gehören je zwei, und dem Prüfungsausschuss gehören je drei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an. Die personelle Zusammensetzung dieser Ausschüsse zum 31. Dezember 2025 ist aus der Konzernenerklärung zur Unternehmensführung ersichtlich.

Das Präsidium des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu zehn Sitzungen zusammen. Davon wurden sieben Sitzungen in Präsenz und drei als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. Das Präsidium bereitete die Beschlüsse des Aufsichtsrats vor, beriet über die personelle Besetzung des Vorstands und entschied unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Ferner übte das Präsidium die Funktion eines Vergütungsausschusses aus und bereitete die Entscheidungen des Aufsichtsrats über Fragen der Vorstandsvergütung vor.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zu nennen. Dabei berücksichtigt er die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele, das im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats verfolgte Diversitätskonzept und strebt die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium an. Der Nominierungsausschuss achtet insofern insbesondere auch darauf, dass im Gesamtgremium keine Kompetenzlücken auftreten (Skill Gaps Assessment). Im Jahr 2025 hielt der Nominierungsausschuss eine Sitzung in Präsenz ab und beschloss unter Berücksichtigung der genannten Vorgaben Vorschläge an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschlag an die Hauptversammlung.

Der Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden.

Der Prüfungsausschuss kam im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen. Davon wurden drei Sitzungen als Präsenzsitzungen und eine Sitzung als Video- oder Telefonkonferenz durchgeführt. Der Schwerpunkt lag dabei auf den Themen Jahres- und Konzernabschluss, Risikomanagementsystem einschließlich der Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems sowie der Arbeit der Compliance-Organisation des Unternehmens. Zusätzlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Quartalsberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Volkswagen Konzerns sowie mit aktuellen Fragen und der Überwachung der Rechnungslegung, des Rechnungslegungsprozesses und deren Kontrolle durch den Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss befasst sich regelmäßig mit der Qualität der Abschlussprüfung. Er diskutierte mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse. Zudem ließ sich der Prüfungsausschuss zur Nachhaltigkeitsberichterstattung nach der Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) berichten.

Darüber hinaus trafen sich die Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer in der Regel vor den Aufsichtsratsitzungen zu getrennten Vorbesprechungen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten bei der Amtseinführung sowie bei der Aus- und Fortbildung im Zusammenhang mit ihrer Mitgliedschaft im Aufsichtsrat Unterstützung durch das Unternehmen; das Unternehmen unterstützt insbesondere bei der Organisation von Seminaren und übernimmt die Kosten der Seminare. Im Berichtsjahr fand zum



Hans Dieter Pötsch

Beispiel eine Schulung der Mitglieder des Aufsichtsrats zum Thema Software statt. Ferner ermöglicht die Volkswagen AG den Mitgliedern des Aufsichtsrats, sich mit den Produkten des Unternehmens und Marktentwicklungen weiter vertraut zu machen. Dazu bietet die Volkswagen AG den Mitgliedern des Aufsichtsrats etwa interne Produkt- und Innovationspräsentationen an und unterstützt die Teilnahme an Fachmessen. Erstmals bestellte Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ferner die Gelegenheit, eingehend in spezifische Themen des Aufsichtsrats der Volkswagen AG eingeführt zu werden („Onboarding“).

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

Die erste Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres fand am 7. März 2025 statt. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2024. Wir prüften den zusammengefassten Konzernlagebericht, den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2024 sowie den vom Vorstand vorsorglich erstellten Bericht über die Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht). Zu den weiteren Tagesordnungspunkten gehörten die Erteilung der Prüfungsaufträge für den Jahres- und Konzernabschluss sowie für die Nachhaltigkeitsberichterstattung 2025 sowie weiterer Rechnungslegungsdokumente, die Billigung der Tagesordnung für die ordentliche Hauptversammlung am 16. Mai 2025 sowie der Vergütungsverzicht der Mitglieder des Vorstands.

In der Aufsichtsratssitzung am 15. Mai 2025 behandelten wir den Abschluss eines Vergleichs mit einem Versicherer. Zudem befassten wir uns mit der Vorbereitung der 65. ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG. Daneben diskutierten wir mit dem Vorstand insbesondere die Geschäftsentwicklung und die Kennzahlen des ersten Quartals 2025, die Marktentwicklung, das Performance Programm der Marke Volkswagen Pkw, den Status bei den US-amerikanischen Zöllen, den Status bei den Software-Themen sowie die Situation in China.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 4. Juli 2025 befassten wir uns mit der Verlängerung der Bestellung von Herrn Ralf Brandstätter zum Vorstandsmitglied, dem Ausscheiden von Herrn Gunnar Kilian aus dem Vorstand sowie den Wahlen von Frau Susanne Wiegand zum Mitglied und zur Vorsitzenden und von Herrn Hans Dieter Pötsch zum Mitglied des Prüfungsausschusses. Zudem beschäftigten wir uns gemeinsam mit dem Vorstand insbesondere mit der Situation in China und dem Status bei der Entwicklung der Batterietechnologie.

Am 24. Juli 2025 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die den Status des Verfahrens zu den Beschlüssen der Hauptversammlung über die zur Erledigung der Dieselthematik abgeschlossenen Vergleiche und Handlungsoptionen zum Inhalt hatte.

In der Sitzung am 25. September 2025 behandelte der Aufsichtsrat die Verlängerung der Bestellung von Herrn Gernot Döllner zum Mitglied des Vorstands. Zudem befassten wir uns erneut mit dem Status des Verfahrens zu den Beschlüssen der Hauptversammlung über die zur Erledigung der Dieselfthematik abgeschlossenen Vergleiche. Darüber hinaus erörterten wir mit dem Vorstand insbesondere die allgemeine Geschäftsentwicklung und die Auswirkungen der US-amerikanischen Zölle sowie Produktthemen.

Am 17. Oktober 2025 befasste sich der Aufsichtsrat vor dem Hintergrund des Ausscheidens von Herrn Oliver Blume als Mitglied und Vorsitzender des Vorstands der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG mit der Verlängerung seiner Bestellung zum Mitglied und Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG.

In der Aufsichtsratssitzung am 14. November 2025 beschäftigten wir uns insbesondere mit den Vorgaben des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) und gaben gemeinsam mit dem Vorstand die jährliche Entsprechenserklärung zu den Empfehlungen des DCGK ab. Wir behandelten zudem die Finanzplanung des Volkswagen Konzerns und entschieden über die Zustimmungen zu mehreren Maßnahmen des Vorstands, zum Beispiel zu einer konzerninternen Umstrukturierung bei der Everllence SE und zur konzerninternen Umstrukturierung chinesischer Beteiligungen.

In der Sitzung am 11. Dezember 2025 befassten wir uns mit Fragen der Vorstandsvergütung, mit dem Status von Investitionsprojekten und mit der Finanzplanung des Volkswagen Konzerns.

Durch Umlaufbeschlüsse haben wir im Berichtsjahr unter anderem Fragen der Vorstandsvergütung, Wahlen in Ausschüsse sowie die Zustimmung zur Nebentätigkeit eines Vorstandsmitglieds beschlossen.

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Sitzungen des Plenums und der Ausschüsse sowie die individuelle Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats im Jahr 2025:

	Sitzungen des Plenums	Sitzungen des Präsidiums	Sitzungen des Prüfungs- ausschusses	Sitzungen des Nominierungs- ausschusses	Sitzungen des Vermittlungs- ausschusses
Hans Dieter Pötsch	8 von 8	10 von 10	-	1 von 1	-
Jörg Hofmann (bis 8. März 2025)	1 von 1	2 von 2	-	-	-
Christiane Benner (seit 9. März 2025)	7 von 7	7 von 7	-	-	-
Dr. Hessa Sultan Al Jaber	7 von 8	-	-	-	-
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (bis 16. Mai 2025)	0 von 2	-	2 von 2	-	-
Mohammed Saif Al-Sowaidi (seit 16. Mai 2025)	5 von 6	-	-	-	-
Rita Beck	8 von 8	10 von 10	-	-	-
Harald Buck	8 von 8	-	-	-	-
Matías Carnero Sojo	4 von 8	-	-	-	-
Daniela Cavallo	8 von 8	10 von 10	4 von 4	-	-
Julia Willie Hamburg	8 von 8	-	-	-	-
Marianne Heiß (bis 4. Juli 2025)	3 von 3	-	2 von 2	-	-
Dr. Arno Homburg	8 von 8	-	-	-	-
Günther J. Horvath	8 von 8	-	-	-	-
Olaf Lies (seit 20. Mai 2025)	6 von 6	5 von 5	-	-	-
Daniela Nowak	8 von 8	-	-	-	-
Dr. Hans Michel Piëch	8 von 8	10 von 10	-	1 von 1	-
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	8 von 8	-	4 von 4	-	-
Dr. Wolfgang Porsche	8 von 8	10 von 10	-	1 von 1	-
Gerardo Scarpino	8 von 8	10 von 10	4 von 4	-	-
Karina Schnur	8 von 8	-	-	-	-
Conny Schönhardt	8 von 8	-	4 von 4	-	-
Stephan Weil (bis 20. Mai 2025)	2 von 2	5 von 5	-	1 von 1	-
Susanne Wiegand (seit 5. Juli 2025)	5 von 5	-	2 von 2	-	-

INTERESSENKONFLIKTE

Bei Maßnahmen zur Erhöhung des Streubesitzes an Aktien der TRATON SE war ein Interessenkonflikt zwischen der Volkswagen AG und der TRATON SE nicht auszuschließen. Herr Pötsch, der zugleich Vorsitzender des Aufsichtsrats der TRATON SE ist, und Frau Schnur, die zugleich dem Präsidium des Aufsichtsrats der TRATON SE angehört, haben daher vorsorglich an Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats der Volkswagen AG hierzu nicht teilgenommen, um an möglichen Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats der TRATON SE teilnehmen zu können. Herr Hans Dieter Pötsch war bis Oktober 2015 Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG. Sein Wechsel in den Aufsichtsrat war unabhängig von der Dieselthematik bereits geplant. Um denkbare Interessenkonflikte zu vermeiden, hat Herr Pötsch zu Diskussionen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats, die sein Verhalten im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffen könnten, den Sitzungsraum verlassen. Herr Pötsch nahm daher nicht an dem Tagesordnungspunkt der Sitzung des Aufsichtsrats vom 24. Juli 2025 teil, in der wir uns mit Handlungsoptionen im Verfahren zu den Beschlüssen der Hauptversammlung über die zur Erledigung der Dieselthematik abgeschlossenen Vergleiche befassten.

CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK im Volkswagen Konzern war Thema in der Aufsichtsratssitzung am 14. November 2025. Wir diskutierten eingehend die Vorgaben und gaben zusammen mit dem Vorstand die jährliche Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des DCGK ab.

Die gemeinsamen Entsprechenserklärungen von Vorstand und Aufsichtsrat sind auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/erklaerungen dauerhaft zugänglich. Weitere Ausführungen zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK finden Sie in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung.

Der Prüfungsausschuss hat mit dem Vorstand ein geeignetes Verfahren zur laufenden Überwachung von Geschäften mit nahestehenden Personen (Related Party Transactions) des Volkswagen Konzerns abgestimmt. In bestimmten Fällen greifen für Geschäfte mit nahestehenden Personen ein Zustimmungsvorbehalt zugunsten des Aufsichtsrats sowie eine Veröffentlichungspflicht ein. Das Verfahren zur laufenden Überwachung von Related Party Transactions und das Vorgehen im Aufsichtsrat sind in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ausführlich beschrieben. Im Berichtsjahr trat kein Fall auf, in dem aufgrund der Regelungen zu Related Party Transactions ein Zustimmungsvorbehalt oder eine Veröffentlichungspflicht eingriff.

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Zum Ablauf des 8. März 2025 schied Herr Jörg Hofmann, ehemaliger Erster Vorsitzender der Industriegewerkschaft Metall, aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG aus. Als Nachfolgerin wurde Frau Christiane Benner, Erste Vorsitzende der Industriegewerkschaft Metall, mit Wirkung zum 9. März 2025 gerichtlich ersatzbestellt.

Mit der Beendigung der Hauptversammlung am 16. Mai 2025 schied Herr Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud, ehemaliger CEO der Qatar Investment Authority, aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG aus. Als Nachfolger wählte die Hauptversammlung am 16. Mai 2025 mit Wirkung ab der Beendigung der Hauptversammlung Herrn Mohammed Saif Al-Sowaidi, CEO, der Qatar Investment Authority.

Am 20. Mai 2025 schied Herr Stephan Weil, ehemaliger Ministerpräsident des Landes Niedersachsen, aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG aus. Als Nachfolger entsandte das Land Niedersachsen Herrn Olaf Lies, Ministerpräsident des Landes Niedersachsen, mit Wirkung zum 20. Mai 2025.

Mit Wirkung zum Ablauf des 4. Juli 2025 schied Frau Marianne Heiß, Aufsichtsrätin, aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG aus. Als Nachfolgerin wurde Frau Susanne Wiegand, Aufsichtsrätin und Investorin, mit Wirkung zum 5. Juli 2025 gerichtlich ersatzbestellt.

Im Vorstand schied im Berichtsjahr 2025 Herr Gunnar Kilian mit Wirkung zum Ablauf des 4. Juli 2025 aus.

Den ausgeschiedenen Aufsichtsratsmitgliedern Frau Heiß, Herrn Al-Mahmoud, Herrn Hofmann und Herrn Weil sowie dem ausgeschiedenen Vorstandsmitglied Herrn Kilian danken wir ausdrücklich für ihre geleistete Arbeit.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Unserem Vorschlag folgend, wählte die Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Mai 2025 die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY) zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2025. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Konzernlagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte. Der Prüfungsausschuss hat mit dem Abschlussprüfer auch vereinbart, dass der Abschlussprüfer den Prüfungsausschuss informiert, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat abgegebenen Erklärung zum DCGK ergeben. Der Abschlussprüfer hat den Prüfungsausschuss nicht über derartige Tatsachen informiert.

Der Aufsichtsrat hat EY auch mit einer externen inhaltlichen Überprüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2025 beauftragt.

Darüber hinaus analysierte der Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risiko-früherkennungs- und Überwachungssystem. Er stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Der vom Vorstand vorgelegte Bericht über die Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 wurde ebenfalls vom Abschlussprüfer geprüft und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war.“

Für die Sitzungen des Prüfungsausschusses am 5. März 2026 und des Aufsichtsrats am 6. März 2026 erhielten die Mitglieder dieser Gremien jeweils rechtzeitig die Jahres- und Konzernabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts, die Unterlagen zum zusammengefassten Konzernlagebericht sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und den Bericht von EY zur externen inhaltlichen Überprüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2025. In beiden Sitzungen berichtete der Abschlussprüfer umfassend über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Ferner stand der Vorsitzende des Prüfungsausschusses mit dem Abschlussprüfer auch zwischen den Sitzungen und zur Vorbereitung der Sitzungen des Prüfungsausschusses in engem Austausch über den Fortgang der Prüfung und berichtete dem Prüfungsausschuss hierüber. Der Prüfungsausschuss beriet regelmäßig auch ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer.

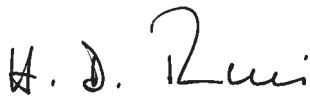
Der Prüfungsausschuss hat unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie auf Basis eigener Feststellungen die Unterlagen für die Prüfung des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG, des zusammengefassten Konzernlageberichts, des Abhängigkeitsberichts sowie der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2025 durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung am 6. März 2026 berichtet. Im Anschluss daran hat er dem Aufsichtsrat empfohlen, den Jahres- und den Konzernabschluss zu billigen. In Kenntnis und unter Berücksichtigung des Berichts des Prüfungsausschusses und des Berichts des Abschlussprüfers sowie in Gespräch und Diskussion mit dem Abschlussprüfer haben wir die Unterlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass die Unterlagen ordnungsgemäß sind und die im zusammengefassten Konzernlagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen.

In unserer Sitzung am 6. März 2026, an der auch der Abschlussprüfer bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zum Jahres- und Konzernabschluss, zum Abhängigkeitsbericht und zum zusammengefassten Konzernlagebericht teilnahm, stimmten wir deshalb dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts keine Einwendungen zu erheben. Den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen. EY hat eine externe inhaltliche Überprüfung der

zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2025 zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt; die in der nichtfinanziellen Erklärung enthaltene Berichterstattung zur EU-Taxonomie und die Berichterstattung zum Dekarbonisierungsindex hat EY zur Erlangung hinreichender Sicherheit geprüft und ebenfalls einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. Für die nichtfinanzielle Erklärung 2025 wurden die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) vollumfänglich als Rahmenwerk angewendet, da sie den Regelungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in der Europäischen Union zugrunde liegen. EY nahm in unserer Sitzung am 6. März 2026 auch bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zur zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2025 teil. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen, auf Grundlage der Ergebnisse der Prüfung durch EY und der Vorprüfung des Prüfungsausschusses durchgeführten Prüfung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung 2025 keine Einwendungen. Wir beschlossen zudem, gemeinsam mit dem Vorstand den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2025 zu erstellen. EY hat den Vergütungsbericht über die gesetzliche Prüfung hinaus, ob der Vergütungsbericht alle gesetzlich vorgeschriebenen Angaben enthält, auch inhaltlich überprüft und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt.

Wir danken dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management, sämtlichen Mitarbeitenden der Volkswagen AG sowie den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen ausdrücklich für ihren Einsatz und ihre Leistungen im Berichtsjahr. Auch das Jahr 2025 stellte uns vor zahlreiche, zum Teil erhebliche Herausforderungen, die es zu meistern galt. Durch ihr großes persönliches Engagement und ihre hohe Einsatzbereitschaft haben sie alle maßgeblich dazu beigetragen, den Volkswagen Konzern weiterzuentwickeln und seine Transformation aktiv voranzutreiben.

Wolfsburg, 6. März 2026



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Aufsichtsrats



Corporate Governance

19	Konzernerklärung zur Unternehmensführung
35	Mitglieder des Vorstands
37	Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse
40	Vergütungsbericht



Konzernerklärung zur Unternehmensführung

Nachfolgend werden die nach §§ 289f und 315d HGB sowie den Empfehlungen und Grundsätzen des Deutschen Corporate Governance Kodex geforderten Inhalte der Konzernenerklärung zur Unternehmensführung abgebildet.

DER DEUTSCHE CORPORATE GOVERNANCE KODEX – LEITLINIE FÜR ERFOLGREICHE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

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

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

(Stand: Zeitpunkt der Abgabe der Entsprechenserklärung)

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 14. November 2025 die gemäß § 161 AktG geforderte jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK mit folgendem Wortlaut abgegeben:

„Vorstand und Aufsichtsrat erklären:

Den vom Bundesministerium der Justiz am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 wurde im Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 15. November 2024 und wird weiterhin mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen aus den dort genannten Gründen und in den genannten Zeiträumen entsprochen.

> a) Empfehlung B.3 (Dauer von Vorstands-Erstbestellungen)

Die Dauer von Vorstands-Erstbestellungen wird der Aufsichtsrat wie bisher dem jeweiligen Einzelfall angemessen und am Unternehmenswohl orientiert festlegen.

> b) Empfehlung B.5 (Altersgrenze für Mitglieder des Vorstands)

Gemäß Empfehlung B.5 soll für Mitglieder des Vorstands eine Altersgrenze festgelegt und in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben werden. Das wurde umgesetzt. Im September 2023 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Dr. Manfred Döss erneut und durchbrach dabei ausnahmsweise die festgelegte Altersgrenze. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats lag diese Durchbrechung im Unternehmensinteresse, um im Rahmen der Transformation des VOLKSWAGEN Konzerns sicherzustellen, dass die Themen aus dem von Herrn Dr. Döss verantworteten Bereich „Integrität und Recht“ möglichst effektiv und effizient weiter umgesetzt werden. Der Aufsichtsrat hält im Übrigen an der festgelegten Altersgrenze für Mitglieder des Vorstands fest. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass Stimmen in der juristischen Literatur so verstanden werden könnten, auch bei einer lediglich einmaligen Durchbrechung einer fortgeltenden Altersgrenze werde von Empfehlung B.5 abgewichen. Vorsorglich wird daher eine Abweichung erklärt.

> c) Empfehlung C.2 (Altersgrenze für Mitglieder des Aufsichtsrats)

Gemäß Empfehlung C.2 hat der Aufsichtsrat für seine Mitglieder eine Altersgrenze festgelegt: Danach sollen zur Wahl als Aufsichtsratsmitglied „in der Regel nur Personen vorgeschlagen werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr noch nicht vollendet haben“. Herr Dr. Piëch hatte zum Zeitpunkt der ordentlichen Hauptversammlung 2024 das 82. Lebensjahr und bei seiner vorangehenden Wahl das 77. Lebensjahr vollendet. Der Aufsichtsrat beschloss 2024 dennoch, Herrn Dr. Piëch erneut zur Wahl zum Mitglied des Aufsichtsrats vorzuschlagen. Herr Dr. Piëch ist einer der größten individuellen mittelbaren Aktionäre der Volkswagen Aktiengesellschaft. Er verfügt – auch aufgrund seiner langjährigen Tätigkeit für die VOLKSWAGEN AG sowie für zahlreiche weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns – über besondere Erfahrungen und Kenntnisse auf den Geschäftsfeldern der Gesellschaft. Diese wird er nach Überzeugung des Aufsichtsrats auch weiterhin im Interesse und zum Wohl der Gesellschaft einbringen. Der Aufsichtsrat hält grundsätzlich an der festgelegten Regelaltersgrenze für Aufsichtsratsmitglieder fest. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass Stimmen in der juristischen Literatur so verstanden werden könnten, von Empfehlung C.2 werde abgewichen, wenn der Aufsichtsrat der Hauptversammlung in mehreren zeitlich verknüpften Fällen Personen zur Wahl vorschlägt, die älter sind als in der festgelegten Altersgrenze als Regelfall vorgesehen. Vorsorglich wird daher eine Abweichung von Empfehlung C.2 erklärt.

> d) Empfehlung C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstands-Mandat)

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats nimmt Aufsichtsratsmandate in drei börsennotierten Gesellschaften des VOLKSWAGEN Konzerns wahr, nämlich in der VOLKSWAGEN AG (als Vorsitzender), in der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und in der TRATON SE (als Vorsitzender), sowie ein Aufsichtsratsmandat in der Bertelsmann SE & Co. KGaA. Er ist ferner Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE. Die VOLKSWAGEN AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und die TRATON SE bilden keinen Konzern im aktienrechtlichen Sinn mit der Porsche Automobil Holding SE. Wir sind jedoch davon überzeugt, dass dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der VOLKSWAGEN AG für die Wahrnehmung seiner Mandate genügend Zeit zur Verfügung steht.

> e) Empfehlung C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen)

Hinsichtlich dieser Empfehlung zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Wir erklären daher höchstvorsorglich insoweit eine Abweichung. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Empfehlung gerecht zu werden.

> f) Empfehlung G.6 (Überwiegen der langfristig variablen Vergütung)

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG“) hatte am 20. Juli 2022 mit Herrn Dr. Oliver Blume für den Fall eines erfolgreichen Börsengangs der Porsche AG einen sogenannten IPO-Bonus vereinbart. Da ein erfolgreicher Börsengang auch im Interesse der VOLKSWAGEN AG liegt, behandeln wir den mit der Porsche AG vereinbarten IPO-Bonus vorsorglich als Teil der Vorstandsvergütung für Herrn Dr. Blume bei der VOLKSWAGEN AG („Drittvergütung“). Der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AG hat der Drittvergütung für Herrn Dr. Blume zugestimmt. Der IPO-Bonus wurde in Form virtueller Aktien gewährt. Diese virtuellen Aktien wurden in drei Tranchen über Zeiträume von ein, zwei und drei Jahren abhängig von der Entwicklung des Börsenkurses der Porsche AG-Aktien im jeweiligen Zeitraum in

Geldbeträge umgerechnet und diese Geldbeträge an Herrn Dr. Blume ausgezahlt. Der Aufsichtsrat ging vorsorglich davon aus, dass die ersten beiden Tranchen des IPO-Bonus mit Laufzeiten von ein und zwei Jahren der kurzfristig variablen und die letzte Tranche des IPO-Bonus mit einer Laufzeit von drei Jahren der langfristig variablen Vergütung von Herrn Dr. Blume zuzuordnen sind. Dadurch überstieg der Zielwert der Herrn Dr. Blume für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt zugesagten kurzfristig variablen Vergütung den Zielwert der langfristig variablen Vergütung. Im laufenden Geschäftsjahr 2025 wurde die letzte Tranche des IPO-Bonus abgewickelt, die der langfristig variablen Vergütung zugeordnet wird. Seit vollständiger Abwicklung des IPO-Bonus und zukünftig wird die Empfehlung G.6 wieder eingehalten.

> g) Empfehlung G.10 Satz 2 (4-Jahre Bindungsfrist)

Über die dritte Tranche des unter f) beschriebenen IPO-Bonus als Bestandteil der langfristig variablen Vergütung konnte Herr Dr. Blume bereits nach drei und nicht erst nach vier Jahren verfügen. Da der IPO-Bonus vollständig abgewickelt ist, wird der Empfehlung seit dem wieder gefolgt.

> h) Empfehlung G.13 Satz 1 (Abfindungs-Cap)

Der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AG hatte Ende Juli 2022 im Einvernehmen mit Herrn Dr. Diess beschlossen, seine Bestellung zum Mitglied und seine Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands zum Ablauf des 31. August 2022 zu beenden. Nach der mit Herrn Dr. Diess erzielten Einigung lief sein Dienstvertrag auch nach dem vorzeitigen Ende der Bestellung bis zum Ablauf seiner regulären Laufzeit, d.h. bis zum Ablauf des 24. Oktober 2025, weiter. Entsprechend erhält und erhielt Herr Dr. Diess zwar keine Abfindung, aber unter Umständen seine vertragsgemäße Vergütung für mehr als zwei Jahre gerechnet ab seinem Ausscheiden aus dem Vorstand. Aus unserer Sicht ist nicht eindeutig, ob sich die Empfehlung nur auf Abfindungszahlungen oder auch auf Zahlungen an ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied aufgrund eines fortbestehenden Dienstvertrags bezieht. Vor dem Hintergrund noch ausstehender variabler Vergütungsbestandteile erklären wir weiterhin vorsorglich eine Abweichung von Empfehlung G.13 Satz 1.“

Die aktuelle Entsprechenserklärung sowie frühere Entsprechenserklärungen sind auch auf unserer nachfolgend angegebenen Internetseite veröffentlicht.

Den Anregungen des DCGK wird entsprochen.

Auch unsere börsennotierten Tochtergesellschaften Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und TRATON SE haben eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben, die unter den unten angegebenen Internetadressen abrufbar sind.

i ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagen-group.com/erklarungen

i ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AG
<https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance>

i ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER TRATON SE
<https://ir.traton.com/de/corporate-governance>

VORSTAND

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Grundlage der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet.

Danach sind die Aufgaben im Vorstand derzeit auf zehn Geschäftsbereiche aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“ sind das: „Technik“, „Finanz und Operative Steuerung“, „Personal und Markengruppe Trucks“, „Integrität und Recht“, „Markengruppe Progressive“, „Markengruppe Sport Luxury“, „China“, „IT“ sowie „Markengruppe Core“. Dabei wurde der Geschäftsbereich „Markengruppe Sport Luxury“ bis zum 31. Dezember 2025 vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt; ab dem 1. Januar 2026 ist insofern bis auf Weiteres der gesamte Vorstand zuständig. Den Teilbereich „Personal“ des Geschäftsbereichs „Personal und Markengruppe Trucks“ führt bis auf Weiteres das für den Geschäftsbereich „Markengruppe Core“ zuständige Vorstandsmitglied in Personalunion; für den Teilbereich „Markengruppe Trucks“ ist bis auf Weiteres der gesamte Vorstand zuständig. Weitere Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands können Sie dem Abschnitt „Mitglieder des Vorstands“ entnehmen.

Den Geschäftsbereichen schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzern Vertrieb“, „Konzern Produktion“, „Konzern Beschaffung“ und „Konzern Forschung und Entwicklung“ umfasst.

Die Aufgabenverteilung des Vorstands beruht auf der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsordnung. Ihre Struktur soll dazu beitragen, dass wesentliche Aufgaben wie Strategie, zentrale Richtungsentscheidungen, Kapitalallokation sowie finanzielle Vorgaben im Fokus des Vorstands stehen. Die Aufgaben der erweiterten Konzernleitung dienen der Synergiehebung im Konzern und der Verbindung der Marken und Geschäftseinheiten.

Auf Konzernebene bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstands Ausschüsse: Produkte, Technologie, Investitionen, Digitale Transformation, Integrität und Compliance, Risikomanagement sowie Führungsfragen. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmitgliedern auch die Vertretenden der jeweils thematisch relevanten Fachbereiche sowie der involvierten Marken, Markengruppen und Gesellschaften vertreten.

Arbeitsweise des Vorstands

Der Vorstand der Volkswagen AG besteht gemäß § 6 der Satzung aus mindestens drei Personen, wobei die tatsächliche Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird. Zum 31. Dezember 2025 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich, er soll gemäß der Geschäftsordnung für den Vorstand aber mindestens zweimal im Monat zusammentreten. Die Vorstandssitzungen werden vom Vorsitzenden des Vorstands einberufen. Auf Verlangen eines Vorstandsmitglieds ist der Vorsitzende des Vorstands zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Der Vorsitzende des Vorstands leitet die Vorstandssitzungen. Der gesamte Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten, die nicht durch die Geschäftsordnung für den Vorstand oder einen Beschluss des Vorstands einem einzelnen Vorstandsmitglied zugewiesen sind, über Angelegenheiten, die nach Gesetz oder der Satzung dem gesamten Vorstand zugewiesen sind, und nach Maßgabe der Geschäftsordnung für den Vorstand über Fragen von grundsätzlicher Bedeutung sowie in wichtigen Angelegenheiten. Der Vorstand trifft seine Entscheidungen nach vorheriger gemeinsamer Aussprache oder – wenn kein Vorstandsmitglied widerspricht – im Umlaufverfahren. Beschlüsse des Vorstands werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Vorstands den Ausschlag. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Vorstandsmitglieder an der Beschlussfassung teilnimmt. Abwesende Vorstandsmitglieder können mündlich, schriftlich oder über gebräuchliche Kommunikationsmittel (zum Beispiel per E-Mail) an der Beschlussfassung teilnehmen. Einzelheiten zur Zuständigkeit des gesamten Vorstands, zu Sitzungen und zur Beschlussfassung des Vorstands regelt die vom Aufsichtsrat erlassene Geschäftsordnung für den Vorstand, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance veröffentlicht ist.

Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands leitet jedes Vorstandsmitglied seinen Geschäftsbereich selbstständig. Alle Vorstandsmitglieder haben sich über die Vorgänge innerhalb ihrer Geschäftsbereiche gegenseitig zu unterrichten.

Jedes Vorstandsmitglied legt Interessenkonflikte dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem Vorsitzenden des Vorstands unverzüglich offen und informiert die anderen Vorstandsmitglieder hierüber.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns, der jeweiligen Markengruppe und der einzelnen Marken.

Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Er ist insbesondere in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Überwachung und Beratung durch den Aufsichtsrat umfassen auch Nachhaltigkeitsthemen. Turnusmäßig erörtert der Aufsichtsrat mit dem Vorstand zudem Überlegungen zur strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns einschließlich der Nachhaltigkeitsstrategie. Die beiden Gremien analysieren gemeinsam regelmäßig den Stand der Strategieumsetzung. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher oder mündlicher Form über alle für das Unternehmen relevanten Fragen insbesondere der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements sowie der Compliance.

Für den Dienstverkehr mit dem Aufsichtsrat ist der Vorsitzende des Vorstands zuständig. Dieser steht in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und berichtet ihm unverzüglich in allen Angelegenheiten von besonderem Gewicht.

Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands durch eine ausführliche Informationsordnung näher festgelegt; die Informationsordnung ist als Anhang II zur Geschäftsordnung für den Vorstand veröffentlicht auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance. Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat oder seine Ausschüsse sind nach den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft und – mit Ausnahme der unverzüglichen Berichte des Vorsitzenden des Vorstands an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats in Angelegenheiten von besonderem Gewicht – in der Regel in Textform zu erstatten.

Entscheidungsnotwendige Unterlagen sind den Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig vor der Sitzung zuzuleiten. Weiterführende Ausführungen zur Information des Aufsichtsrats durch den Vorstand sind im Bericht des Aufsichtsrats enthalten.

Geschäfte mit nahestehenden Personen – Related Party Transactions

Der Prüfungsausschuss hat mit dem Vorstand ein geeignetes Verfahren zur laufenden Überwachung von Geschäften mit nahestehenden Personen (RPT – Related Party Transactions) des Volkswagen Konzerns abgestimmt. Als Teil dieses Verfahrens stellt der Vorstand sicher, dass Geschäfte mit nahestehenden Personen generell marktüblich sind, indem er den sogenannten „Best-Price“-Grundsatz verfolgt. Zudem wird für alle Geschäfte mit den einzelnen nahestehenden Personen jeweils analysiert, ob sie insgesamt die für Pflichten nach den Regelungen zu Related Party Transactions maßgebliche Schwelle von 1,5% der Summe aus dem Anlage- und Umlaufvermögen des Volkswagen Konzerns (RPT-Schwelle) übersteigen. Zusätzlich meldet die Beschaffung sämtliche Geschäfte, bei denen das Vertragsvolumen den Betrag von 1 Mrd. € übersteigt; in solchen Fällen wird dann gesondert geprüft, ob der Vertragspartner eine nahestehende Person im Sinn der Regeln zu Related Party Transactions ist.

Der Prüfungsausschuss überwacht das Vorgehen des Vorstands fortlaufend. Dazu beauftragt der Prüfungsausschuss regelmäßig – zuletzt für das Berichtsjahr 2025 – den Abschlussprüfer, im Rahmen von Stichprobenkontrollen zu prüfen, mit welchen nahestehenden Personen die Volkswagen AG oder andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns Geschäfte tätigen, deren wirtschaftlicher Wert im Geschäftsjahr insgesamt jeweils die RPT-Schwelle

übersteigt. Wenn und soweit die RPT-Schwelle durch den wirtschaftlichen Wert der getätigten Geschäfte mit nahestehenden Personen überschritten wird, werden diese Geschäfte auch darauf geprüft, ob sie im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden.

Wenn ein Geschäft der Volkswagen AG mit einer nahestehenden Person die RPT-Schwelle überschreitet, ist grundsätzlich die Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich, außer wenn ein Ausnahmetatbestand nach § 111a Abs. 2 oder Abs. 3 AktG vorliegt. Soweit danach eine Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich ist, entscheidet der Aufsichtsrat der Volkswagen AG grundsätzlich als Plenum. Ein Ausschuss, der über die Zustimmung zu Related Party Transactions entscheidet, ist nicht vorgesehen; der Aufsichtsrat behält sich aber vor, einen solchen Ausschuss bei Bedarf im Einzelfall nach den Maßgaben des Aktiengesetzes einzurichten. Bei den Entscheidungen über die Zustimmung zu Related Party Transactions nehmen Mitglieder des Aufsichtsrats nicht teil, die als nahestehende Personen an dem Geschäft beteiligt sind oder bei denen aufgrund ihrer Beziehung zu der nahestehenden Person die Besorgnis eines Interessenkonflikts besteht.

Bei Geschäften der Volkswagen AG mit einer nahestehenden Person, die zugleich als unmittelbarer oder mittelbarer Aktionär der Volkswagen AG mindestens 5% des Grundkapitals hält, besteht nach der Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG grundsätzlich auch dann ein Zustimmungsvorbehalt für den Aufsichtsrat, wenn die RPT-Schwelle nicht überschritten wird. Über eine solche Zustimmung entscheidet das Präsidium.

Diversitätskonzept und Nachfolgeplanung für den Vorstand

Der Aufsichtsrat hat für die Zusammensetzung des Vorstands folgendes Diversitätskonzept (§ 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB) festgelegt:

Bei Abwägungen, welche Persönlichkeiten den Vorstand als Gremium am besten ergänzen würden, berücksichtigt der Aufsichtsrat auch Vielfalt (Diversität). Unter Vielfalt als Abwägungsgesichtspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter. Dabei berücksichtigt der Aufsichtsrat insbesondere auch folgende Gesichtspunkte:

- > Die Vorstandsmitglieder sollen über langjährige Führungserfahrung verfügen.
- > Die Vorstandsmitglieder sollen, wenn möglich, Erfahrung aus unterschiedlichen Ausbildungen und Berufen mitbringen.
- > Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über technischen Sachverstand, insbesondere über Kenntnisse und Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art und sonstigen technischen Erzeugnissen, sowie über internationale Erfahrung verfügen.
- > Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance verfügen.
- > Es wird angestrebt, einen Frauenanteil zu erreichen, der die gesetzliche Mindestanzahl übersteigt.
- > Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein.

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand, Erfahrungen, Auffassungen, Vertretung der Geschlechter sowie Alter der Vorstandsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Vorstandsmitglieder insbesondere in die Lage versetzen, für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“, entgegenwirkt. Sie soll so zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens beitragen.

Mit welcher Persönlichkeit eine konkrete Vorstandsposition besetzt werden soll, entscheidet der Aufsichtsrat im Unternehmensinteresse und unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls. Bei dieser Entscheidung und bei der langfristigen Nachfolgeplanung orientiert sich der Aufsichtsrat am Diversitätskonzept. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats setzt die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands das Diversitätskonzept im Wesentlichen um. Die Vorstandsmitglieder verfügen über langjährige Berufserfahrung, insbesondere im internationalen Kontext, und decken ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen ab. Der Vorstand verfügt insgesamt über hervorragenden technischen Sachverstand. Er hat in seiner Gesamtheit langjährige Erfahrung auf den Gebieten der

Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance. Zudem ist im Vorstand eine hinreichende Altersmischung vorhanden, die den vom Aufsichtsrat im Diversitätskonzept aufgestellten Anforderungen entspricht. Die Geschlechterverteilung entspricht den gesetzlichen Vorgaben (siehe dazu auch Abschnitt „Angaben nach dem Führungspositionen-Gesetz“). Die genannten Anforderungen zur Zusammensetzung des Vorstands gewährleisten, dass der Vorstand über relevante Erfahrung in den Sektoren, Produkten und geografischen Standorten des Volkswagen Konzerns verfügt.

Die langfristige Nachfolgeplanung im Sinne der Empfehlung B.2 DCGK erfolgt durch regelmäßige Gespräche der Vorsitzenden von Vorstand und Aufsichtsrat sowie dadurch, dass das Thema regelmäßig im Präsidium des Aufsichtsrats behandelt wird. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten bei aktuellen Vorstandsmitgliedern besprochen sowie über mögliche Nachfolger beraten. Insbesondere wird erörtert, welche Kenntnisse, Erfahrungen sowie fachlichen und persönlichen Kompetenzen im Vorstand mit Blick auf die Unternehmensstrategie und aktuelle Herausforderungen vorhanden sein sollen und inwieweit die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands dem bereits entspricht. Die langfristige Nachfolgeplanung orientiert sich an der Unternehmensstrategie und der Unternehmenskultur und berücksichtigt das vom Aufsichtsrat festgelegte Diversitätskonzept. Der Aufsichtsrat hat in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat gemäß der Empfehlung B.5 DCGK folgende Regelaltersgrenze für Mitglieder des Vorstands festgelegt: Vorstandsmitglieder sollen in der Regel maximal bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres bestellt werden. Vorstandsmitglieder können über die Vollendung des 65. Lebensjahres hinaus bis maximal zur Vollendung des 68. Lebensjahres bestellt werden, sofern der Aufsichtsrat dies mit einer Zwei-Drittel-Mehrheit beschließt.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG erfüllt seine Aufgaben in gemeinschaftlicher Arbeit seiner Mitglieder. Er berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und ist in bestimmte Entscheidungen von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden.

Angaben zur personellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Aufsichtsratsausschüsse sowie deren Vorsitzenden und zur Dauer der Zugehörigkeit der einzelnen Mitglieder zum Aufsichtsrat können Sie dem Abschnitt „Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse“ entnehmen. Weiterführende Informationen zur Arbeit des Aufsichtsrats sind im Bericht des Aufsichtsrats enthalten.

Überblick

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Vertreter der Anteilseigner zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15% der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt. Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Arbeitnehmervertretern. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von den Beschäftigten gewählte Arbeitnehmer. Die anderen drei Vertreter der Arbeitnehmer sind von den Beschäftigten gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist in der Regel ein Vertreter der Anteilseigner, sein Stellvertreter ist in der Regel ein Vertreter der Arbeitnehmer. Beide wählt der Aufsichtsrat aus seiner Mitte.

Die Geschäfte des Aufsichtsrats werden durch ein eigenständiges Büro des Aufsichtsratsvorsitzenden geführt. Der Aufsichtsratsvorsitzende achtet auf die Unabhängigkeit des Büros des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie dessen fachliche Besetzung und übt in Abstimmung mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern die Personalhoheit aus.

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und beschließt auf Vorschlag des Präsidiums ein klares und verständliches System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder. Bei jeder wesentlichen Änderung, mindestens jedoch alle vier Jahre, legt er es der Hauptversammlung zur Billigung vor.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Die Aufsichtsratsmitglieder können ihre Aufgaben nicht durch andere wahrnehmen lassen.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats ist auch nach der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat verpflichtet, Interessenkonflikte dem Aufsichtsratsvorsitzenden gegenüber unverzüglich offenzulegen. Der Aufsichtsrat informiert in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Aufsichtsratsmitglieder sollen nach der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat keine Organfunktion oder Beratungsaufgabe bei wesentlichen Wettbewerbern der Volkswagen AG oder bei wesentlichen Wettbewerbern eines von der Volkswagen AG abhängigen Unternehmens ausüben und nicht in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen.

Die Gesellschaft unterstützt die Aufsichtsratsmitglieder bei ihrer Amtseinführung sowie den Aus- und Fortbildungsmaßnahmen angemessen. Über durchgeführte Maßnahmen wird im Bericht des Aufsichtsrats berichtet.

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse in der Regel in gemeinsamer Sitzung. Er muss mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr abhalten. Die jeweilige genaue Anzahl der Sitzungen und ihre Schwerpunktthemen sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat. Er nimmt die Belange des Aufsichtsrats nach außen wahr und vertritt die Gesellschaft für den Aufsichtsrat gegenüber dem Vorstand. Der Aufsichtsratsvorsitzende führt in angemessenem Rahmen mit Investoren Gespräche über aufsichtsratsspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratsspezifische Themen. Näheres zu diesen Gesprächen mit Investoren wird im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Um die Bedeutung der Aspekte der ökologischen Nachhaltigkeit, der sozialen Verantwortung und einer guten Unternehmensführung zu betonen, hat der Aufsichtsrat einen Beauftragten für Umwelt (Environment), Soziales und Governance (ESG) bestimmt. Aktuell nimmt Herr Hans Dieter Pötsch diese Aufgabe wahr.

Der Aufsichtsrat tagt regelmäßig auch ohne den Vorstand. Am Ende jeder Sitzung des Aufsichtsrats findet grundsätzlich eine Aussprache statt, bei der kein Vorstandsmitglied anwesend ist. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats beruft die Sitzungen des Aufsichtsrats ein und leitet sie. Im Falle seiner Verhinderung übernimmt der Stellvertreter diese Aufgaben.

Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse können entscheiden, dass bei Bedarf Sachverständige und Auskunftspersonen zur Beratung über einzelne Gegenstände, wie auch ESG-Fragen, hinzugezogen werden. Wird der Abschlussprüfer als Sachverständiger zu einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses hinzugezogen, nehmen Vorstandsmitglieder insoweit an einer solchen Sitzung nicht teil, wenn nicht der Aufsichtsrat oder der Ausschuss ihre Teilnahme für erforderlich erachtet.

Der Aufsichtsrat ist nur beschlussfähig, wenn mindestens zehn Mitglieder an der Beschlussfassung teilnehmen. Der jeweilige Vorsitzende bestimmt die Form der Sitzung und die Art der Abstimmung im Aufsichtsrat und in seinen Ausschüssen. Wenn der Vorsitzende dieses für den Einzelfall bestimmt, können Sitzungen auch unter Nutzung von Telekommunikationsmitteln durchgeführt werden oder Mitglieder unter Nutzung von Telekommunikationsmitteln an Sitzungen teilnehmen. Der Vorsitzende kann auch bestimmen, dass die Erklärungen der Mitglieder bei der Beschlussfassung des Aufsichtsrats oder seiner Ausschüsse schriftlich, fernmündlich oder in anderer vergleichbarer Form abgegeben werden. Beschlüsse des Aufsichtsrats bedürfen der Mehrheit der abgegebenen Stimmen, soweit nicht in der Satzung oder gesetzlich etwas anderes vorgesehen ist. Beschlüsse über die Zustimmung zur Errichtung und Verlegung von Produktionsstätten bedürfen der Mehrheit von zwei Drittel der Aufsichtsratsmitglieder. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmengleichheit, so hat bei einer erneuten Abstimmung über denselben Gegenstand, wenn auch sie Stimmengleichheit ergibt, der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Über jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ist eine Niederschrift aufzunehmen. Die Niederschrift über eine Sitzung hat den Ort und den Tag der Sitzung, die Teilnehmenden, die Gegenstände der Tagesordnung, den wesentlichen Inhalt der Beratungen und die gefassten Beschlüsse wiederzugeben.

Weitere Einzelheiten zu Aufgaben, Sitzungen, zur Beschlussfassung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats regelt die vom Aufsichtsrat erlassene Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance veröffentlicht ist.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat vier Ausschüsse gebildet: das Präsidium, den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG und den Prüfungsausschuss. Dem Präsidium gehören derzeit jeweils vier Vertreter der Anteilseigner und vier Vertreter der Arbeitnehmer an. Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss. Dem Vermittlungsausschuss gehören je zwei, dem Prüfungsausschuss je drei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an.

Nachfolgend wird beschrieben, welche Aufgaben der Aufsichtsrat den jeweiligen Ausschüssen generell übertragen hat. Das schließt nicht aus, dass der Aufsichtsrat Ausschüssen – soweit rechtlich zulässig – in Einzelfällen weitere Aufgaben überträgt.

Das Präsidium des Aufsichtsrats bereitet in seinen Sitzungen die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, berät die personelle Besetzung des Vorstands und entscheidet unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Ferner übt das Präsidium die Funktion eines „Vergütungsausschusses“ aus und bereitet die Entscheidungen des Aufsichtsrats über Fragen der Vorstandsvergütung vor. Das Präsidium unterstützt und berät den Aufsichtsratsvorsitzenden. Es sorgt gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden für die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand.

Der Nominierungsausschuss schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor. Vorher vergewissert er sich bei den Kandidaten, dass sie den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und ermittelt die persönlichen und geschäftlichen Beziehungen der Kandidaten zur Volkswagen AG und ihren Konzernunternehmen, den Organen der Volkswagen AG und zu den Aktionärinnen und Aktionären, die direkt oder indirekt mehr als 10 % der stimmberechtigten Aktien der Volkswagen AG halten. Der Nominierungsausschuss berücksichtigt bei seinen Vorschlägen an den Aufsichtsrat ferner, dass der Aufsichtsrat bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung die vom Aufsichtsrat benannten konkreten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats berücksichtigen und gleichzeitig die Ausfüllung des vom Aufsichtsrat für das Gesamtgremium erarbeiteten Kompetenzprofils anstreben soll; dabei achtet der Nominierungsausschuss insbesondere auch darauf, dass im Gesamtgremium keine Kompetenzlücken auftreten (Skill Gaps Assessment). Der Nominierungsausschuss berücksichtigt ferner das im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats verfolgte Diversitätskonzept.

Der Vermittlungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat Vorschläge für eine Bestellung von Vorstandsmitgliedern oder einen Widerruf der Bestellung zu unterbreiten, wenn im Aufsichtsrat für die betreffende Maßnahme in einer ersten Abstimmung keine Mehrheit erreicht wurde, die mindestens zwei Drittel der Stimmen aller Aufsichtsratsmitglieder umfasst.

Der Prüfungsausschuss befasst sich unter anderem mit der Prüfung der Rechnungslegung einschließlich des Jahres- und Konzernabschlusses, des zusammengefassten Konzernlageberichts und der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG. Der Prüfungsausschuss befasst sich zudem mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Überwachung des Prozesses der Nachhaltigkeitsberichterstattung, der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung und den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Ferner befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Compliance, mit der Angemessenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems einschließlich des Compliance-Managementsystems sowie des internen Revisionssystems; er befasst sich auch mit dem internen Verfahren im Sinne von § 111a Abs. 2 AktG zur regelmäßigen Bewertung, ob Geschäfte mit nahestehenden Personen im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden. Zusätzlich befasst sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit den Quartalsfinanzberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Volkswagen Konzerns.

Weitere Einzelheiten zu Aufgaben, Sitzungen, zur Beschlussfassung und Arbeitsweise der Ausschüsse des Aufsichtsrats regeln die vom Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnungen für die einzelnen Ausschüsse des Aufsichtsrats, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance veröffentlicht sind.

Ziele für die Besetzung des Aufsichtsrats, Kompetenzprofil und Diversitätskonzept

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG strebt angesichts der unternehmensspezifischen Situation, des Unternehmensgegenstands, der Größe der Gesellschaft und des Anteils der internationalen Geschäftstätigkeit sowie unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur als Ziel eine Zusammensetzung des Aufsichtsrats an, die die folgenden Elemente berücksichtigt:

- > Mindestens drei Aufsichtsratsmandate sollen Personen innehaben, die in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität verkörpern.
- > Des Weiteren sollen aufseiten der Anteilseigner mindestens vier Mandate auf Personen entfallen, die nach den Kriterien der Empfehlungen C.7 bis C.9 DCGK unabhängig im Sinne der Empfehlung C.6 DCGK sind.
- > Mindestens drei Aufsichtsratssitze sollen Personen innehaben, die in besonderem Maße zur Vielfalt (Diversität) beitragen.
- > Bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr vollendet haben.

Die vorstehenden Kriterien werden nach Einschätzung des Aufsichtsrats erfüllt (zur Abweichung von der Altersgrenze siehe Ausführungen unter der Überschrift „Entsprechenserklärung“). Zahlreiche Aufsichtsratsmitglieder verkörpern in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität; im Aufsichtsrat sind verschiedene Nationalitäten vertreten und zahlreiche Mitglieder verfügen über internationale Berufserfahrung. Mehrere Aufsichtsratsmitglieder tragen in besonderem Maße zur Diversität bei, insbesondere Frau Hessa Sultan Al Jaber, Frau Christiane Benner, Frau Daniela Cavallo, Frau Julia Willie Hamburg sowie die Herren Mohammed Saif Al-Sowaidi und Matías Carnero Sojo. Dem Aufsichtsrat gehören Mitglieder unterschiedlichen Alters an. Unabhängige Aufsichtsratsmitglieder im Sinne der Empfehlung C.6 des DCGK sind aktuell jedenfalls Frau Hessa Sultan Al Jaber, Frau Julia Willie Hamburg und Frau Susanne Wiegand sowie die Herren Mohammed Saif Al-Sowaidi und Olaf Lies.

Zur Unabhängigkeit von Anteilseignervertretern von der Gesellschaft und vom Vorstand hat die Anteilseignerseite gemäß C.7, 8 DCGK folgende Einschätzungen getroffen:

Die Mitglieder des Aufsichtsrats Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche gehören dem Aufsichtsrat zwar seit mehr als zwölf Jahren an und erfüllen damit einen der in C.7 DCGK genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls aber zur Einschätzung, dass die genannten Mitglieder des Aufsichtsrats dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sind. Dabei stützt sich die Anteilseignerseite insbesondere auf folgende Gründe:

- > Die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche sind gemeinsam mit anderen Familiengeschaftern mittelbar beherrschende Gesellschafter der Porsche Automobil Holding SE, die größter Einzelaktionär der Volkswagen AG ist. Die Geschäftsführung des Vorstands der Volkswagen AG betrifft daher wirtschaftlich das eigene Vermögen der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche.
- > Die Besetzung des Vorstands hat sich während der Amtszeit der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche mehrfach grundlegend geändert. Die derzeit amtierenden Vorstandsmitglieder sind seit maximal knapp acht Jahren im Amt. Es bestehen daher keine Anhaltspunkte, dass sich die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche gegenüber amtierenden Vorstandsmitgliedern aufgrund einer langen Zusammenarbeit nicht mehr unvoreingenommen verhalten würden. Auch sonst gibt es keine Anhaltspunkte für eine „Betriebsblindheit“ der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche.
- > Die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche sind von ihrer Vergütung als Mitglieder des Aufsichtsrats nicht finanziell abhängig.

Auch abgesehen von ihrem jeweiligen Amt als Mitglied des Aufsichtsrats stehen die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche in keiner persönlichen Beziehung zur Gesellschaft oder zum Vorstand, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. In der Aufsichtsratsarbeit der vergangenen Jahre sind bei den Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche auch keine entsprechenden Interessenkonflikte aufgetreten.

Das Mitglied des Aufsichtsrats Herr Hans Dieter Pötsch ist zwar seinerzeit bei seiner gerichtlichen Bestellung im Herbst 2015 direkt vom Vorstand in den Aufsichtsrat gewechselt und bei seiner Wahl zum Mitglied des Aufsichtsrats durch die darauffolgende Hauptversammlung im Jahr 2016 lag dieser Wechsel noch keine zwei Jahre zurück, sodass Herr Pötsch einen der in C.7 DCGK genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand erfüllte; zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass Herr Pötsch diesen Indikator immer noch erfüllt. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls aber zur Einschätzung, dass Herr Pötsch dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand ist: Der Wechsel von Herrn Pötsch vom Vorstand in den Aufsichtsrat liegt inzwischen mehr als zehn Jahre zurück. Herr Pötsch wurde im Juli 2021 bereits zum zweiten Mal von der Hauptversammlung zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt. Seit dem Wechsel vom Vorstand in den Aufsichtsrat im Oktober 2015 hat sich im Übrigen die Zusammensetzung des Vorstands vollständig geändert.

Unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand im Sinne der Empfehlung C.7 DCGK sind damit Frau Hessa Sultan Al Jaber, Frau Julia Willie Hamburg, Frau Susanne Wiegand sowie die Herren Mohammed Saif Al-Sowaidi, Günther Horvath, Olaf Lies, Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche, Wolfgang Porsche und Hans Dieter Pötsch.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat das folgende Kompetenzprofil für das Gesamtgremium beschlossen: Um seine Kontroll- und Beratungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können, muss der Aufsichtsrat als Gesamtgremium über die hierfür erforderliche Expertise verfügen, das heißt Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist – also der Automobilbranche –, und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen können. Zudem sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen.

Wesentliche Kompetenzen, über die der Aufsichtsrat als Gesamtgremium verfügen soll, sind insbesondere Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen

- > in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art oder sonstigen technischen Erzeugnissen (Fahrzeuge – Herstellung/Vertrieb),
- > über die Automobilbranche und deren Transformation, insbesondere mit Blick auf die Themen Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen, das Geschäftsmodell und die Märkte, Kundenbedürfnisse sowie Know-how zu den Produkten (Automobilbranche),
- > auf dem Gebiet Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der für das Unternehmen relevanten Technologien (Forschung/Entwicklung),
- > auf den Gebieten Digitalisierung und digitale Transformation, Software, künstliche Intelligenz, Automatisierung, Informationstechnologie und -sicherheit (Digitalisierung/IT),
- > in Führungspositionen und Aufsichtsgremien von Unternehmen, auch Holdings und Start-ups, oder großen Organisationen (Leitung/Überwachung),
- > auf den Gebieten Recht und Compliance (Recht/Compliance),
- > im Bereich Nachhaltigkeit, insbesondere mit Blick auf Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte (ESG), zum Beispiel zu Ressourcen, Lieferketten, Energieversorgung, Corporate Social Responsibility, nachhaltige Technologien und entsprechende Geschäftsmodelle (Nachhaltigkeit/ESG),
- > in den Bereichen Finanzen, in der Rechnungslegung und in der Abschlussprüfung, vor allem besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risiko-

managementsysteme und in der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie in der Abschlussprüfung und der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung (Finanzexpertinnen und -experten) (Finanzen/Rechnungslegung/Abschlussprüfung),

- > im Bereich Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand (Personal),
- > in den Bereichen Mitbestimmung, Arbeitnehmerbelange und Arbeitswelt im Unternehmen (Arbeitnehmerbelange).

Ferner hat der Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung folgendes Diversitätskonzept festgelegt:

- > Der Aufsichtsrat ist so zusammenzusetzen, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen.
- > Zu diesem Zweck hat der Aufsichtsrat Ziele für seine Zusammensetzung festzulegen, die auch die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigen. Die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung jeweils festgelegten Ziele beschreiben zugleich das Konzept, mit dem der Aufsichtsrat insgesamt eine vielfältige Besetzung anstrebt (Diversitätskonzept gemäß § 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB). Zudem soll bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit im Rahmen dieser Ziele bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, generell auf Vielfalt (Diversität) geachtet werden. Bei der Vorbereitung von Besetzungsvorschlägen soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern eine Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Im Aufsichtsrat sollten breit gefächerte Erfahrungswerte und unterschiedliche Spezialkenntnisse vertreten sein. Zudem sollte der Aufsichtsrat insgesamt über eine umfassende Meinungs- und Kenntnisvielfalt verfügen, um ein gutes Verständnis des aktuellen Stands sowie der längerfristigen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens entwickeln zu können.
- > Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner sollen das Diversitätskonzept des Aufsichtsrats in der Weise berücksichtigen, dass eine Umsetzung durch entsprechende Wahlbeschlüsse der Hauptversammlung unterstützt wird. Die Hauptversammlung ist jedoch an Wahlvorschläge des Aufsichtsrats nicht gebunden.
- > Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Aufsichtsratsmitglieder in die Lage versetzen, Entscheidungen des Vorstands konstruktiv zu hinterfragen und für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“, entgegenwirkt. Sie trägt so zu einer wirksamen Kontrolle der Geschäftsleitung bei.

Zur Umsetzung des Kompetenzprofils und des Diversitätskonzepts sind insbesondere Aufsichtsrat und Nominierungsausschuss im Rahmen ihrer Wahlvorschläge an die Hauptversammlung berufen. Der Aufsichtsrat empfiehlt auch den Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften, die bei Wahlen ihrer Vertretenden ein Vorschlagsrecht haben, sowie dem Land Niedersachsen im Rahmen seines Rechts zur Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern, das Diversitätskonzept, die Zusammensetzungsziele und das Kompetenzprofil zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für Personen, die im Rahmen einer eventuell erforderlichen gerichtlichen Ersatzbestellung ein Antragsrecht haben.

Neben dem Diversitätskonzept wird auch das Kompetenzprofil mit der aktuellen Besetzung des Aufsichtsrats insgesamt umgesetzt (zur Abweichung von der Altersgrenze siehe Ausführungen unter der Überschrift „Entsprechenserklärung“). Die genannten Anforderungen des Diversitätskonzepts, des Kompetenzprofils und die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats sollen auch sicherstellen, dass das Gesamtgremium über relevante Erfahrung im Bereich der Geschäftstätigkeit und der geografischen Standorte des Volkswagen Konzerns verfügt. Der Stand der Umsetzung des Kompetenzprofils ergibt sich aus der abgebildeten Qualifikationsmatrix.

QUALIFIKATIONSMATRIX¹

	Fahrzeuge - Herstellung/ Vertrieb	Automobil- branche	Forschung/ Entwicklung	Digitali- sierung/ IT	Leitung/ Überwachung	Recht/ Compliance	Nach- haltigkeit/ ESG	Finanzen/ Rechnungs- legung/ Abschluss- prüfung	Personal	Arbeitnehmer- belange
Hessa Sultan Al Jaber	x	x	x	x	x	x		x		
Mohammed Saif Al-Sowaidi				x	x			x		
Rita Beck	x	x			x	x	x	x	x	x
Christiane Benner		x		x	x				x	x
Harald Buck	x	x			x			x	x	x
Matías Carnero Sojo	x	x			x	x			x	x
Daniela Cavallo		x			x	x	x	x	x	x
Julia Willie Hamburg					x		x			
Arno Homburg	x	x	x		x	x	x		x	x
Günther Horvath		x			x	x			x	
Olaf Lies		x	x		x	x	x		x	
Daniela Nowak	x	x								x
Hans Michel Piëch	x	x			x	x			x	
Hans Dieter Pötsch	x	x			x	x	x	x	x	
Ferdinand Oliver Porsche	x	x			x	x		x	x	
Wolfgang Porsche	x	x			x	x			x	
Gerardo Scarpino	x	x	x		x			x	x	x
Karina Schnur	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Conny Schönhardt	x	x			x	x	x	x	x	x
Susanne Wiegand				x	x	x	x	x	x	

1 Welche Fähigkeiten, Kenntnisse und fachlichen Erfahrungen mit den Stichworten verbunden sind, ergibt sich aus dem Kompetenzprofil. Eine Kompetenz liegt bereits dann vor, wenn das Aufsichtsratsmitglied Expertise in einem Teilbereich der Kompetenz hat, das heißt für die Kompetenz Fahrzeuge zum Beispiel entweder im Bereich Herstellung oder im Bereich Vertrieb. Die Zuordnung der Kompetenzen basiert auf einer Selbsteinschätzung des jeweiligen Aufsichtsratsmitglieds.

Ferner verfügen mehrere Aufsichtsratsmitglieder, unter anderem Frau Susanne Wiegand, Herr Ferdinand Oliver Porsche und Herr Hans Dieter Pötsch, über Sachverstand sowohl auf dem Gebiet Rechnungslegung, einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung, als auch auf dem Gebiet Abschlussprüfung, einschließlich der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung.

Frau Susanne Wiegand verfügt aufgrund ihres Studiums der Betriebswirtschaftslehre (Master of Business Administration), ihrer Erfahrung als Chair of the Management Board der Renk Group AG, als CEO der Division Electronic Solutions bei der Rheinmetall AG, als Chief Financial Officer der Nobiskrug GmbH sowie als langjähriges Mitglied des Prüfungsausschusses der damals börsennotierten ISRA VISION AG über besondere Kenntnisse und Erfahrungen sowohl auf dem Gebiet der Rechnungslegung als auch auf dem Gebiet der Abschlussprüfung. Durch den Börsengang der Renk Group AG hat sie sich intensiv mit der Prüfung von Bilanzen, der Finanzberichterstattung und der Umsetzung der Kapitalmarktfolgepflichten auseinandergesetzt. Als CEO der Renk Group AG verantwortete Frau Wiegand den Bereich Nachhaltigkeit und hat sowohl den Aufbau der Prozesse/Organisation als auch die Durchführung der Sustainability Ratings vorangetrieben.

Herr Ferdinand Oliver Porsche ist langjähriges Mitglied in Prüfungsausschüssen und war mehrere Jahre für eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig; Herr Pötsch ist langjähriges Mitglied und Vorsitzender in Prüfungsausschüssen und war langjährig als CFO der Volkswagen AG sowie zuvor als Leiter Controlling der BMW AG tätig. Im Rahmen ihrer langjährigen Tätigkeit in Prüfungsausschüssen waren Frau Wiegand, Herr Ferdinand Oliver Porsche und Herr Pötsch auch mit der Prüfung nichtfinanzieller Erklärungen befasst, die sich auf Nachhaltigkeit in Form wesentlicher Umwelt- und Sozialbelange beziehen. Frau Wiegand war ebenfalls im Rahmen ihrer früheren Tätigkeiten bei der Renk Group AG, bei der Rheinmetall AG, bei der Nobiskrug GmbH sowie bei der ISRA VISION AG und Herr Pötsch ist

auch im Rahmen seiner Tätigkeit bei der Porsche Automobil Holding SE mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung befasst. Frau Wiegand sowie die Herren Pötsch und Ferdinand Oliver Porsche verfolgen und begleiten die aktuellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringen ihre Expertise in den Prüfungsausschuss beziehungsweise in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG ein.

Weitere Einzelheiten zu den Kompetenzen der Aufsichtsratsmitglieder ergeben sich aus den Lebensläufen. Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind unter www.volkswagen-group.com/unternehmensfuehrung abrufbar und werden jährlich aktualisiert.

Nominierungsausschuss und Aufsichtsrat haben die konkreten Zusammensetzungsziele, das Diversitätskonzept und das Kompetenzprofil (in seiner jeweils geltenden Fassung) auch bei ihrem Wahlvorschlag an die ordentliche Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2025 zur Wahl eines Aufsichtsratsmitglieds berücksichtigt. Auch bei den gerichtlichen Bestellungen neuer Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2025 wurde den Zusammensetzungszielen, dem Diversitätskonzept und dem Kompetenzprofil Rechnung getragen.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig alle zwei Jahre intern, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Dazu wird zunächst ein Fragebogen an alle Mitglieder verteilt, in dem die Aufsichtsratsmitglieder ihre Einschätzung zur Wirksamkeit der Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, zum Informationsaustausch mit dem Vorstand, zur Tiefe und Qualität der Vorlagen und Diskussionen im Aufsichtsrat abgeben und Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen können. Dabei werden die Aufsichtsratsmitglieder insbesondere auch gebeten, vergleichende Betrachtungen zu vergleichbaren Gremien anderer Unternehmen anzustellen, in denen sie ebenfalls Mandate ausüben, und daraus gegebenenfalls konkrete Verbesserungsvorschläge abzuleiten. Nach der Auswertung der Fragebögen werden in der Regel in der folgenden regulären Plenumsitzung das Ergebnis und Verbesserungsmöglichkeiten besprochen. Aus den Ergebnissen werden kontinuierlich Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeit des Aufsichtsrats abgeleitet und umgesetzt. Die Aufsichtsratsmitglieder bewerten spätestens im Rahmen der nächsten Selbstbeurteilung, ob durch die Maßnahmen die jeweils angestrebten Verbesserungen erreicht wurden. Die letzte interne Selbstbeurteilung wurde im Zeitraum von Ende 2025 bis Anfang 2026 durchgeführt.

ANGABEN NACH DEM FÜHRUNGSPPOSITIONEN-GESETZ

Aufgrund des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz, FÜPoG) gilt seit dem 1. Januar 2016 für den Aufsichtsrat der Volkswagen AG für neu zu besetzende Mandate die gesetzlich vorgeschriebene Quote von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern. Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite haben beschlossen, dass jede Seite diese Quote eigenständig erfüllt (Getrennterfüllung). Die Quote von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern wird aufseiten der Anteilseigner seit Beendigung der 56. ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2016 erfüllt, aufseiten der Arbeitnehmervertreter seit Beendigung der 57. ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2017. Sowohl die Anteilseigner- als auch die Arbeitnehmerseite erfüllten die Quote auch am 31. Dezember 2025. Aktuell gehören dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG insgesamt 45 % Frauen an.

Nach dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz II, FÜPoG II) gilt für die Volkswagen AG zwingend ein Beteiligungsgebot, dem zufolge mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein müssen. Das Beteiligungsgebot ist seit dem 1. August 2022 bei der Bestellung von Vorstandsmitgliedern einzuhalten. Dieses Beteiligungsgebot hält die Volkswagen AG ein.

Für die Frauenanteile im Management hat sich die Volkswagen AG im Einklang mit dem Führungspositionen-Gesetz bis zum Jahresende 2025 einen Frauenanteil von 16,5 % für die erste Führungsebene und von 23,4 % für die zweite Führungsebene innerhalb der aktiven Belegschaft zum Ziel gesetzt. Zum 31. Dezember 2025 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft in der ersten Führungsebene bei 18,2 (16,8) % und in der zweiten bei 23,8 (22,0) %.

Für den neuen Zeitraum bis zum Jahresende 2028 hat sich die Volkswagen AG einen Frauenanteil von 21,3% für die erste Führungsebene und von 27,1% für die zweite Führungsebene innerhalb der aktiven Belegschaft zum Ziel gesetzt. Gemessen an der Gesamtgröße des Managements in absoluten Zahlen übersetzen sich diese Ziele im aktuellen Berichtsjahr in 234 Frauen in der ersten Führungsebene und 427 Frauen in der zweiten Führungsebene für das Jahr 2028.

VERGÜTUNGSBERICHT

Die Vergütungssysteme für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat sowie der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2025 sind auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/verguetung abrufbar. Unter dieser Adresse sind auch die Vergütungsberichte der Vorjahre zu finden. Die Vergütungsberichte enthalten sowohl ausführliche Erläuterungen und Beschreibungen der Vergütungssysteme für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat als auch Angaben und Erläuterungen zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat.

UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN, DIE ÜBER DIE GESETZLICHEN ANFORDERUNGEN HINAUS ANGEWANDT WERDEN

Code of Conduct und Konzerngrundsätze

Der Code of Conduct bildet das ethische und wertebasierte Fundament für integrires und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Als zentrales Element fördert er das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden, bietet Unterstützung bei der Meinungsbildung, vermittelt Ansprechpartner und gilt verbindlich für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns. Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns bilden die Konzerngrundsätze als Teil des Code of Conduct. Sie bilden die Grundlage der Unternehmenskultur und beschreiben, wofür der Volkswagen Konzern weltweit in allen Marken und Gesellschaften steht: Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft, Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist, Wir wagen Neues, Wir leben Vielfalt, Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit, Wir statt Ich, Wir halten Wort.

Ethik, Compliance und Risikomanagement

Für das Vertrauen in unser Unternehmen, unsere Produkte, Dienstleistungen und Innovationen ist es entscheidend, dass wir uns jederzeit aufrichtig und integer verhalten. In allen Arbeitsbereichen und Funktionen entscheiden wir deshalb immer in Übereinstimmung mit unseren Unternehmenswerten, geltenden nationalen und internationalen Gesetzen, Regelungen und internen Selbstverpflichtungen. Dazu gehören die Themenfelder:

- > Integrität und Compliance

Die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien, ethischer Grundsätze sowie selbstverordneter Wertvorstellungen zum Schutz des Unternehmens und der Marken.

- > Antikorruption

Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik bei aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl in den internen Verhaltensgrundsätzen des Konzerns als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

- > Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem

Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem (RMS/IKS) unterstützt. Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO – Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), abrufbar über den Internetauftritt der COSO. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den transparenten und angemessenen Umgang mit Risiken.

> Hinweisgebersystem

Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße von Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sowie von Lieferanten zu melden. Beschäftigte, Geschäftspartner sowie weitere Dritte können zu jeder Zeit und in vielen Sprachen Hinweise auf Fehlverhalten abgeben. Dafür stehen verschiedene – auf Wunsch auch vollständig anonyme – Meldewege zur Verfügung. Eine Untersuchung wird erst nach sorgfältiger Prüfung und bei konkreten Anhaltspunkten für einen Regelverstoß eingeleitet. Nachgewiesenes Fehlverhalten wird angemessen sanktioniert. Übergeordnetes Ziel ist, mit verbindlichen Grundsätzen und klar geregelten Verfahren Schaden vom Unternehmen und den Beschäftigten abzuwenden.

> Menschenrechte

Volkswagen bekennt sich zu zentralen internationalen Übereinkommen und Erklärungen, insbesondere der Internationalen Menschenrechtscharta sowie den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO – International Labour Organization). Wir richten unsere unternehmerische Tätigkeit an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Global Compact) aus, welche entscheidende Pfeiler für unser Handeln bilden.

> Diversität und Inklusion

Das Bekenntnis zu Diversität und Inklusion bildet eine der zentralen Grundlagen für den wirtschaftlichen Erfolg des Unternehmens. Wir sind von der Innovationskraft vielfältiger Denkweisen und Erfahrungshintergründe überzeugt. Daher fördern wir konsequent Vielfalt und haben uns dazu verpflichtet, eine inklusive Kultur auf allen Ebenen, in allen Bereichen und allen Prozessen durchgängig zu gewährleisten.

Selbstverpflichtungen und Grundsätze

Der Volkswagen Konzern hat sich zu einer nachhaltigen, transparenten und verantwortungsbewussten Unternehmensführung verpflichtet.

Wir richten unser Handeln an den Grundsätzen, Empfehlungen und Anregungen des DCGK aus und setzen auf eine konzernweite Nachhaltigkeitskoordination, ein vorausschauendes Risikomanagement und klare Rahmen für den zukunftsorientierten Umgang mit Umweltthemen, Mitarbeiterverantwortung und gesellschaftlichem Engagement bei den Marken und in den Regionen.

Basis und Rückgrat unseres Nachhaltigkeitsmanagements sind Selbstverpflichtungen und Grundsätze, die konzernweit gelten. Diese Dokumente sind auf der Internetseite des Volkswagen Konzerns im Abschnitt „Nachhaltigkeit“ öffentlich zugänglich.

Eine Beschreibung des Geschäftsmodells und der Strategie des Unternehmens finden Sie auch im Konzernlagebericht in den Kapiteln „Ziele und Strategien“ sowie „Struktur und Geschäftstätigkeit“. Im Nachhaltigkeitsbericht gehen wir insbesondere auf die Rolle der Geschäftsführungs- und Aufsichtsorgane im Zusammenhang mit Nachhaltigkeitsaspekten sowie ihrer Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen zur Wahrnehmung dieser Rolle oder ihres Zugangs zu solcher Expertise ein.

MITGLIEDER DES VORSTANDS

(Mandate: Stand 31. Dezember 2025 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Vorstand der Volkswagen AG)

DR. OLIVER BLUME (*1968)

Vorsitzender (seit 01.09.2022),
Markengruppe Sport Luxury,
Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (bis 31.12.2025)
13.04.2018¹, bestellt bis: 2030
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)³
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³

DR. ARNO ANTILTZ (*1970)

Finanz und Operative Steuerung
01.04.2021¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3, 4}
- PowerCo SE, Salzgitter³
- TRATON SE, München^{3, 4}
- Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (Vorsitz)³
- ⊙ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)³
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)³
- ⊙ Porsche Retail GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)³
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³
- ⊙ Volkswagen US-Holding, Inc., Reston, VA (Vorsitz)³

RALF BRANDSTÄTTER (*1968)

China,
Vorsitzender des Vorstands (CEO) der Volkswagen (China) Investment Co., Ltd.
01.01.2022¹, bestellt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing³
- ⊙ CARIAD (China) Co., Ltd., Beijing³
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (stv. Vorsitz)²
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (stv. Vorsitz)²
- ⊙ Volkswagen Group (China) Technology Company, Ltd., Hefei (Vorsitz)³

DR. GERNOT DÖLLNER (*1969)

Markengruppe Progressive,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
01.09.2023¹, bestellt bis: 2031
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- FC Bayern München AG, München (stv. Vorsitz)²
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)³
- ⊙ Audi of America, LLC, Reston, VA (Vorsitz)³
- ⊙ Audi Sport GmbH, Neckarsulm (Vorsitz)³
- ⊙ Automobili Lamborghini S.p.A., Sant'Agata Bolognese (Vorsitz)³
- ⊙ Bentley Motors Ltd., Crewe (Vorsitz)³
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- ⊙ Sauber Holding AG, Hinwil (Vorsitz)³
- ⊙ Sauber Motorsport AG, Hinwil (Vorsitz)³
- ⊙ Sauber Technologies AG, Hinwil (Vorsitz)³
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai²
- ⊙ Volkswagen US-Holding, Inc., Reston, VA³

- Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- ⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

- 1 Beginn der Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Vorstand.
- 2 Konzernexternes Mandat.
- 3 Konzerninternes Mandat.
- 4 Börsennotiert.

DR. JUR. MANFRED DÖSS (*1958)

Integrität und Recht

01.02.2022¹, bestellt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)³
- PowerCo SE, Salzgitter³
- TRATON SE, München^{3,4}
- Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg²

GUNNAR KILIAN (*1975)

Personal und Markengruppe Trucks

13.04.2018 – 04.07.2025¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 04.07.2025):

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Everlence SE, Augsburg (Vorsitz)³
- MAN Truck & Bus SE, München³
- PowerCo SE, Salzgitter³
- TRATON SE, München^{3,4}
- Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg³
- Wolfsburg AG, Wolfsburg (Stv. Vorsitz)²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- Scania AB, Södertälje³
- Scania CV AB, Södertälje³
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing³
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)³

THOMAS SCHÄFER (*1970)

Markengruppe Core,

Vorsitzender des Vorstands der

Marke Volkswagen Pkw,

Personal (ab 05.07.2025)

01.07.2022¹, bestellt bis: 2030

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai²
- SEAT, S.A., Martorell (Vorsitz)³
- Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav (Vorsitz)³
- Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)³
- Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, VA (Vorsitz)³
- Volkswagen US-Holding, Inc., Reston, VA³

THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT (*1964)

Technik,

Vorsitzender des Vorstands der

Volkswagen Group Components,

01.01.2021¹, bestellt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: brasilianisch, deutsch

Mandate:

- PowerCo SE, Salzgitter (Vorsitz)³
- Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice²
- FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun²
- Volkswagen Group (China) Technology Company, Ltd., Hefei³

HAUKE STARS (*1967)

IT

01.02.2022¹, bestellt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- Everlence SE, Augsburg (Vorsitz)³
- PowerCo SE, Salzgitter³
- RWE AG, Essen^{2,4}
- Kühne + Nagel International AG, Schindellegi^{2,4}

- Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

- 1 Beginn der Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Vorstand.
- 2 Konzernexternes Mandat.
- 3 Konzerninternes Mandat.
- 4 Börsennotiert.

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BESETZUNG DER AUSSCHÜSSE

(Mandate: Stand 31. Dezember 2025 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG oder des Eintretens nach dem 31. Dezember 2025)

HANS DIETER PÖTSCH (*1951)

Vorsitzender (seit 07.10.2015),
Vorsitzender des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE
07.10.2015¹, gewählt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Bertelsmann Management SE, Gütersloh²
- Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh²
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3,4}
- TRATON SE, München (Vorsitz)^{3,4}
- Wolfsburg AG, Wolfsburg²
- Autostadt GmbH, Wolfsburg³
- Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)³
- Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)³
- Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)³
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (stv. Vorsitz)³

CHRISTIANE BENNER (*1968)

Stv. Vorsitzende (seit 14.03.2025)
Erste Vorsitzende der IG Metall
09.03.2025¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Aumovio SE, Frankfurt am Main^{2,4}

DR. HESSA SULTAN AL JABER (*1959)

Ehemalige Ministerin für Informations- und
Kommunikationstechnologie, Katar
Mitglied in Überwachungsgremien
22.06.2016¹, gewählt bis: 2029
Staatsangehörigkeit: katarisch

Mandate:

- MEEZA QSTP-LLC (Public), Doha^{2,4}
- Trio Investment, Doha (Vorsitz)²

MANSOOR EBRAHIM AL-MAHMOUD (*1974)

Gesundheitsminister, Katar
12.05.2022 – 16.05.2025¹
Staatsangehörigkeit: katarisch

Mandate (am 16.05.2025):

- Qatar Airways Q.C.S.C., Doha (stv. Vorsitz)²
- Qatar National Bank (QNB) Q.P.S.C., Doha (Board member)^{2,4}
- Qatari Diar Real Estate Investment Company, Doha (Board member)²

MOHAMMED SAIF AL-SOWAIDI (*1981)

Chief Executive Officer der
Qatar Investment Authority, Katar
16.05.2025¹, gewählt bis: 2030
Staatsangehörigkeit: katarisch

Mandate:

- Harrods Group (Holding) Limited, London (Vorsitz)²
- Harrods Limited, London (Board member)²
- Katara Hospitality, Doha (Vorsitz)²
- Ooredoo Q.P.S.C., Doha (Board member)^{2,4}
- Qatar Airways Q.C.S.C., Doha (stv. Vorsitz)²
- Qatar Holding LLC, Doha (Vorsitz)²
- Qatar National Bank (QNB) Q.P.S.C., Doha (Board member)^{2,4}
- Qatar Stock Exchange Q.P.S.C., Doha (stv. Vorsitz)²
- Qatari Diar Real Estate Investment Company, Doha (Board Member)²

RITA BECK (*1970)

Stv. Vorsitzende des Betriebsrats der AUDI AG
Werk Ingolstadt
09.01.2024¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- CARIAD SE, Wolfsburg³

- Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

- 1 Beginn der Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
- 2 Konzernexternes Mandat.
- 3 Konzerninternes Mandat.
- 4 Börsennotiert.

HARALD BUCK (*1962)

Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der

Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG

04.10.2022¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (stv. Vorsitz)^{3, 4}

MATÍAS CARNERO SOJO (*1968)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der SEAT, S.A.

01.04.2021¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: spanisch

DANIELA CAVALLO (*1975)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats

der Volkswagen AG

11.05.2021¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch, italienisch

Mandate:

- PowerCo SE, Salzgitter (stv. Vorsitzende)³
- TRATON SE, München^{3, 4}
- Wolfsburg AG, Wolfsburg²
- ⊙ Autostadt GmbH, Wolfsburg³
- ⊙ Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice²
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- ⊙ SEAT, S.A., Martorell³
- ⊙ Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav³
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg³
- ⊙ Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg³

JULIA WILLIE HAMBURG (*1986)

Niedersächsische Kultusministerin

08.11.2022¹; entsandt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: deutsch

MARIANNE HEIß (*1972)

Aufsichtsrätin

14.02.2018 – 04.07.2025¹

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate (am 04.07.2025):

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2, 4}
- ⊙ Alfred Ritter GmbH & Co. KG, Waldenbuch²
- ⊙ Palfinger AG, Bergheim^{2, 4}
- ⊙ Paysafe Ltd., London^{2, 4}

JÖRG HOFMANN (*1955)20.11.2015 – 08.03.2025¹

Staatsangehörigkeit: deutsch

DR.-ING. ARNO HOMBURG (*1968)

Vorsitzender des Vorstands der

Volkswagen Management Association e.V.

12.05.2022¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg³

DR. GÜNTHER HORVATH (*1952)

Geschäftsführer und zugleich

selbstständiger Rechtsanwalt bei der

Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH

28.02.2023¹, gewählt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2, 4}

OLAF LIES (*1967)

Niedersächsischer Ministerpräsident

20.05.2025¹, entsandt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Meyer Werft GmbH, Papenburg²
- ⊙ Transformationsagentur Niedersachsen GmbH, Hannover²

DANIELA NOWAK (*1970)

Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG

Werk Braunschweig

12.05.2022¹, bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (*1942)

Aufsichtsrat

07.08.2009¹, gewählt bis: 2029

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3, 4}
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (stv. Vorsitz)^{2, 4}
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See²

- Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- ⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

- 1 Beginn der Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
- 2 Konzernexternes Mandat.
- 3 Konzerninternes Mandat.
- 4 Börsennotiert.

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (*1961)

Vorstand der Familie Porsche AG
Beteiligungsgesellschaft
07.08.2009¹, gewählt bis: 2029
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3, 4}
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart^{2, 4}
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³
- ⊙ Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg³

DR. RER. COMM. WOLFGANG PORSCHE (*1943)

Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Porsche Automobil Holding SE;
Vorsitzender des Aufsichtsrats der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
24.04.2008¹, gewählt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- AUDI AG, Ingolstadt³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)^{3, 4}
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Vorsitz)^{2, 4}
- ⊙ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)²
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg³

GERARDO SCARPINO (*1962)

Geschäftsführer des Volkswagen
Konzernbetriebsrats
21.04.2023¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: italienisch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg³

KARINA SCHNUR (*1977)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats
der MAN Truck & Bus SE,
Vorsitzende des Konzernbetriebsrats der
TRATON SE sowie
Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der TRATON
R&D Germany GmbH
11.07.2023¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- MAN Truck & Bus SE, München³
- TRATON SE, München^{3, 4}
- ⊙ Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München²

CONNYSCHÖNHARDT (*1978)

Gewerkschaftssekretärin,
Leiterin der Stabsstelle Mobilität und Fahrzeugbau
beim IG Metall Vorstand
21.06.2019¹, bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- CARIAD SE, Wolfsburg³
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart^{3, 4}
- PowerCo SE, Salzgitter³

STEPHAN WEIL (*1958)

19.02.2013 – 20.05.2025¹
Staatsangehörigkeit: deutsch

SUSANNE WIEGAND (*1972)

Aufsichtsratsmitglied und Investorin
05.07.2025¹, bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- Brenntag SE, Essen^{2, 4}
- ⊙ BWI GmbH, Meckenheim²

Ausschüsse des Aufsichtsrats**Mitglieder des Präsidiums**

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Christiane Benner (stv. Vorsitzende)
Rita Beck
Daniela Cavallo
Olaf Lies
Dr. Hans Michel Piëch
Dr. Wolfgang Porsche
Gerardo Scarpino

Mitglieder des Vermittlungsausschusses**gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz**

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Christiane Benner (stv. Vorsitzende)
Daniela Cavallo
Olaf Lies

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Susanne Wiegand (Vorsitzende)
Daniela Cavallo (stv. Vorsitzende)
Hans Dieter Pötsch
Dr. Ferdinand Oliver Porsche
Gerardo Scarpino
Conny Schönhardt

Mitglieder des Nominierungsausschusses

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Olaf Lies
Dr. Hans Michel Piëch
Dr. Wolfgang Porsche

- Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
- ⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

- 1 Beginn der Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
- 2 Konzernexternes Mandat.
- 3 Konzerninternes Mandat.
- 4 Börsennotiert.

Vergütungsbericht 2025

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben gemäß § 162 des Aktiengesetzes (AktG) einen klaren und verständlichen Vergütungsbericht zu erstellen. In diesem Bericht erläutern wir die Grundzüge der Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats. Darüber hinaus enthält der Vergütungsbericht die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütung von gegenwärtigen und früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern.

VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

Das Geschäft des Volkswagen Konzerns war im Berichtsjahr von einem weltweit herausfordernden Marktumfeld beeinflusst. Unter diesen Bedingungen lieferte der Konzern mit 9,0 Mio. Einheiten 0,5% weniger Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden aus als ein Jahr zuvor. Während die Umsatzerlöse mit 321,9 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres lagen, ging das Operative Ergebnis auf 8,9 Mrd. € zurück. Die operative Umsatzrendite betrug 2,8% und der Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile belief sich auf 6,4 Mrd. €.

Grundsätze der Vorstandsvergütung

Der Vorstandsvergütung liegt das vom Aufsichtsrat am 14. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossene Vergütungssystem zugrunde, das der Aufsichtsrat zuletzt im April 2024 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2024 weiterentwickelt hat, um insbesondere den Interessen des Kapitalmarkts noch besser nachzukommen.

Die Hauptversammlung hat das angepasste Vergütungssystem am 29. Mai 2024 mit 99,48% der abgegebenen Stimmen gebilligt. Es gilt seit dem 1. Januar 2024 für alle aktiven Vorstandsmitglieder. Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands ist klar und verständlich. Es setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Für Vorstandsmitglieder, die bereits vor dem erstmaligen Beschluss des Aufsichtsrats über ein Vergütungssystem nach § 87a AktG am 14. Dezember 2020 bestellt waren und deren Dienstvertrag seitdem nicht verlängert worden war, galten folgende Ausnahmen: Der Performance-Share-Plan hatte weiterhin lediglich eine dreijährige Performance-Periode, entsprach im Übrigen jedoch dem im Vergütungssystem beschriebenen Performance-Share-Plan. Malus- und Clawback-Regelungen sollten erst ab einer Vertragsverlängerung gelten. Diese Ausnahmen betrafen im Geschäftsjahr 2025 nur noch den bereits im Geschäftsjahr 2023 ausgeschiedenen Herrn Markus Duesmann.

Die Höhe der Vorstandsvergütung soll im nationalen und internationalen Vergleich angemessen und attraktiv sein. Kriterien sind sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, dessen persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Volkswagen Konzerns als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds und der Vergütungsstruktur, die ansonsten im Volkswagen Konzern gilt. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt. Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder im Rahmen des Ergebnisverbesserungsprogramms „Zukunft Volkswagen“ als Zeichen ihrer Unterstützung entschieden, einen finanziellen Eigenbeitrag zu leisten. Alle im Geschäftsjahr 2025 aktiven Vorstandsmitglieder haben insofern erklärt, für die Dauer von bis zu fünf Jahren jährlich auf einen Teil ihrer individuellen, im jeweiligen Jahr faktisch zugeflossenen Vergütung bestehend aus dem jährlichen Grundgehalt und

der kurzfristig variablen Vergütung für das jeweilige Geschäftsjahr sowie der im jeweiligen Geschäftsjahr ausbezahlten langfristig variablen Vergütung zu verzichten.

Über die Vergütung der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2024 haben Vorstand und Aufsichtsrat ausführlich im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2024 berichtet. Den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2024 hat die Hauptversammlung am 16. Mai 2025 mit 98,96 % der abgegebenen Stimmen gebilligt. Anmerkungen von Investoren beziehungsweise Investorenvertretern wurden auch bei der Erstellung des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2025 berücksichtigt, zum Beispiel werden die minimal und die maximal erreichbaren Beträge bei der kurzfristig und der langfristig variablen Vergütung der Vorstandsmitglieder noch deutlicher dargestellt sowie bei den nichtfinanziellen Leistungskriterien im Jahresbonus der Vorstandsmitglieder der Zusammenhang mit der im Rahmen der Nachhaltigkeitsberichterstattung durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse dargestellt.

Im Folgenden geben wir zunächst einen Überblick über das im Geschäftsjahr 2025 geltende Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder und gehen anschließend auf die Bestandteile der Vergütung im Geschäftsjahr 2025 ein.

Überblick über die Vergütungsbestandteile

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2025 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Daneben gibt die Tabelle einen Überblick über die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile und erläutert deren Zielsetzung, insbesondere im Hinblick darauf, wie die Vergütung die langfristige Entwicklung der Gesellschaft fördert. Eine ausführlichere Beschreibung des für das Geschäftsjahr 2025 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands ist unter www.volkswagen-group.com/verguetung abrufbar.

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2025

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt ¹	- Zwölf gleiche Raten; Auszahlung jeweils zum Monatsende - Vorstandsvorsitzender: Grundsätzlich 2.600.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)²; Vorstandsmitglied: 1.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)	Das Grundgehalt und die Nebenleistungen sollen ein die Aufgaben und Verantwortung des Vorstandsmitglieds widerspiegelndes Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern.
Nebenleistungen	- Nebenleistungspauschale (Vorstandsvorsitzender: 350.000 €, Vorstandsmitglied: 175.000 €) deckt nach Wahl des Vorstandsmitglieds bestimmte Leistungen ab, zum Beispiel: - Dienstfahrzeuge - Ärztliche Vorsorgeuntersuchung - Zuschüsse zur Kranken- und Pflegeversicherung - Unfallversicherung - Anrechnung von Leistungen auf die Nebenleistungspauschale, soweit sie der Lohnsteuer unterliegen - Auszahlung des verbleibenden Betrags	
Betriebliche Altersversorgung (bAV)	- Beitragsorientierte Leistungszusage im Wege der Direktzusage auf Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenleistungen - Grundsätzlich mit Vollendung des 65. Lebensjahres (beziehungsweise des 63. Lebensjahres für Vorstandsmitglieder mit Amtsantritt vor dem 1. Januar 2020) - Jährlicher Versorgungsbeitrag von bis zu 50 % des vertraglich vereinbarten Grundgehalts für den Vorstandsvorsitzenden und bis zu 40 % des vertraglich vereinbarten Grundgehalts für ordentliche Vorstandsmitglieder	Die bAV soll Vorstandsmitgliedern ein adäquates Versorgungsniveau auch im Ruhestand sichern.
Variable Vergütungsbestandteile		
Jahresbonus ¹	- Plantyp: Zielbonus - Zielbetrag Vorstandsvorsitzender: 3.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)²; Zielbetrag Vorstandsmitglied: 1.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang) - Mindestauszahlungsbetrag: 0 € - Begrenzung: 200 % des Zielbetrags, also Vorstandsvorsitzender: 7.000.000 € (100 % Tätigkeitsumfang); Vorstandsmitglied: 3.000.000 € (100 % Tätigkeitsumfang) - Bemessungszeitraum: Geschäftsjahr - Leistungskriterien: - Finanzielle Teilziele: „Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile“ (50 %) sowie „Operative Umsatzrendite“ (50 %) - Aufsichtsrat legt für jedes Geschäftsjahr die Werte für die finanziellen Teilziele in Form eines Schwellenwerts, Zielwerts und Maximalwerts fest; der Schwellenwert entspricht einem Teilerreichungsgrad von 0 % beim „Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile“ beziehungsweise 50 % bei der „Operativen Umsatzrendite“, der Zielwert entspricht jeweils einem Teilerreichungsgrad von 100 % und der Maximalwert jeweils einem Teilerreichungsgrad von 175 %; Werte dazwischen werden linear interpoliert - Finanzieller Gesamtzielerreichungsgrad = Teilerreichungsgrad „Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile“ x 50 % + Teilerreichungsgrad „Operative Umsatzrendite“ x 50 % - ESG-Faktor: - Teilziele zu je 50 % „Umwelt“ (Dekarbonisierungsindex) und „Soziales“ (grundsätzlich Stimmungs- und Diversity-Index)³ sowie der zwischen 0,9 und 1,1 liegende „Governance-Faktor“ (Compliance & Integrität, Regelwert 1,0) - Aufsichtsrat legt für jedes Geschäftsjahr für die Teilziele „Umwelt“ und „Soziales“ einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert fest; der Mindestwert entspricht einem Teilerreichungsgrad von 0,7, der Zielwert einem Teilerreichungsgrad von 1,0 und der Maximalwert einem Teilerreichungsgrad von 1,3; Werte dazwischen werden linear interpoliert - Aufsichtsrat bestimmt „Governance-Faktor“ nach Ablauf des Geschäftsjahres unter Bewertung der kollektiven Leistung des Gesamtvorstands und der individuellen Leistung - Berechnung ESG-Faktor: (Teilerreichungsgrad „Umwelt“ x 50 % + Teilerreichungsgrad „Soziales“ x 50 %) x „Governance-Faktor“ (0,9 – 1,1) - Auszahlungsbetrag Jahresbonus = individueller Zielbetrag x finanzieller Gesamtzielerreichungsgrad x ESG-Faktor - Auszahlung: In bar im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses für das jeweilige Geschäftsjahr	Der Jahresbonus soll Vorstandsmitglieder incentivieren, ambitionierte Ziele zu verfolgen. Wirtschaftliche Erfolgsziele fördern das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft. Die Integration der ESG (Umwelt-, Sozial- und Governance)-Faktoren trägt der Bedeutung von Nachhaltigkeitszielen Rechnung. Dabei werden durch den Dekarbonisierungsindex, den Stimmungs- und Diversity-Index³ sowie den Compliance- und Integritäts-Faktor verschiedene Nachhaltigkeitsaspekte weitreichend abgedeckt.

1 Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Share-Plan, verzichtet. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus.

2 Herrn Blume wurden bis zum 31. Dezember 2025 von der Volkswagen AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG und von der Porsche AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG gewährt. Der Zielbetrag für Herrn Blume entsprach daher der Hälfte des Zielbetrags für einen Vorstandsvorsitzenden, der 100 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG erhält. Mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2025 ist Herr Blume als Vorsitzender und Mitglied des Vorstands der Porsche AG ausgeschieden. Ab dem 1. Januar 2026 gewährt die Volkswagen AG Herrn Blume 100 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG.

3 Auf Basis der entsprechenden Möglichkeit zieht der Aufsichtsrat für die Geschäftsjahre 2024 und 2025 ausschließlich den Diversity-Index heran; ab dem Geschäftsjahr 2026 wird der Aufsichtsrat neben dem Diversity-Index den sogenannten Engagement-Index heranziehen, der den Stimmungsindex ersetzt.

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Langzeitbonus (LTI) ¹	- Plantyp: virtueller Performance-Share-Plan - Performance-Periode: vier Jahre vorwärtsgerichtet - Zielbetrag Vorstandsvorsitzender: 5.900.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)²; Zielbetrag Vorstandsmitglied: 2.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang) - Mindestauszahlungsbetrag: 0 € - Begrenzung: 250 % des Zielbetrags, also Vorstandsvorsitzender: 11.800.000 € (100 % Tätigkeitsumfang); Vorstandsmitglied: 5.000.000 € (100 % Tätigkeitsumfang) - Die virtuellen Performance Shares sind reine Rechengrößen und gewähren keine Anteile oder Stimmrechte an der Volkswagen AG - Zuteilung Performance Shares: Zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres wird der individuell vereinbarte Zielbetrag dividiert durch das arithmetische Mittel der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie (Wertpapierkennnummer: 766403) im Xetra-Handelssystem der Deutsche Börse AG an den letzten 30 Handelstagen vor dem 1. Januar der jeweiligen Performance-Periode („Anfangs-Referenzkurs“) - Zielfestlegung: Aufsichtsrat legt zu Beginn der Performance-Periode einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert für EPS fest, wie es als testiertes, voll verwässertes Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie aus fortgeführten und nicht fortgeführten Geschäftsbereichen der Gesellschaft im Geschäftsbericht ausgewiesen wird; der EPS-Mindestwert entspricht einer Zielerreichung von 50 %, der EPS-Zielwert einer Zielerreichung von 100 % und der EPS-Maximalwert einer Zielerreichung von 175 % - Festschreibung von einem Viertel der zugeteilten Performance Shares am Ende jedes Geschäftsjahres in Abhängigkeit von der EPS-Zielerreichung - Berechnung des Auszahlungsbetrags: festgeschriebene Performance Shares werden multipliziert mit arithmetischem Mittel der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie im Xetra-Handelssystem der Deutsche Börse AG an den letzten 30 Handelstagen vor dem Ende der Performance-Periode („Schluss-Referenzkurs“) zuzüglich der während der Performance-Periode pro Volkswagen Vorzugsaktie ausgezahlten Dividenden („Dividendenäquivalent“) - Auszahlung: In bar im Monat nach Billigung des Konzernabschlusses für das letzte Geschäftsjahr der jeweiligen Performance-Periode - Endet der Dienstvertrag vor Ende der Performance-Periode aufgrund eines Bad-Leaver-Falls (außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund, Verstoß gegen das vertragliche oder ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot), verfallen sämtliche Performance Shares	Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Unternehmens auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel EPS in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, stellt eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher und fördert das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft.
Sonstige Leistungen		
Zeitlich begrenzte oder für die gesamte Dauer des Dienstvertrags vereinbarte Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder	- Jeweils nur aufgrund gesonderter vertraglicher Vereinbarung mit dem neu eintretenden Vorstandsmitglied - Zahlungen zum Ausgleich verfallender variabler Vergütung oder sonstiger finanzieller Nachteile - Leistungen im Zusammenhang mit Standortwechsel	(Ausgleichs-) Zahlungen sollen ermöglichen, qualifizierte Kandidaten zu gewinnen.

- 1 Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Share-Plan, verzichtet. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus.
- 2 Herrn Blume wurden bis zum 31. Dezember 2025 von der Volkswagen AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG und von der Porsche AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG gewährt. Der Zielbetrag für Herrn Blume entsprach daher der Hälfte des Zielbetrags für einen Vorstandsvorsitzenden, der 100 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG erhält. Mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2025 ist Herr Blume als Vorsitzender und Mitglied des Vorstands der Porsche AG ausgeschieden. Ab dem 1. Januar 2026 gewährt die Volkswagen AG Herrn Blume 100 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG.

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Weitere Vergütungsregelungen		
Malus- und Clawback-Regelungen	- Aufsichtsrat kann Jahresbonus und LTI bei relevantem Fehlverhalten während Bemessungszeitraum um bis zu 100 % kürzen oder zurückfordern - Rückforderung ausgeschlossen, wenn seit Auszahlung mehr als drei Jahre vergangen sind	Malus- und Clawback-Regelungen sollen individuellem Fehlverhalten und Organisationsverschulden entgegenwirken.
Maximalvergütung	- Relevant sind für das jeweilige Geschäftsjahr ausbezahltes Grundgehalt, gewährte Nebenleistungen, Service Cost im Rahmen der bAV, für das jeweilige Geschäftsjahr gewährter und im Folgejahr ausgezahlter Jahresbonus, im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlter Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, etwaige Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder sowie eine etwaige für das jeweilige Geschäftsjahr von Dritten – etwa anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns – gewährte Sonderzahlung - Für den Vorstandsvorsitzenden brutto 15.000.000 € pro Geschäftsjahr und für Vorstandsmitglieder brutto 8.500.000 € pro Geschäftsjahr - Bei Überschreiten der Maximalvergütung Kürzung des Jahresbonus; reicht die Kürzung nicht, kann Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen andere Vergütungskomponenten kürzen oder ausgezahlte Vergütungen zurückverlangen	Die Maximalvergütung soll sicherstellen, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder auch unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds nicht unangemessen hoch ausfällt.
Barvergütungs-Cap	- Zusätzlich zur Maximalvergütung - Zur Barvergütung zählt im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahltes Grundgehalt, für das jeweilige Geschäftsjahr gewährter und im Folgejahr ausgezahlter Jahresbonus, im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlter Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet - Für den Vorstandsvorsitzenden brutto 12.500.000 € pro Geschäftsjahr und für Vorstandsmitglieder brutto 7.000.000 € pro Geschäftsjahr - Bei Überschreiten des Barvergütungs-Caps Kürzung des Jahresbonus; reicht die Kürzung nicht, kann Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen andere Vergütungskomponenten kürzen oder ausgezahlte Vergütungen zurückverlangen	Das Barvergütungs-Cap dient der Vermeidung unangemessen hoher Auszahlungen im einzelnen Geschäftsjahr.

Vergütung der im Geschäftsjahr 2025 bestellten Vorstandsmitglieder Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2025

Im Geschäftsjahr 2025 gehörten dem Vorstand der Volkswagen AG folgende Mitglieder an:

- > Oliver Blume, Mitglied des Vorstands seit 13. April 2018, Vorstandsvorsitzender seit 1. September 2022, bis zum 31. Dezember 2025 zudem Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
- > Arno Antlitz, Mitglied des Vorstands seit 1. April 2021
- > Ralf Brandstätter, Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2022, zudem CEO der Volkswagen (China) Investment Company Limited
- > Gernot Döllner, Mitglied des Vorstands seit 1. September 2023, zudem Vorstandsvorsitzender der AUDI AG
- > Manfred Döss, Mitglied des Vorstands seit 1. Februar 2022
- > Gunnar Kilian, Mitglied des Vorstands vom 13. April 2018 bis zum 4. Juli 2025
- > Thomas Schäfer, Mitglied des Vorstands seit 1. Juli 2022
- > Thomas Schmall-von Westerholt, Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2021
- > Hauke Stars, Mitglied des Vorstands seit 1. Februar 2022

Für die Wahrnehmung von weiteren Mandaten in Geschäftsführungsorganen, Aufsichtsräten oder vergleichbaren Gremien im Rahmen ihrer Vorstandstätigkeit, insbesondere in anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, erhalten die Vorstandsmitglieder grundsätzlich keine zusätzliche Vergütung. Wird eine solche Vergütung dennoch gewährt, wird sie auf die Vergütung für die Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG angerechnet. Bei Mandaten, die Vorstandsmitglieder nicht im Rahmen ihrer Vorstandstätigkeit wahrnehmen, entscheidet der Aufsichtsrat, ob und gegebenenfalls inwieweit eine etwaige Vergütung auf die Vergütung für die Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG angerechnet wird. Eine Vergütung, die Vorstandsmitglieder für solche Mandate erhalten, wird von dem für das jeweilige Unternehmen zuständigen Gremium festgelegt und gegebenenfalls vom jeweiligen Unternehmen berichtet. Derzeit wird keine solche Vergütung auf die Vergütung angerechnet, die die Vorstandsmitglieder von der Volkswagen AG erhalten.

Mit Herrn Blume war wegen der Wahrnehmung seines Amtes als Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) bis zum 31. Dezember 2025 eine davon abweichende Regelung getroffen worden: Die Volkswagen AG gewährte Herrn Blume aufgrund eines neu abgeschlossenen Dienstvertrags vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2025 die Vergütung des Vorstandsvorsitzenden im Umfang von 50 %; eine Ausnahme galt für die

Nebenleistungen – insofern erhielt Herr Blume die Nebenleistungspauschale für den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG in voller Höhe, die Porsche AG erstattete der Volkswagen AG aber die Aufwendungen für Nebenleistungen zur Hälfte. Vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2025 gewährte die Porsche AG Herrn Blume die Vergütung des Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG im Umfang von 50%. Diese Vergütung beruhte auf dem Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder der Porsche AG. Herr Blume erhielt von der Porsche AG ein Grundgehalt, eine einjährige variable Vergütung (STI) und eine mehrjährige variable Vergütung (LTI); Nebenleistungen erhielt Herr Blume von der Porsche AG nicht. Zudem gewährte die Porsche AG Herrn Blume eine betriebliche Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage. In Vorbereitung des am 29. September 2022 vollzogenen Börsengangs hat die Porsche AG Herrn Blume einen IPO-Bonus zugesagt. Dieser IPO-Bonus ist als Share-Plan mit einer ein-, zwei- und dreijährigen Laufzeit jeweils ab dem Zeitpunkt des Börsengangs ausgestaltet. Im September 2025 wurde die letzte Tranche des IPO-Bonus zur Zahlung fällig. Vergütung, die die Porsche AG Herrn Blume gewährt, wird jeweils auf das Barvergütungs-Cap und die Maximalvergütung von Herrn Blume bei der Volkswagen AG angerechnet. In der tabellarischen Übersicht zu der Herrn Blume im Geschäftsjahr 2025 gewährten und geschuldeten Vergütung sind die von der Porsche AG an Herrn Blume gewährten Vergütungsbestandteile aufgenommen und gesondert ausgewiesen.

Mit Herrn Brandstätter ist ebenfalls eine abweichende Regelung für seine Tätigkeit bei der Volkswagen (China) Investment Company Limited getroffen worden: Herr Brandstätter erhält für seine Tätigkeit als CEO der Volkswagen (China) Investment Company Limited eine separate Vergütung. Die vertragliche Vergütung von Herrn Brandstätter aus seinem Anstellungsvertrag mit der Volkswagen AG wird für die Zeit seiner Tätigkeit bei der Volkswagen (China) Investment Company Limited entsprechend reduziert.

Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2025

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG hat der Vergütungsbericht über die im letzten Geschäftsjahr jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten. Den Begriffen liegt folgendes Verständnis zugrunde:

Der Begriff „gewährt“ erfasst „den faktischen Zufluss des Vergütungsbestandteils“.

Der Begriff „geschuldet“ erfasst „alle rechtlich bestehenden Verbindlichkeiten über Vergütungsbestandteile, die fällig sind, aber noch nicht erfüllt wurden.“

Tabellarische Übersicht

Die folgenden Tabellen weisen aus, welche Vergütungen den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2025 faktisch zugeflossen sind. Dementsprechend werden als im Geschäftsjahr 2025 gewährte Vergütung das im Geschäftsjahr 2025 ausgezahlte Grundgehalt, die Nebenleistungen, der im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2025 ausgezahlte Jahresbonus sowie der im Geschäftsjahr 2025 ausgezahlte LTI für die Performance-Periode 2021 – 2024 beziehungsweise 2022 – 2024 ausgewiesen. In gleicher Weise werden die Herrn Blume von der Porsche AG gewährten Vergütungsbestandteile sowie die Herrn Brandstätter von der Volkswagen (China) Investment Company Limited gewährten Vergütungsbestandteile dargestellt.

Die in den Tabellen angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die im jeweiligen Geschäftsjahr „gewährten und geschuldeten“ Vergütungsbestandteile gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Sie beziehen damit alle im jeweiligen Geschäftsjahr faktisch zugeflossenen Leistungen ein, unabhängig davon, für welches Geschäftsjahr sie den Mitgliedern des Vorstands zugeflossen sind. Die hier angegebenen relativen Anteile sind daher nicht mit den jeweiligen relativen Anteilen der festen und variablen Vergütungsbestandteile an der Gesamtvergütung in der Beschreibung des Vergütungssystems gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AktG vergleichbar. Die im Vergütungssystem angegebenen Anteile beziehen sich auf die jeweiligen Zielwerte, die für das jeweilige Geschäftsjahr zugesagt werden, unabhängig von dem Zeitpunkt, in dem der jeweilige Vergütungsbestandteil ausgezahlt wird.

Der Versorgungsaufwand wird als Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 angegeben. Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 ist keine „gewährte oder geschuldete“ Vergütung im Sinn von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG, da er dem Vorstandsmitglied im Berichtsjahr nicht faktisch zufließt.

Die Maximalvergütung entspricht der Maximalvergütung im Sinne von § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG gemäß dem vom Aufsichtsrat beschlossenen und von der Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystem. Zusätzlich zur Maximalvergütung ist – wie in der Vergangenheit – mit den Vorstandsmitgliedern eine Beschränkung der Barvergütung vereinbart, die das für das jeweilige Geschäftsjahr ausgezahlte Grundgehalt, den für das jeweilige Geschäftsjahr gewährten und im Folgejahr ausgezahlten Jahresbonus sowie den im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlten Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, umfasst.

Zudem enthalten die Dienstverträge aller aktiven Vorstandsmitglieder Malus- und Clawback-Regelungen. Keine Malus- und Clawback-Regelung enthielt lediglich der Dienstvertrag des ehemaligen Vorstandsmitglieds Herrn Duesmann, der noch vor dem 14. Dezember 2020, das heißt vor dem erstmaligen Beschluss über ein Vorstandsvergütungssystem nach den Vorgaben des ARUG II, abgeschlossen worden war. Von den bestehenden Malus- und Clawback-Regelungen hat die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2025 keinen Gebrauch gemacht.

	OLIVER BLUME ¹	
	Vorsitzender, Markengruppe Sport Luxury, Vorsitzender des Vorstands der Porsche AG	
	2025	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt		
Volkswagen AG	1.300.000,00	20,6
Porsche AG	1.085.000,00	17,2
Nebenleistungen		
Volkswagen AG	361.270,00	5,7
Porsche AG	-	-
Summe	2.746.270,00	43,5
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus		
Volkswagen AG	2.002.000,00	31,7
Porsche AG	-	-
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI) ²		
LTI (Performance-Share-Plan) 2022 - 2024	1.186.829,67	18,8
Sonstiges		
Sonderleistungen an das neu eingetretene Vorstandsmitglied	-	-
IPO-Bonus Porsche AG	371.359,00	5,9
Abzugsbetrag Vergütungsverzicht ³	- 493.771,26	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	6.306.458,67	100,0
Versorgungsaufwendungen		
Volkswagen AG	669.058,00	x
Porsche AG	444.692,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	7.420.208,67	x
Maximalvergütung	15.000.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-	x

1 Herrn Blume wurden bis zum 31. Dezember 2025 von der Volkswagen AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG und von der Porsche AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG gewährt. In der Tabelle sind die Herrn Blume gewährten Vergütungsbestandteile getrennt nach einer Gewährung durch die Volkswagen AG und die Porsche AG dargestellt.

2 Der im Geschäftsjahr 2025 ausgezahlte LTI wurde für die Tätigkeit im Geschäftsjahr 2022 (bis einschließlich 31. August 2022) gezahlt. Im Geschäftsjahr 2022 hat Herr Blume von der Porsche AG keine langfristig variable Vergütung erhalten, die bei der Vergütung der Volkswagen AG zu berücksichtigen wäre, Herr Blume hat den anteiligen dreijährigen LTI 2022 - 2024 zu 100 % von der Volkswagen AG erhalten.

3 Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Share-Plan, verzichtet. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus.

	ARNO ANTLITZ	
	Finanz und Operative Steuerung	
	2025	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.500.000,00	29,6
Nebenleistungen	187.061,00	3,7
Summe	1.687.061,00	33,2
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.716.000,00	33,8
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2021 - 2024	1.672.278,19	32,9
Sonstiges		
Sonderleistungen an das neu eingetretene Vorstandsmitglied	-	-
Abzugsbetrag Vergütungsverzicht ¹	- 537.710,60	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	5.075.339,19	100,0
Versorgungsaufwendungen	607.886,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	5.683.225,19	x
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-	x

¹ Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Share-Plan, verzichtet. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus.

	RALF BRANDSTÄTTER	
	China, Vorsitzender des Vorstands (CEO) der Volkswagen (China) Investment Co., Ltd.	
	2025	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile¹		
Grundgehalt		
Volkswagen AG	262.500,00	6,8
VCIC ²	1.237.500,00	32,2
Nebenleistungen		
Volkswagen AG	42.223,00	1,1
VCIC ²	579.700,00	15,1
Summe	2.121.923,00	55,3
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus		
Volkswagen AG	300.300,00	7,8
VCIC	1.415.700,00	36,9
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2021 – 2024 ³	-	-
Sonstiges		
Sonderleistungen an das neu eingetretene Vorstandsmitglied	-	-
Abzugsbetrag Vergütungsverzicht ⁴		
Volkswagen AG	- 61.908,00	-
VCIC	- 291.852,00	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.837.923,00	100,0
Versorgungsaufwendungen	605.344,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	4.443.267,00	x
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-	x

1 Herr Brandstätter erhält von der Volkswagen (China) Investment Company Limited (VCIC) 90 % (bis 30. Juni 2025) beziehungsweise 75 % (ab 1. Juli 2025) der Vergütung eines ordentlichen Vorstandsmitglieds der Volkswagen AG für seine Tätigkeit als CEO der VCIC. Herr Brandstätter wird von der VCIC so gestellt, als würde er seine Vergütung von der Volkswagen AG in Deutschland beziehen. Diese Beträge werden hier ausgewiesen. Der tatsächliche Bruttoaufwand der VCIC kann aufgrund des chinesischen Steuerrechts abweichen.

2 In den von der VCIC ausgewiesenen Nebenleistungen sind insbesondere solche Leistungen der VCIC enthalten, die aufgrund der Entsendung nach China entstanden sind (zum Beispiel Unterkunft, Flugkosten). Entsendungsspezifische Nebenleistungen werden nicht gegen die von der VCIC gewährte Nebenleistungspauschale gerechnet.

3 Herr Brandstätter ist seit 1. Januar 2022 Mitglied des Vorstands. Der Aufsichtsrat hat Herrn Brandstätter ab dem Geschäftsjahr 2022 jeweils einen LTI mit vierjähriger Performance-Periode zugeteilt. Herr Brandstätter erhielt daher im Geschäftsjahr 2025 noch keine Auszahlung aus dem LTI.

4 Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Share-Plan, verzichtet. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus. Herr Brandstätter hat einen entsprechenden Verzicht auch gegenüber der VCIC erklärt.

	GERNOT DÖLLNER	
	Markengruppe Progressive, Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG	
	2025	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.500.000,00	44,1
Nebenleistungen	188.523,00	5,5
Summe	1.688.523,00	49,6
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.716.000,00	50,4
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Save-Plan) 2021 – 2024 ¹	-	-
Sonstiges		
Sonderleistungen an das neu eingetretene Vorstandsmitglied	-	-
Abzugsbetrag Vergütungsverzicht ²	- 353.760,00	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung³	3.404.523,00	100,0
Versorgungsaufwendungen	624.971,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	4.029.494,00	x
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-	x

1 Herr Döllner ist seit 1. September 2023 Mitglied des Vorstands. Der Aufsichtsrat hat Herrn Döllner ab dem September 2023 jeweils einen LTI mit vierjähriger Performance-Periode zugeteilt. Herr Döllner erhielt daher im Geschäftsjahr 2025 noch keine Auszahlung aus dem LTI.

2 Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Save-Plan, verzichtet. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus.

3 Herr Döllner hat von der FC Bayern München AG für die Wahrnehmung eines Aufsichtsratsmandats im Geschäftsjahr 2025 eine Vergütung in Höhe von 75.000,00 € (brutto), von der Bentley Motors Ltd. für die Wahrnehmung eines Mandats im Board of Directors der Bentley Motors Ltd. eine Vergütung in Höhe von 20.000,00 € (brutto) und von der Sauber Motorsport AG (nunmehr Audi Motorsport AG) für die Wahrnehmung eines Mandats als Vorsitzender des Verwaltungsrats eine Vergütung in Höhe von 13.286,56 € (brutto) erhalten. Diese Vergütungen wurden jeweils in voller Höhe auf das ausgewiesene, von der Volkswagen AG gewährte Grundgehalt angerechnet.

	MANFRED DÖSS ¹	
	Integrität und Recht	
	2025	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.125.000,00	44,2
Nebenleistungen	133.518,00	5,2
Summe	1.258.518,00	49,4
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.287.000,00	50,6
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Save-Plan) 2021 – 2024 ²	-	-
Sonstiges		
Sonderleistungen an das neu eingetretene Vorstandsmitglied	-	-
Abzugsbetrag Vergütungsverzicht ³	- 265.320,00	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	2.545.518,00	100,0
Versorgungsaufwendungen	450.000,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	2.995.518,00	x
Maximalvergütung	6.375.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-	x

1 Herr Döss erhält eine Vergütung in Höhe von 75 % der Vergütung eines ordentlichen Vorstandsmitglieds der Volkswagen AG.

2 Herr Döss ist seit 1. Februar 2022 Mitglied des Vorstands. Der Aufsichtsrat hat Herrn Döss ab Februar 2022 jeweils einen LTI mit vierjähriger Performance-Periode zugeteilt. Herr Döss erhielt daher im Geschäftsjahr 2025 noch keine Auszahlung aus dem LTI.

3 Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Save-Plan, verzichtet. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus.

	GUNNAR KILIAN ¹	
	Personal und Markengruppe Trucks (bis 4. Juli 2025)	
	2025	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	760.273,97	42,4
Nebenleistungen	93.830,00	5,2
Summe	854.103,97	47,7
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	869.753,42	48,5
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2021 - 2024	68.102,31	3,8
Sonstiges		
Sonderleistungen an das neu eingetretene Vorstandsmitglied	-	-
Abzugsbetrag Vergütungsverzicht (bis 4. Juli 2025) ²	- 186.794,27	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.791.959,70	100,0
Versorgungsaufwendungen	309.824,32	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	2.101.784,02	x
Maximalvergütung	4.308.219,18	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-	x

1 Herr Kilian war bis zum Ablauf des 4. Juli 2025 Mitglied des Vorstands. Die Tabelle zeigt die gewährte Vergütung, die auf den Zeitraum bis zum 4. Juli 2025 entfällt.

2 Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Share-Plan, verzichtet. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus.

	THOMAS SCHÄFER	
	Markengruppe Core, Vorsitzender des Vorstands der Marke Volkswagen Pkw	
	2025	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.500.000,00	44,1
Nebenleistungen	185.649,00	5,5
Summe	1.685.649,00	49,6
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.716.000,00	50,4
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2021 - 2024 ¹	-	-
Sonstiges		
Sonderleistungen an das neu eingetretene Vorstandsmitglied	-	-
Abzugsbetrag Vergütungsverzicht ²	- 353.760,00	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.401.649,00	100,0
Versorgungsaufwendungen	610.803,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	4.012.452,00	x
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-	x

1 Herr Schäfer ist seit 1. Juli 2022 Mitglied des Vorstands. Der Aufsichtsrat hat Herrn Schäfer ab Juli 2022 jeweils einen LTI mit vierjähriger Performance-Periode zugeteilt. Herr Schäfer erhielt daher im Geschäftsjahr 2025 noch keine Auszahlung aus dem LTI.

2 Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Share-Plan, verzichtet. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus.

	THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT	
	Technik, Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Group Components	
	2025	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.500.000,00	26,6
Nebenleistungen	184.686,00	3,3
Summe	1.684.686,00	29,9
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.716.000,00	30,5
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2021 - 2024	2.229.615,30	39,6
Sonstiges		
Sonderleistungen an das neu eingetretene Vorstandsmitglied	-	-
Abzugsbetrag Vergütungsverzicht ¹	- 599.017,68	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	5.630.301,30	100,0
Versorgungsaufwendungen	606.464,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	6.236.765,30	x
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-	x

1 Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Share-Plan, verzichtet. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus.

	HAUKE STARS	
	IT	
	2025	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.500.000,00	44,1
Nebenleistungen	185.076,00	5,4
Summe	1.685.076,00	49,5
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.716.000,00	50,5
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2021 - 2024 ¹	-	-
Sonstiges		
Sonderleistungen an das neu eingetretene Vorstandsmitglied	-	-
Abzugsbetrag Vergütungsverzicht ²	- 353.760,00	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	3.401.076,00	100,0
Versorgungsaufwendungen	625.710,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	4.026.786,00	x
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	-	x

1 Frau Stars ist seit 1. Februar 2022 Mitglied des Vorstands. Der Aufsichtsrat hat Frau Stars ab Februar 2022 jeweils einen LTI mit vierjähriger Performance-Periode zugeteilt. Frau Stars erhielt daher im Geschäftsjahr 2025 noch keine Auszahlung aus dem LTI.

2 Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Share-Plan, verzichtet. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus.

JAHRESBONUS



Erläuterung der Leistungskriterien der variablen Vergütung

Jahresbonus – Finanzielle Teilziele

Die folgenden Übersichten zeigen, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für die finanziellen Teilziele Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile und operative Umsatzrendite (RoS) festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen in Prozent im Geschäftsjahr 2025 erzielt wurden.

KOMPONENTE 1: NETTO-CASHFLOW IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mrd. €	2025
Maximalwert (175 %)	5,6
Zielwert 100 %-Niveau	3,5
Schwellenwert (0 %)	2,5
Ist-Wert	6,4
Zielerreichung (in %)	175

KOMPONENTE 2: OPERATIVE UMSATZRENDITE

%	2025
Maximalwert (175 %)	8,8
Zielwert 100 %-Niveau	5,8
Schwellenwert (50 %)	3,8
Ist-Wert	2,8
Zielerreichung (in %)	0

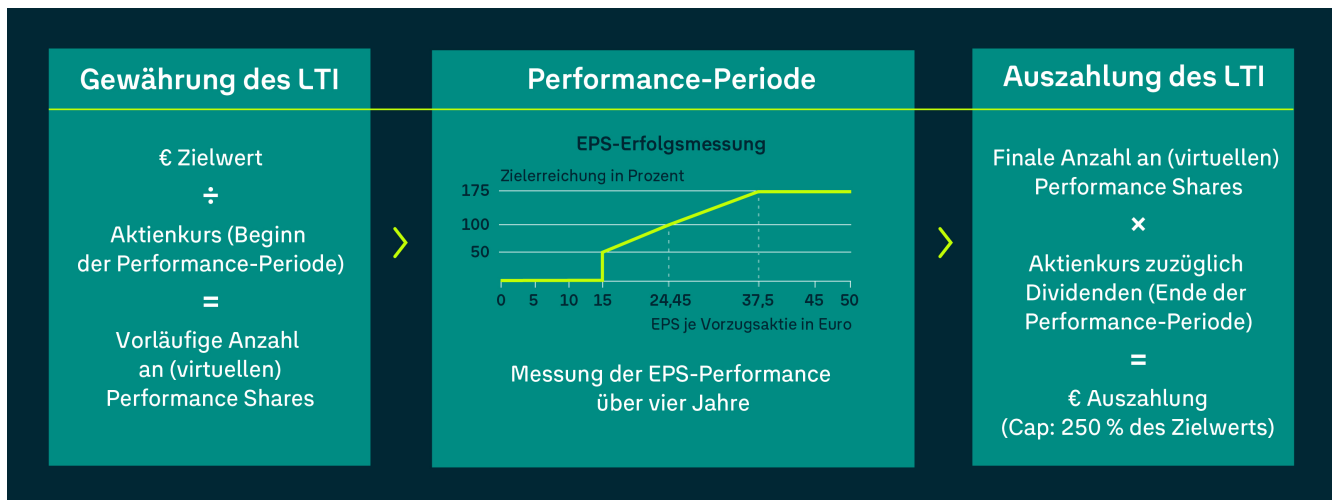
Jahresbonus – ESG-Faktor

Der Aufsichtsrat hat für das Geschäftsjahr 2025 von der ihm eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, für das Teilziel Soziales allein den Diversity-Index heranzuziehen und den Stimmungsindex als ESG-Kriterium auszusetzen. Der Stimmungsindex wird ab dem Geschäftsjahr 2026 durch den Engagement-Index abgelöst. Der Engagement-Index wird ab dem Geschäftsjahr 2026 neben dem Diversity-Index als Teilziel Soziales des ESG-Faktors im Rahmen des Jahresbonus herangezogen. Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 für die Teilziele Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Diversity-Index) als Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen im Geschäftsjahr 2025 erzielt wurden. Der Dekarbonisierungsindex bemisst sich nach den Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken während des gesamten Lebenszyklus und zeigt den Fortschritt hinsichtlich der Verbesserung unserer CO₂-Bilanz. Mit dem Diversity-Index wird weltweit die Entwicklung des Frauenanteils im Management sowie der Internationalisierungsgrad im Top-Management erhoben. Die Kennzahl setzt Anreize für eine vorbildliche Führungs- und Unternehmenskultur. Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen in den USA bleiben Mitarbeitende von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG in den USA sowie von deren Tochtergesellschaften außerhalb der USA sowie sonstige in den USA Beschäftigte hinsichtlich des Frauenanteils bei der Bemessung des Diversity-Index unberücksichtigt. Hinsichtlich der Internationalisierung im Top-Management bleiben Mitarbeitende von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG in den USA sowie sonstige in den USA Beschäftigte unberücksichtigt. Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck. Der Governance-Faktor soll im Regelfall bei 1,0 liegen und nur bei besonderen Vorkommnissen nach pflichtgemäßem Ermessen auf 0,9 gesenkt oder auf 1,1 angehoben werden. Für das Geschäftsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für alle Vorstandsmitglieder auf den Regelwert 1,0 festgelegt. Der ESG-Faktor für das Geschäftsjahr 2025 beläuft sich auf insgesamt 1,30.

	UMWELT		SOZIALES	
	Dekarbonisierungsindex		Diversity-Index	
in t CO ₂ e/Fahrzeug	2025	in Punkten	2025	
Maximalwert	47,5	Maximalwert	158,0	
Zielwert 100%-Niveau	48,5	Zielwert 100%-Niveau	154,0	
Mindestwert	50,5	Mindestwert	150,0	
Ist-Wert	46,3	Ist-Wert	168,0	
Zielerreichung (Faktor)	1,30	Zielerreichung (Faktor)	1,30	

Die im Vergütungssystem zugrunde gelegten ESG-Faktoren sind im Konzernlagebericht des Geschäftsberichts 2025 beschrieben. Sie zählen zu den strategischen, nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und sind den als wesentlich identifizierten Themen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen Konzerns zugeordnet.

LANGZEITBONUS (LTI): (VIRTUELLER) PERFORMANCE-SHARE-PLAN (PSP)



Die Darstellung bezieht sich auf den LTI mit der Performance Periode 2025 – 2027 beziehungsweise 2025 – 2028. Der im Geschäftsjahr 2025 ausgezahlte und in diesem Vergütungsbericht als gewährte und geschuldete Vergütung ausgewiesene LTI mit der Performance-Periode 2021 – 2024 beziehungsweise 2022 – 2024 hatte einen Maximalwert für die EPS-Erfolgsmessung von 150 %, und der Auszahlungsbetrag war auf 200 % des Zielbetrags begrenzt.

Langzeitbonus (LTI)

Der vierjährige Performance-Share-Plan gilt seit dem 1. Januar 2021 für alle Vorstandsmitglieder, deren Dienstverträge ab dem Beschluss des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 neu abgeschlossen oder verlängert wurden. Für die zum Zeitpunkt des Beschlusses des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 bereits bestellten Vorstandsmitglieder galt – bis zu einer etwaigen Vertragsverlängerung – eine dreijährige Performance-Periode. Für die Beschreibung der gewährten und geschuldeten Vergütung der im Geschäftsjahr 2025 aktiven Vorstandsmitglieder aus dem Performance-Share-Plan bedeutet das:

- > Im Geschäftsjahr 2025 hatte kein aktives Mitglied des Vorstands einen dreijährigen Performance-Share-Plan. Nur der bereits im Geschäftsjahr 2023 ausgeschiedene Herr Duesmann hatte aufgrund seines noch bis zum 31. März 2025 fortlaufenden Dienstvertrags einen anteiligen Performance-Share-Plan mit dreijähriger Performance-Periode.
- > Die Bestellung des Vorstandsmitglieds Herrn Kilian wurde im Geschäftsjahr 2021 verlängert. Der Performance-Share-Plan hatte daher im Geschäftsjahr 2021 zeitanteilig eine dreijährige und eine vierjährige Performance-Periode. Herr Kilian erhielt im Geschäftsjahr 2025 eine Auszahlung aus dem anteiligen vierjährigen Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2021 – 2024, über die in diesem Vergütungsbericht als gewährte Vergütung berichtet wird. Über den Anteil des Performance-Share-Plans mit der dreijährigen Performance-Periode 2021 – 2023 wurde bereits im Vergütungsbericht 2024 berichtet.
- > Die Bestellung des Vorstandsvorsitzenden Herrn Blume wurde im Geschäftsjahr 2022 verlängert. Der Performance-Share-Plan hatte daher im Geschäftsjahr 2022 zeitanteilig eine dreijährige und eine vierjährige Performance-Periode. Herr Blume erhielt im Geschäftsjahr 2025 eine Auszahlung aus dem anteiligen dreijährigen Performance-Share-Plan mit der Performance-Periode 2022 – 2024, über die in diesem Vergütungsbericht als gewährte Vergütung berichtet wird.
- > Die Vorstandsmitglieder Herr Antlitz und Herr Schmall-von Westerholt hatten bereits im Geschäftsjahr 2021 einen Performance-Share-Plan mit einer vierjährigen Performance-Periode, der im Geschäftsjahr 2025 zur Auszahlung kam. Über diesen Performance-Share-Plan wird im Vergütungsbericht 2025 als gewährte Vergütung berichtet.
- > Die übrigen aktiven Vorstandsmitglieder erhielten im Geschäftsjahr 2025 noch keine Auszahlung aus dem Performance-Share-Plan, sodass insofern keine gewährte Vergütung zu berichten ist.

ANGABEN ZU DEN PERFORMANCE SHARES

	Performance- Periode 2021 – 2024	Performance- Periode 2022 – 2024	Performance- Periode 2022 – 2025	Performance- Periode 2023 – 2026	Performance- Periode 2024 – 2027	Performance- Periode 2025 – 2028
€	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungs- zeitpunkt	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungs- zeitpunkt	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungs- zeitpunkt	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungs- zeitpunkt	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungs- zeitpunkt	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungs- zeitpunkt
Oliver Blume	-	6.828	7.264	22.393	26.617	35.065
Arno Antlitz	9.052	-	10.242	18.977	22.557	29.716
Ralf Brandstätter	-	-	10.242	18.977	22.557	29.716
Gernot Döllner	-	-	-	6.326	22.557	29.716
Manfred Döss	-	-	7.041	14.233	16.918	22.287
Gunnar Kilian	727	-	10.242	18.977	22.557	29.716
Thomas Schäfer	-	-	5.121	18.977	22.557	29.716
Thomas Schmall-von Westerholt	12.069	-	10.242	18.977	22.557	29.716
Hauke Stars	-	-	9.388	18.977	22.557	29.716
Summe	21.848	6.828	69.782	156.814	201.434	265.364

EPS-Werte

Die folgenden Übersichten zeigen, welchen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert der Aufsichtsrat zu Beginn der Performance-Periode für den Performance-Share-Plan 2021 – 2024 und den Performance-Share-Plan 2022 – 2024 festgelegt hat, die jeweils im Geschäftsjahr 2025 zur Auszahlung kamen, und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen in Prozent erzielt wurden.

PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2024

€	2021	2022	2023	2024
Maximalwert (150 %)	30,0	30,0	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0	20,0	20,0
Mindestwert (50 %)	10,0	10,0	10,0	10,0
Ist-Wert	29,65	29,69	31,85	21,42
Zielerreichung (in %)	148	148	150	107

PERFORMANCE-PERIODE 2022 – 2024

€	2022	2023	2024
Maximalwert (150 %)	30,0	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0	20,0
Mindestwert (50 %)	10,0	10,0	10,0
Ist-Wert	29,69	31,85	21,42
Zielerreichung (in %)	148	150	107

Die nachfolgenden Übersichten zeigen, welche Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte der Aufsichtsrat zu Beginn der jeweiligen Performance-Perioden 2022 – 2025, 2023 – 2025 beziehungsweise 2023 – 2026, 2024 – 2026 beziehungsweise 2024 – 2027 und 2025 – 2027 beziehungsweise 2025 – 2028 festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bis einschließlich 2025 bereits erzielt wurden. Die Performance-Share-Pläne der Performance-Perioden 2022 – 2025, 2023 – 2025 beziehungsweise 2023 – 2026, 2024 – 2026 beziehungsweise 2024 – 2027 und 2025 – 2027 beziehungsweise 2025 – 2028 waren im Geschäftsjahr 2025 noch nicht fällig und wurden noch nicht ausbezahlt; sie stellen daher keine im Geschäftsjahr 2025 gewährte oder geschuldete Vergütung dar.

PERFORMANCE-PERIODE 2022 - 2025

€	2022	2023	2024	2025
Maximalwert (150 %)	30	30	30	30
Zielwert 100%-Niveau	20	20	20	20
Mindestwert (50 %)	10	10	10	10
Ist-Wert	29,69	31,85	21,42	13,35
Zielerreichung (in %)	148	150	107	67

PERFORMANCE-PERIODE 2023 - 2025

€	2023	2024	2025
Maximalwert (175 %)	40,5	40,5	40,5
Zielwert 100%-Niveau	27,0	27,0	27,0
Mindestwert (50 %)	18,0	18,0	18,0
Ist-Wert	31,85	21,42	13,35
Zielerreichung (in %)	127	69	0

PERFORMANCE-PERIODE 2023 - 2026

€	2023	2024	2025
Maximalwert (175 %)	40,5	40,5	40,5
Zielwert 100%-Niveau	27,0	27,0	27,0
Mindestwert (50 %)	18,0	18,0	18,0
Ist-Wert	31,85	21,42	13,35
Zielerreichung (in %)	127	69	0

PERFORMANCE-PERIODE 2024 - 2026

€	2024	2025
Maximalwert (175 %)	40,5	40,5
Zielwert 100%-Niveau	27,0	27,0
Mindestwert (50 %)	18,0	18,0
Ist-Wert	21,42	13,35
Zielerreichung (in %)	69	0

PERFORMANCE-PERIODE 2024 - 2027

€	2024	2025
Maximalwert (175 %)	40,5	40,5
Zielwert 100%-Niveau	27,0	27,0
Mindestwert (50 %)	18,0	18,0
Ist-Wert	21,42	13,35
Zielerreichung (in %)	69	0

PERFORMANCE-PERIODE 2025 - 2027

€	2025
Maximalwert (175 %)	37,5
Zielwert 100%-Niveau	24,45
Mindestwert (50 %)	15
Ist-Wert	13,35
Zielerreichung (in %)	0

PERFORMANCE-PERIODE 2025 - 2028

€	2025
Maximalwert (175 %)	37,5
Zielwert 100%-Niveau	24,45
Mindestwert (50 %)	15
Ist-Wert	13,35
Zielerreichung (in %)	0

Referenzkurse/Dividendenäquivalent der Performance-Periode

Der für die Performance-Periode 2021 – 2024 sowie die Performance-Periode 2022 – 2024 maßgebliche Anfangs-Referenzkurs, der Schluss-Referenzkurs sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

	PERFORMANCE- PERIODE
	2021 - 2024
Anfangs-Referenzkurs	149,14
Schluss-Referenzkurs	84,13
Dividendenäquivalent	
2021	4,86
2022	7,56
2023	27,82
2024	9,06

	PERFORMANCE- PERIODE
	2022 - 2024
Anfangs-Referenzkurs	175,75
Schluss-Referenzkurs	84,13
Dividendenäquivalent	
2022	7,56
2023	27,82
2024	9,06

Die nachfolgende Übersicht zeigt für die noch nicht fälligen und noch nicht ausgezahlten Performance-Share-Pläne der jeweiligen Performance-Perioden 2022 – 2025, 2023 – 2025 beziehungsweise 2023 – 2026, 2024 – 2026 beziehungsweise 2024 – 2027 und 2025 – 2027 beziehungsweise 2025 – 2028 den Anfangs-Referenzkurs, den Schluss-Referenzkurs sowie das Dividendenäquivalent.

	PERFORMANCE-PERIODE						
	2022 – 2025	2023 – 2025	2023 – 2026	2024 – 2026	2024 – 2027	2025 – 2027	2025 – 2028
Anfangs-Referenzkurs	175,75	131,74	131,74	110,83	110,83	84,13	84,13
Schluss-Referenzkurs	101,70 ¹	101,70 ¹	– ¹	– ¹	– ¹	– ¹	– ¹
Dividendenäquivalent							
2022	7,56	–	–	–	–	–	–
2023	27,82	27,82	27,82	–	–	–	–
2024	9,06	9,06	9,06	9,06	9,06	–	–
2025	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36	6,36

1 Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem

Die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2025 gewährte und geschuldete Vergütung entspricht den Vorgaben des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Im Geschäftsjahr 2025 wurde nicht vom geltenden Vergütungssystem abgewichen. Die Auszahlungen aus dem Jahresbonus und dem Performance-Share-Plan waren nicht aufgrund einer Überschreitung der jeweiligen Maximalwerte der einzelnen Vergütungsbestandteile zu kürzen, da 200% des Zielbetrags des Jahresbonus beziehungsweise 250% des Zielbetrags des Performance-Share-Plans nicht überschritten wurden. Insgesamt hat die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2025 gewährte und geschuldete Vergütung die im Vergütungssystem vorgesehene Maximalvergütung nicht überschritten. Die Volkswagen AG gewährte Herrn Blume vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2025 die Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG im Umfang von 50%. Davon abweichend gewährte die Volkswagen AG Herrn Blume die Nebenleistungspauschale eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG in voller Höhe. Herr Blume war bis zum 31. Dezember 2025 zugleich Vorstandsvorsitzender der Porsche AG. Vom 1. Januar 2023 bis zum 31. Dezember 2025 gewährte die Porsche AG Herrn Blume die Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG im Umfang von 50%. Mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2025 ist Herr Blume als Vorsitzender und Mitglied des Vorstands der Porsche AG ausgeschieden. Ab dem 1. Januar 2026 gewährt die Volkswagen AG Herrn Blume 100% der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG. Die Porsche AG hat Herrn Blume in Vorbereitung des am 29. September 2022 vollzogenen Börsengangs einen IPO-Bonus zugesagt. Dieser IPO-Bonus ist als Share-Plan mit einer ein-, zwei- und dreijährigen Laufzeit jeweils ab dem Zeitpunkt des Börsengangs ausgestaltet. Herrn Blume wurden im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 19.290 virtuelle Vorzugsaktien an der Porsche AG zugeteilt, die auf drei Tranchen zu je 6.430 virtuellen Vorzugsaktien aufgeteilt wurden. Über eine etwaige gewährte und geschuldete Vergütung aus diesem IPO-Bonus wird im Vergütungsbericht desjenigen Geschäftsjahres berichtet, in dem Herrn Blume die jeweilige Tranche ausgezahlt wird. Die dritte und letzte Tranche kam im Geschäftsjahr 2025 zur Auszahlung. Die Volkswagen AG hat der Vergütung der Porsche AG vorsorglich als Drittvergütung zugestimmt. Die Vergütung, die die Porsche AG Herrn Blume gewährt, wird im Rahmen der Maximalvergütung sowie des Barvergütungs-Caps der Volkswagen AG berücksichtigt.

Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung der Tätigkeit

Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die vorzeitige Beendigung der Tätigkeit

Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands und die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder sehen Entlassungsentschädigungen für den Fall des Widerrufs der Bestellung zum Mitglied des Vorstands vor. Die Vorstandsmitglieder erhalten – außer bei Vorliegen eines wichtigen Grundes, der die Gesellschaft zur außerordentlichen Beendigung des Dienstvertrags berechtigt, sowie bei Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung – eine Abfindung als Bruttobetrag in Höhe der Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Beendigung der Bestellung zum Mitglied des Vorstands der Gesellschaft bis zum Ende der regulären Bestellungszeit, maximal für zwei Jahre. Etwaige zeitlich begrenzte Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder bleiben für die Berechnung außer Betracht. Bei einem Ausscheiden im Laufe des ersten Geschäftsjahres der Bestellung kann für die Berechnung ausnahmsweise auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt werden. Die Abfindung wird als Einmalzahlung oder in maximal 24 monatlichen Teilbeträgen ab dem Zeitpunkt der Beendigung der Bestellung zum Vorstandsmitglied der Gesellschaft gezahlt. Vertragliche Vergütungen, die die Gesellschaft für die Zeit ab Beendigung der Bestellung bis zum Ende des Dienstvertrags zahlt, werden auf die Abfindung angerechnet. Nimmt das Vorstandsmitglied nach Beendigung der Bestellung eine andere Tätigkeit auf, verringert sich die Höhe der Abfindung um die Höhe der Einkünfte aus der neuen Tätigkeit. Im Fall der Vereinbarung eines nachvertraglichen Wettbewerbsverbots wird die Abfindung auf die Karenzentschädigung angerechnet.

Den Mitgliedern des Vorstands sind auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt beziehungsweise eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

Auch im Fall einer vorzeitigen Beendigung werden die variablen Vergütungsbestandteile grundsätzlich nach den vertraglichen Regelungen zu vertraglich vereinbarten Fälligkeitszeitpunkten ausgezahlt. Eine vorzeitige Abrechnung und Auszahlung findet – außer im Fall der Beendigung des Dienstverhältnisses durch dauerhafte Invalidität oder Tod – nicht statt.

Die Dienstverträge sehen entsprechend der Anregung G.14 DCGK 2022 keine Change of Control-Klausel vor. Für den Fall eines etwaigen Change of Control haben Vorstandsmitglieder daher keinen Anspruch auf Zahlungen oder sonstige besondere Leistungen (etwa die Zusage von Aktien) der Volkswagen AG.

PENSIONEN DES VORSTANDS 2025 NACH IAS 19

€	Barwert	Versorgungsaufwendungen im Geschäftsjahr 2025
Oliver Blume	5.142.577,00	669.058,00
Arno Antlitz	2.817.565,00	607.886,00
Ralf Brandstätter	2.332.471,00	605.344,00
Gernot Döllner	1.354.798,00	624.971,00
Manfred Döss	1.541.443,00	450.000,00
Gunnar Kilian	-	309.824,32
Thomas Schäfer	2.068.185,00	610.803,00
Thomas Schmall-von Westerholt	3.162.783,00	606.464,00
Hauke Stars	2.312.644,00	625.710,00
Summe	20.732.466,00	5.110.060,32

Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die reguläre Beendigung der Tätigkeit

Den Mitgliedern des Vorstands sind im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die zugesagten Leistungen werden mit Vollendung des 65. Lebensjahres, im Fall von Herrn Blume und Herrn Kilian mit Vollendung des 63. Lebensjahres, gezahlt beziehungsweise zur Verfügung gestellt.

Die Vorstandsmitglieder haben eine beitragsorientierte Leistungszusage erhalten, die sich grundsätzlich nach einer auch für die Tarifbeschäftigten der Volkswagen AG geltenden Betriebsvereinbarung richtet und Alters-, Erwerbsminderungs- sowie Hinterbliebenenleistungen umfasst. Für jedes Jahr der Vorstandsbestellung wird ein Versorgungsbeitrag in Höhe von 40% des Grundgehalts zum Ende des jeweiligen Kalenderjahres in den Volkswagen Pension Trust e.V. eingebracht. Seit dem Geschäftsjahr 2023 beträgt der Versorgungsbeitrag für Herrn Blume 50% des Grundgehalts. Im Übrigen wurden die beitragsorientierten Leistungszusagen im Geschäftsjahr 2025 nicht weiter geändert. Aus den jährlichen Versorgungsbeiträgen ergeben sich – nach Maßgabe der Regelungen, die auch für die Tarifbeschäftigten Anwendung finden – Bausteine einer grundsätzlich lebenslangen Rentenzahlung.

Die jeweiligen Rentenbausteine sind bei Einbringung in den Volkswagen Pension Trust e.V. unmittelbar unverfallbar. Anstelle der lebenslangen Rentenzahlung kann eine Kapitalleistung wahlweise als Einmal- oder als Ratenzahlung zum Zeitpunkt des Renteneintritts erfolgen.

Die Übersicht auf der vorherigen Seite weist individualisiert für die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2025 die bisher verdienten Pensionen aus, unterteilt in den Barwert und den von der Gesellschaft während des letzten Geschäftsjahres hierfür aufgewandten Betrag.

Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder, die im Geschäftsjahr 2025 ausgeschieden sind

Im Geschäftsjahr 2025 ist Herr Kilian aus dem Vorstand der Volkswagen AG ausgeschieden. Herr Kilian war ursprünglich bis zum Ablauf des 9. Dezember 2026 zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG bestellt. Herr Kilian hat sein Vorstandsamt im Einvernehmen mit dem Aufsichtsrat zum Ablauf des 4. Juli 2025 niedergelegt. Anlässlich der Beendigung des Vorstandsamts hat die Volkswagen AG mit Herrn Kilian eine Beendigungsvereinbarung abgeschlossen. Gegenstand dieser Vereinbarung ist unter anderem der Fortbestand des Dienstvertrags bis zu seinem regulären Beendigungszeitpunkt, also bis zum Ablauf des 9. Dezember 2026. Während der Dauer des fortlaufenden Dienstvertrags erhält Herr Kilian weiterhin die vertraglich vereinbarte Vergütung von der Volkswagen AG einschließlich vertraglich vereinbarter Nebenleistungen. Variable Vergütungsbestandteile werden zum vertraglich vereinbarten Zeitpunkt ausgezahlt; eine vorzeitige Abrechnung und Auszahlung findet nicht statt. Für den Jahresbonus wird jeweils ein Governance-Faktor von 1,0 zugrunde gelegt. Herr Kilian steht der Volkswagen AG bis zur Beendigung des Dienstvertrags ohne zusätzliche Vergütung als Berater zur Verfügung. Er erhält von der Volkswagen AG keine Abfindung im Sinne einer Einmalzahlung zur Abgeltung künftiger Vergütungsansprüche.

Keine Rückforderungen im Geschäftsjahr 2025

Im Geschäftsjahr 2025 hat die Volkswagen AG keine variablen Vergütungsbestandteile von einzelnen Vorstandsmitgliedern zurückgefordert. Bereits die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Rückforderung lagen nicht vor.

Vergütung früherer Vorstandsmitglieder

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ist auch über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2025 (individualisiert)

Die Pflicht, über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung individualisiert zu berichten, erstreckt sich nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG auf die Vergütung, die bis zum Ablauf von zehn Jahren nach dem Geschäftsjahr gewährt und geschuldet wird, in dem das frühere Vorstandsmitglied das zuletzt bei der Volkswagen AG ausgeübte Vorstands- oder Aufsichtsratsamt beendet hat.

Die folgenden Tabellen weisen individuell für frühere Vorstandsmitglieder, die nach dem Geschäftsjahr 2015 ausgeschieden sind, die im Geschäftsjahr 2025 gewährte und geschuldete Vergütung aus. Wie bei den amtierenden Vorstandsmitgliedern zählt auch bei den früheren Vorstandsmitgliedern der Anfang des Jahres 2026 für das Geschäftsjahr 2025 ausgezahlte Jahresbonus zu der im Geschäftsjahr 2025 gewährten Vergütung.

	MURAT AKSEL	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	-	0,0
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	-	0,0
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	-	-
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2024)	2.229.615,30	100,0
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	2.229.615,30	100,0

	KARLHEINZ BLESSING	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	189.505,92	93,5
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	13.200,00	6,5
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	-	-
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2024)	-	0,0
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	202.705,92	100,0

	HERBERT DIES	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	126.075,20	1,6
Grundgehalt	2.119.565,25	26,7
Nebenleistungen	153.987,00	1,9
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	3.258.049,32	41,1
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2024)	2.274.581,21	28,7
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	7.932.257,98	100,0
Versorgungsaufwendungen	1.078.773,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	9.011.030,98	x
Maximalvergütung	15.000.000,00	x

	MARKUS DUESMANN ¹	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt	375.000,00	14,2
Nebenleistungen	47.591,00	1,8
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	429.000,00	16,3
Mehrfjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2022 – 2024)	1.780.051,65	67,6
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	2.631.642,65	100,0
Versorgungsaufwendungen	167.126,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	2.798.768,65	x
Maximalvergütung	8.500.000,00	x

1 Mit Herrn Duesmann ist ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot für die Dauer von einem Jahr, beginnend ab dem 1. April 2025, vereinbart. Er erhält für die Einhaltung dieses nachvertraglichen Wettbewerbsverbots eine monatliche Karenzentschädigung in Höhe von 187.500,00 € brutto. Für das Geschäftsjahr 2025 hat Herr Duesmann danach eine Karenzentschädigung in Höhe von insgesamt 1.687.500,00 € brutto erhalten.

	FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	794.400,00	98,9
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	8.629,50	1,1
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	-	-
Mehrfjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2024)	-	-
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	803.029,50	100,0

	JOCHEM HEIZMANN	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	904.337,28	99,3
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	6.777,00	0,7
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	-	-
Mehrfjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2024)	-	-
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	911.114,28	100,0

	CHRISTINE HOHMANN-DENNHARDT	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	111.847,80	80,6
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	26.886,00	19,4
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	-	-
Mehrfjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2024)	-	-
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	138.733,80	100,0

	GUNNAR KILIAN ¹	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt ²	739.726,03	47,4
Nebenleistungen	90.066,00	5,8
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	846.246,58	54,2
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2024)	66.261,70	4,2
Entlassungsentschädigungen	-	-
Abzugsbetrag Vergütungsverzicht (ab 5. Juli 2025) ²	- 181.745,77	- 11,6
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.560.554,53	100,0
Versorgungsaufwendungen	301.450,68	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	1.862.005,22	x
Maximalvergütung	4.191.780,82	x

1 Herr Kilian war bis zum Ablauf des 4. Juli 2025 Mitglied des Vorstands. Die Tabelle zeigt die gewährte Vergütung, die auf den Zeitraum ab dem 5. Juli 2025 entfällt.

2 Im Geschäftsjahr 2025 haben alle aktiven Vorstandsmitglieder auf einen Betrag in Höhe von 11 % ihrer individuellen Brutto-Barvergütung, bestehend aus der Summe des Bruttogrundgehalts 2025, dem Bruttoauszahlungsbetrag aus dem Jahresbonus 2025 sowie dem Bruttoauszahlungsbetrag des im Geschäftsjahr 2025 zugeflossenen Performance-Share-Plan, verzichtet. Für Herrn Kilian gilt der Verzicht auch nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand fort. Der so ermittelte Betrag wird rechnerisch vom Jahresbonus abgezogen, jedoch maximal in Höhe des Jahresbonus.

	MATTHIAS MÜLLER	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	1.266.360,48	99,0
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	12.319,00	1,0
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	-	-
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2024)	-	-
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	1.278.679,48	100,0

	ANDREAS RENSCHLER	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	364.190,10	96,6
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	12.969,00	3,4
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	-	-
Mehrfährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2024)	-	-
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	377.159,10	100,0

	RUPERT STADLER	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	9.672,00	100,0
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	-	-
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2024)	-	-
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	9.672,00	100,0

	HILTRUD DOROTHEA WERNER	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	-	-
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	-	-
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	-	-
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2022 – 2024)	148.241,21	100,0
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	148.241,21	100,0

	FRANK WITTER	
	2025	
	€	%
Pensionszahlungen	496.765,56	98,0
Grundgehalt	-	-
Nebenleistungen	10.081,50	2,0
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	-	-
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2021 – 2024)	-	-
Entlassungsentschädigungen	-	-
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	506.847,06	100,0

Gewährte Gesamtvergütung an frühere Vorstandsmitglieder

Über die Vergütung, die früheren Vorstandsmitgliedern im Jahr 2025 gewährt und geschuldet wurde, die ihr zuletzt bei der Volkswagen AG ausgeübtes Amt als Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied bereits vor Beginn des Jahres 2016 und damit mehr als zehn Jahre vor der Erstellung dieses Vergütungsberichts beendet haben, ist nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG nicht individualisiert zu berichten. Solchen früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden im Geschäftsjahr 2025 insgesamt 11,7 Mio. € gewährt und geschuldet. Für diesen Personenkreis bestanden Verpflichtungen für Pensionen bewertet nach IAS 19 in Höhe von 124,6 Mio. €.

Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der amtierenden und früheren Vorstandsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der Volkswagen AG und mit der durchschnittlichen Vergütung der Beschäftigten auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr. Bei Vorstandsmitgliedern wird die gewährte und geschuldete Vergütung des Berichtsjahres zu der des Vorjahres in Relation gesetzt.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand des Jahresüberschusses beziehungsweise Jahresfehlbetrags der Volkswagen AG dargestellt. Die Vergütung der Vorstandsmitglieder basiert allerdings auf Konzernkennzahlen. Um noch aussagekräftiger darstellen zu können, wie sich die Vorstandsvergütung im Vergleich zur Ertragsentwicklung verändert hat, werden daher bei der Ertragsentwicklung zudem das Ergebnis nach Steuern, das Operative Ergebnis und die operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns herangezogen, wie sie im Konzernabschluss ausgewiesen werden. Auf diese Weise werden nicht nur bei der Vorstandsvergütung Konzernkennzahlen berücksichtigt, sondern auch bei der Ertragsentwicklung. Die bei der Ertragsentwicklung einbezogenen Konzernkennzahlen bilden ab, wie sich die vom Vorstand verantwortete Unternehmenstätigkeit insgesamt ausgewirkt hat.

Für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Beschäftigten wird auf den im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG ausgewiesenen Personalaufwand der Volkswagen AG, bereinigt um die Vergütung der Vorstandsmitglieder, abgestellt. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Beschäftigten der Volkswagen AG auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2025, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt.

Peer Group

Die Höhe der Vergütung, des Gesamtvergütungs-Caps sowie der einzelnen Zielsetzungen werden vom Aufsichtsrat regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dazu führt der Aufsichtsrat unter anderem einen vertikalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen der Beschäftigten der Gesellschaft und einen horizontalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen von Vorstandsmitgliedern anderer Unternehmen durch. Zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen zieht der Aufsichtsrat eine nach seiner Einschätzung geeignete Vergleichsgruppe anderer Unternehmen (Peer Group) heran. Diese Peer Group überprüft der Aufsichtsrat regelmäßig – zuletzt Anfang 2025 – und passt sie gegebenenfalls an. Die Peer Group besteht derzeit aus folgenden Unternehmen: BMW, Mercedes-Benz Group, Ford, General Motors, Stellantis, Nissan Motor Corporation, Toyota, BYD, Tesla (ohne Vorstandsvorsitzenden), hp, IBM, Uber, SAP, Samsung, General Electric, Siemens, Hitachi und Boeing. Die Unternehmen der Peer Group wurden so ausgewählt, dass sie die strategischen Geschäftsfelder des Volkswagen Konzerns widerspiegeln. Die Peer Group enthält neben den globalen Automobilherstellern auch Technologie- und Dienstleistungsunternehmen, speziell aus den Segmenten Batterie/Elektro, IT/Software und Mobilitätsdienstleistungen. Ergänzend enthält die Vergleichsgruppe ausgewählte globale Industriekonzerne, die hinsichtlich Entwicklungsfokus, Fertigungstiefe, globaler Ausrichtung und Komplexitätsgrad mit dem Volkswagen Konzern nach Auffassung des Aufsichtsrats vergleichbar erscheinen. In dieser Zusammensetzung repräsentiert die Vergleichsgruppe nach Auffassung des Aufsichtsrats das spezifische Wettbewerbsumfeld des Volkswagen Konzerns auf dem Absatzmarkt wie auch auf dem Rekrutierungsmarkt für Top Executives.

Jährliche Veränderung in %	2025 gegenüber 2024	2024 gegenüber 2023	2023 gegenüber 2022	2022 gegenüber 2021	2021 gegenüber 2020
Vorstandsvergütung¹					
Oliver Blume	-31,4%	+5,4%	+36,1%	+49,1%	+74,8%
Arno Antlitz	+52,5%	-9,5%	-3,5%	+28,8%	-
Ralf Brandstätter	+2,7%	-11,4%	+3,8%	-	-
Gernot Döllner	+2,4%	+164,9%	-	-	-
Manfred Döss	+2,2%	-9,6%	+5,3%	-	-
Gunnar Kilian	-39,9%	+5,1%	-1,6%	+6,6%	+128,3%
Thomas Schäfer	+2,3%	-9,6%	+92,9%	-	-
Thomas Schmall-von Westerholt	+69,3%	-9,6%	-3,5%	-3,4%	-
Hauke Stars	+2,3%	-9,5%	+5,2%	-	-
Murat Aksel	-	-	-	-	-
Karlheinz Blessing	+3,1%	-90,7%	-30,2%	+346,3%	-83,0%
Herbert Diess	-19,1%	-14,8%	+12,5%	+19,0%	+40,1%
Markus Duesmann	-29,5%	+19,8%	+33,4%	-3,5%	-56,6%
Francisco Javier Garcia Sanz	+0,8%	+1,0%	-59,2%	+56,5%	-43,8%
Jochem Heizmann	+10,8%	+2,0%	-5,7%	-31,4%	-50,7%
Christine Hohmann-Dennhardt	-1,5%	-5,1%	+2,7%	+2,0%	+2,7%
Matthias Müller	-0,7%	-34,4%	-72,6%	+408,4%	-71,4%
Andreas Renschler	-0,8%	-73,5%	-74,3%	-0,5%	-0,2%
Rupert Stadler	+15,0%	-63,8%	+2.853,9%	-99,8%	-73,7%
Hiltrud Dorothea Werner	-94,5%	+41,8%	-37,6%	-46,0%	+6,6%
Frank Witter	-72,6%	-22,7%	-27,2%	+22,2%	-34,5%
Ertragsentwicklung					
Jahresüberschuss/-fehlbetrag der Volkswagen AG	+46,1%	-17,8%	-50,0%	+208,8%	-36,2%
Operatives Ergebnis des Volkswagen Konzerns	-53,5%	-15,4%	+2,1%	+14,8%	+99,2%
Operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns	-52,5%	-15,7%	-8,9%	+2,6%	+79,1%
Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns	-44,3%	-30,6%	+13,1%	+2,6%	+74,8%
Belegschaft					
Beschäftigte der Volkswagen AG	-5,4%	+2,9%	-14,6%	+26,9%	+9,2%

1 „Gewährte und geschuldete“ Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.

VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

Grundsätze der Aufsichtsratsvergütung

Als Ergebnis seiner turnusmäßigen Überprüfung der Aufsichtsratsvergütung hat der Aufsichtsrat der Hauptversammlung 2023 eine Anpassung der Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats vorgeschlagen. Die Hauptversammlung am 10. Mai 2023 hat die vorgeschlagene Anpassung der Aufsichtsratsvergütung mit 99,99% der abgegebenen Stimmen beschlossen. Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 17 der Satzung der Volkswagen Aktiengesellschaft geregelt.

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG sowie die Vergütung für Aufsichtsratsstätigkeiten bei Tochterunternehmen bestehen ausschließlich aus erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteilen.

Überblick über die Vergütung

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG erhalten je Geschäftsjahr eine feste Vergütung von 170.000€. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält eine feste Vergütung von 510.000€, sein Stellvertreter erhält eine feste Vergütung von 340.000€.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten zudem für ihre Tätigkeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats pro Geschäftsjahr eine zusätzliche feste Vergütung von 75.000€ pro Ausschuss, sofern der Ausschuss mindestens einmal im Jahr zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat. Die Mitgliedschaften im Nominierungs- sowie im Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG bleiben unberücksichtigt. Die Ausschussvorsitzenden erhalten den doppelten, ihre Stellvertreter den eineinhalbfachen Betrag der vorstehend aufgeführten Ausschussvergütung. Ausschusstätigkeiten werden für höchstens zwei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Höchstzahl die zwei höchstdotierten Funktionen maßgeblich sind. Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat beziehungsweise einem seiner Ausschüsse angehört haben, erhalten die Vergütung zeitanteilig. Eine auf die Vergütung entfallene Umsatzsteuer erstattet die Gesellschaft.

Für die Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats und eines Ausschusses erhält das jeweilige Mitglied ein Sitzungsgeld von 1.000€; bei mehreren Sitzungen am Tag wird das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt.

Die Vergütung und die Sitzungsgelder sind jeweils zahlbar nach Ende des Geschäftsjahres.

Die Vergütung ermöglicht es, geeignete und qualifizierte Kandidaten für das Amt als Aufsichtsratsmitglied zu gewinnen. Dadurch trägt die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats dazu bei, dass der Aufsichtsrat insgesamt seine Aufgaben zur Überwachung und Beratung des Vorstands sachgerecht und kompetent wahrnehmen kann. Auch die Beschränkung auf eine Festvergütung trägt diesen Aufgaben des Aufsichtsrats Rechnung. Die Beschränkung setzt für die Aufsichtsratsmitglieder einen Anreiz, bei der Wahrnehmung ihrer Überwachungs- und Beratungsaufgaben die Geschäftsführung des Vorstands angemessen zu hinterfragen, ohne sich dabei vorrangig an der Entwicklung operativer Kennziffern zu orientieren.

Für den Zeitraum nach der Beendigung des Amts erhalten ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats von der Volkswagen AG keine Vergütung mehr.

Sonstiges

Die Volkswagen AG erstattet den Mitgliedern des Aufsichtsrats die im Rahmen ihrer Tätigkeit entstehenden Auslagen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats waren im Übrigen gemäß § 17 Abs. 7 Satz 2 der Satzung der Volkswagen AG im Berichtsjahr in eine von der Gesellschaft in ihrem Interesse abgeschlossene Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) einbezogen. Die Prämien für die D&O-Versicherung entrichtete die Gesellschaft. Es bestand ein Selbstbehalt in Höhe eines Brutto-Jahresbetrags der festen Vergütung für Aufsichtsratsmitglieder. Eine Selbstverpflichtung der Mitglieder des Aufsichtsrats zum Erwerb und Halten von Aktien an der Volkswagen AG besteht nicht.

Vergütung an Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2025

Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2025

Die im Geschäftsjahr 2025 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

Gewährte und geschuldete Vergütung

Die folgende Tabelle zeigt die den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern individuell gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2025. Dabei liegt dem Begriff „gewährte und geschuldete“ Vergütung dasselbe Verständnis zugrunde wie im Abschnitt „Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2025“ dieses Vergütungsberichts erläutert. Die in der Tabelle ausgewiesene Vergütung bildet daher die im Geschäftsjahr 2025 tatsächlich zugeflossenen Beträge ab.

	FESTE VERGÜTUNG	TÄTIGKEIT IN DEN AUSSCHÜSSEN	SITZUNGSGELDER	GESAMT	VERGÜTUNGEN AUS ANDEREN KONZERN- MANDATEN
€ (%)	2025	2025	2025	2025	2025
Hans Dieter Pötsch	510.000,00 (71,7 %)	186.986,30 (26,3 %)	14.000,00 (2,0 %)	710.986,30	679.000,00
Jörg Hofmann (bis 8. März 2025) ¹	62.410,96 (72,5 %)	20.650,68 (24,0 %)	3.000,00 (3,5 %)	86.061,64	-
Christiane Benner (seit 9. März 2025) ¹	277.589,04 (73,7 %)	90.308,22 (24,0 %)	9.000,00 (2,4 %)	376.897,26	-
Hessa Sultan Al Jaber	170.000,00 (96,0 %)	- (0,0 %)	7.000,00 (4,0 %)	177.000,00	-
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (bis 16. Mai 2025)	63.342,47 (53,1 %)	55.890,41 (46,9 %)	- (0,0 %)	119.232,88	-
Mohammed Saif Al-Sowaidi (seit 16. Mai 2025)	107.123,29 (95,5 %)	- (0,0 %)	5.000,00 (4,5 %)	112.123,29	-
Rita Beck ¹	170.000,00 (65,9 %)	75.000,00 (29,1 %)	13.000,00 (5,0 %)	258.000,00	116.250,00
Harald Buck ¹	170.000,00 (95,5 %)	- (0,0 %)	8.000,00 (4,5 %)	178.000,00	257.521,00
Matías Carnero Sojo ³	-	-	-	-	-
Daniela Cavallo ¹	170.000,00 (45,6 %)	187.500,00 (50,3 %)	15.000,00 (4,0 %)	372.500,00	106.000,00
Julia Willie Hamburg ²	170.000,00 (95,5 %)	- (0,0 %)	8.000,00 (4,5 %)	178.000,00	-
Marianne Heiß (bis 4. Juli 2025)	86.164,38 (66,7 %)	38.013,70 (29,4 %)	5.000,00 (3,9 %)	129.178,08	75.000,00
Arno Homburg ¹	170.000,00 (95,5 %)	- (0,0 %)	8.000,00 (4,5 %)	178.000,00	-
Günther Horvath	170.000,00 (95,5 %)	- (0,0 %)	8.000,00 (4,5 %)	178.000,00	-
Olaf Lies (seit 20. Mai 2025) ²	105.260,27 (67,0 %)	44.794,52 (28,5 %)	7.000,00 (4,5 %)	157.054,79	-
Daniela Nowak ¹	170.000,00 (95,5 %)	- (0,0 %)	8.000,00 (4,5 %)	178.000,00	-
Hans Michel Piëch	170.000,00 (65,9 %)	75.000,00 (29,1 %)	13.000,00 (5,0 %)	258.000,00	241.500,00
Ferdinand Oliver Porsche	170.000,00 (66,4 %)	75.000,00 (29,3 %)	11.000,00 (4,3 %)	256.000,00	291.500,00
Wolfgang Porsche	170.000,00 (65,9 %)	75.000,00 (29,1 %)	13.000,00 (5,0 %)	258.000,00	471.500,00
Gerardo Scarpino ¹	170.000,00 (50,7 %)	150.000,00 (44,8 %)	15.000,00 (4,5 %)	335.000,00	4.000,00
Karina Schnur ¹	170.000,00 (95,5 %)	- (0,0 %)	8.000,00 (4,5 %)	178.000,00	232.750,00
Conny Schönhardt ¹	170.000,00 (66,4 %)	75.000,00 (29,3 %)	11.000,00 (4,3 %)	256.000,00	139.000,00
Stephan Weil (bis 20. Mai 2025) ²	65.205,48 (65,2 %)	28.767,12 (28,8 %)	6.000,00 (6,0 %)	99.972,60	-
Susanne Wiegand (seit 5. Juli 2025)	83.835,62 (51,2 %)	73.972,60 (45,2 %)	6.000,00 (3,7 %)	163.808,22	-
Summe	3.740.931,51	1.251.883,56	201.000,00	5.193.815,07	2.614.021,00

1 Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

2 Diese Aufsichtsratsmitglieder sind gemäß § 5 Abs. 3 Niedersächsisches Ministergesetz verpflichtet, die für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat gezahlten Vergütungen an das Land Niedersachsen abzuführen, sobald und soweit sie 6.200 € im Jahr übersteigen. Vergütungen in diesem Sinne sind: Aufsichtsratsvergütungen sowie Sitzungsgelder, soweit sie den Betrag von 200 € übersteigen.

3 Herr Carnero Sojo verzichtete vollständig auf seine Vergütung für das Geschäftsjahr 2025.

Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der Volkswagen AG und mit der durchschnittlichen Vergütung der Beschäftigten auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand des Jahresüberschusses beziehungsweise Jahresfehlbetrags der Volkswagen AG dargestellt. Als Konzernkennzahl wird zudem das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns herangezogen.

Für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Beschäftigten wird auf den im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG ausgewiesenen Personalaufwand der Volkswagen AG, bereinigt um die Vergütung der Vorstandsmitglieder, abgestellt. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Beschäftigten der Volkswagen AG auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2025, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt.

Jährliche Veränderung in %	2025 gegenüber 2024	2024 gegenüber 2023	2023 gegenüber 2022	2022 gegenüber 2021	2021 gegenüber 2020
Aufsichtsratsvergütung¹					
Hans Dieter Pötsch	+ 2,2 %	+ 7,8 %	+ 35,3 %	+ 2,0 %	+ 1,5 %
Jörg Hofmann (bis 8. März 2025)	- 81,9 %	+ 1,5 %	+ 49,8 %	+ 7,6 %	- 3,0 %
Christiane Benner (seit 9. März 2025)	-	-	-	-	-
Hessa Sultan Al Jaber	- 1,1 %	+ 1,1 %	+ 59,5 %	+ 4,7 %	- 2,8 %
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (bis 16. Mai 2025)	- 63,9 %	+ 0,3 %	+ 189,2 %	-	-
Mohammed Saif Al-Sowaidi (seit 16. Mai 2025)	-	-	-	-	-
Rita Beck	+ 0,0 %	-	-	-	-
Harald Buck	+ 4,2 %	+ 0,2 %	+ 105,4 %	-	-
Matías Carnero Sojo	-	-	-	-	-
Daniela Cavallo	- 1,8 %	+ 5,0 %	+ 23,9 %	+ 67,9 %	-
Julia Willie Hamburg	- 1,1 %	+ 2,3 %	+ 965,3 %	-	-
Marianne Heiß (bis 4. Juli 2025)	- 38,9 %	+ 0,9 %	+ 35,7 %	- 0,7 %	+ 2,6 %
Arno Homburg	- 1,1 %	+ 1,7 %	+ 136,5 %	-	-
Günther Horvath	- 0,6 %	+ 19,7 %	-	-	-
Olaf Lies (seit 20. Mai 2025)	-	-	-	-	-
Daniela Nowak	- 1,1 %	+ 1,1 %	+ 137,9 %	-	-
Hans Michel Piëch	- 1,6 %	+ 1,4 %	+ 33,1 %	+ 5,4 %	+ 13,5 %
Ferdinand Oliver Porsche	-	-	+ 37,6 %	- 6,8 %	+ 3,1 %
Wolfgang Porsche	- 0,7 %	+ 0,7 %	+ 55,0 %	- 2,3 %	+ 8,9 %
Gerardo Scarpino	- 2,9 %	+ 50,0 %	-	-	-
Karina Schnur	- 0,4 %	+ 56,3 %	-	-	-
Conny Schönhardt	+ 16,8 %	+ 32,1 %	+ 51,5 %	+ 4,3 %	- 3,0 %
Stephan Weil (bis 20. Mai 2025)	- 61,8 %	+ 1,2 %	+ 40,0 %	+ 13,5 %	- 4,1 %
Susanne Wiegand (seit 5. Juli 2025)	-	-	-	-	-
Ertragsentwicklung					
Jahresüberschuss/-fehlbetrag der Volkswagen AG	+ 46,1 %	- 17,8 %	- 50,0 %	+ 208,8 %	- 36,2 %
Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns	- 44,3 %	- 30,6 %	+ 13,1 %	+ 2,6 %	+ 74,8 %
Belegschaft					
Beschäftigte der Volkswagen AG	- 5,4 %	+ 2,9 %	- 14,6 %	+ 26,9 %	+ 9,2 %

1. „Gewährte und geschuldete“ Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.



Konzernlagebericht

(Zusammengefasster Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG)

72	Ziele und Strategien
78	Steuerung und Kennzahlen
81	Struktur und Geschäftstätigkeit
85	Übernahmerechtliche Angaben
88	Geschäftsverlauf
104	Aktie und Anleihen
112	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
126	Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
130	Nachhaltige Wertsteigerung
155	Prognosebericht
163	Risiko- und Chancenbericht
209	Ausblick für das Jahr 2026



Ziele und Strategien

Mit der Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for Generations“ stellen wir uns den globalen Herausforderungen der Automobilindustrie.

Unser Zielbild ist es, weltweit treibende Kraft der Mobilität zu sein:

The Global Automotive Tech Driver.

Schnelllebige globale Megatrends, der rasant fortschreitende technologische Wandel, sich verändernde Kundenanforderungen sowie nicht zuletzt die weltwirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen und Regulationen stellen die Automobilindustrie vor historische Herausforderungen. Künstliche Intelligenz bietet Möglichkeiten, die bis vor Kurzem noch nicht vorstellbar waren, und bringt Veränderungen in nahezu allen Industrien und Lebensbereichen. Auch die Gesellschaft und ihre Werte befinden sich im Wandel. Das Bewusstsein für unseren Planeten und die Auswirkungen, die unsere Lebensweise auf ihn hat, gewinnen immer mehr an Bedeutung.

Vor diesem Hintergrund haben wir im Jahr 2024 die Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for Generations“ erarbeitet, die im Berichtsjahr 2025 weiterhin Bestand hatte. Die Konzernstrategie greift wichtige Themen vorangegangener Strategien auf und entwickelt diese weiter.

Mit dieser Konzernstrategie stellen wir uns den Anforderungen, mit denen wir uns konfrontiert sehen, und legen daran ausgerichtete, übergreifende Ziele fest. Hierzu gehören Resilienz, um das globale Geschäft in Zeiten geopolitischer Spannungen robust aufzustellen, Adaptivität, um in der Transformation der Mobilitätsindustrie auf Veränderungen zügig reagieren zu können, sowie finanzielle Robustheit, um die erforderlichen Investitionen in Produktinnovationen finanzieren zu können.

ANFORDERUNGEN UND ÜBERGREIFENDE ZIELE DER KONZERNSTRATEGIE



Hieraus leiten wir unser strategisches Zielbild ab, „The Global Automotive Tech Driver“ zu sein. Dies fasst die wesentlichen Handlungsbedarfe für den Volkswagen Konzern in drei Felder zusammen:

- > die resiliente Aufstellung in allen relevanten Regionen zur Sicherung globaler Synergien,
- > die Neu-Fokussierung der Kompetenzfelder innerhalb der Wertschöpfungskette, auch vermehrt in Zusammenarbeit mit Partnern, sowie
- > starke Marken mit profitablen Produkt- und Serviceangeboten, die innerhalb effizienter Markengruppen durch den Konzern gesteuert werden.

Um unser Zielbild „The Global Automotive Tech Driver“ zu erreichen, haben wir im Rahmen der Konzernstrategie klar definierte Konzernziele in Form von neun Imperativen definiert, die drei Kernthemen zugeordnet sind:

> **Excite Customers Globally:**

Wir wollen Kundinnen und Kunden weltweit mit einem starken Produktportfolio, attraktiven Serviceangeboten im gesamten Kunden- und Produktlebenszyklus und wettbewerbsfähigen Technologien begeistern.

> **Unleash our Full Potential:**

Unser volles Unternehmenspotenzial wollen wir durch bewusstes Entscheiden zwischen Synergien und Umsetzungsgeschwindigkeit, Steigerung der Attraktivität für Talente und Nutzung der Möglichkeiten von künstlicher Intelligenz (KI) entfalten.

> **Focus on Fundamentals:**

Wir fokussieren uns auf ein robustes Unternehmensfundament mit reduzierter Kostenbasis, resilienten Strukturen und verstehen Nachhaltigkeit als Grundmaxime unseres Handelns.

Bei der Umsetzung unserer strategischen Ziele setzen wir weiterhin auf die OKR-Methode (Objectives and Key Results). Dabei werden für die einzelnen Imperative strategische Ziele (Objectives) und anvisierte Zwischenergebnisse (Key Results) definiert. Diese sollen im Wesentlichen durch zeitlich limitierte Projekte und Arbeitspakete realisiert werden, denen auch Kennzahlen zugeordnet sein können. Der Erreichungsgrad wird kontinuierlich überprüft

KERNTHEMEN UND IMPERATIVE DER GROUP STRATEGY



und das Gesamtbild zweimal jährlich dem Vorstand aufgezeigt. So sollen die Relevanz der Imperative, deren Ziele und Meilensteine sowie Projekte und Arbeitspakete regelmäßig auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert werden.

Im Folgenden beschreiben wir die einzelnen Imperative und deren grundsätzliche Zielausrichtung.

Focus on Iconic and Profitable Portfolio

Die effiziente Portfoliosteuerung und Nutzung von Konzernsynergien stellen ein wesentliches Kernelement der Konzernstrategie dar. Hierbei steht eine klare, regionale Steuerung unseres kundenzentrierten und unverwechselbaren Fahrzeugportfolios im Vordergrund, wobei ein besonderes Augenmerk auf der markengetreuen Positionierung der Fahrzeuge in den einzelnen Märkten liegen soll. Dies berücksichtigt Kundenwünsche sowie die konsequente Ausrichtung auf moderne Antriebstechnologien, Fokussierung auf ein erfolgreiches und profitables Portfolio für Europa, einen verstärkten Fokus auf attraktive Segmente in Nordamerika und die weitere Stärkung unserer China-Aktivitäten im Rahmen der „in China, für China“-Strategie.

Drive Life-Cycle Customer Excitement

Eine wesentliche Säule unserer Konzernstrategie ist der Fokus auf unsere Kundinnen und Kunden. Hierbei ist das Ziel, diese über den gesamten Lebenszyklus des Fahrzeugs hinweg mit unseren Produkten und Services zu begeistern und in den Mittelpunkt zu stellen. Im Zuge sich verändernder Mobilitätsbedürfnisse erwarten wir bis 2035 einen signifikanten Anstieg der Nachfrage nach nutzungsbasierten Fahrzeug- und Mobilitätsdiensten, beispielsweise Abo-Modelle oder autonome Robotaxi-/Shuttle-Dienste (AD-MaaS – Autonomous Driving - Mobility as a Service). Um das Potenzial des Nutzungsphasen-Geschäfts bestmöglich ausschöpfen zu können, streben wir an, hierfür ein synergetisches und ganzheitliches Ökosystem zu schaffen, welches alle unsere Produkte und Dienstleistungen des Konzerns einbezieht. So können wir unser Angebot nutzerzentriert ausrichten und unsere Kundinnen und Kunden entlang des gesamten Lebenszyklus begleiten und binden.

Boost Technology Leadership

Software, Batterie und Mechatronik-Plattformen sind die automobilen Technologiefelder der Zukunft und bestimmen Innovationsgeschwindigkeit und Kosten pro Fahrzeug maßgeblich.

Der Imperativ „Boost Technology Leadership“ stellt daher das konsequent aufeinander abgestimmte Ausplanen dieser automobilen Technologiefelder in den Mittelpunkt seiner Tätigkeit. Unsere Technologiestrategie zielt in den kommenden Jahren auf einen schrittweisen Umbau des Konzerns zu einem leistungsfähigen, weltweit führenden automobilen Tech Driver ab. Hierbei fokussieren wir uns auf die Fahrzeugsoftware, die Batterien und unsere Plattformen.

Das Auto der Zukunft und das damit verbundene Kundenerlebnis werden stärker als je zuvor durch Software geprägt sein. Daher verfolgt der Volkswagen Konzern das Zielbild des softwaredefinierten Fahrzeugs (Software Defined Vehicle, SDV). Während die Fahrzeugentwicklung früher von der Hardware aus gedacht wurde, rücken nun die Software und die damit verbundene elektrisch-elektronische Hochleistungsarchitektur in den Mittelpunkt der Fahrzeugentwicklung. Folglich soll unser Entwicklungsprozess mit der Software starten. Damit planen wir das Fahrzeug von der mobilen, digitalen und smarten Welt der Kundinnen und Kunden aus. Die Zusammenarbeit mit Rivian und XPeng bietet dabei wertvolles Potenzial für einen schnellen Serieneinsatz und die Möglichkeit, zukünftig neue Maßstäbe im Automobilmarkt zu setzen.

Die Batterie als technologisches und wirtschaftliches Herzstück in Elektrofahrzeugen entscheidet neben dem Preis auch über Reichweite und Ladegeschwindigkeit und damit letztendlich über Attraktivität und Markterfolg der E-Mobilität. Im konzerneigenen Technologieunternehmen PowerCo SE bündelt der Volkswagen Konzern Geschäftsaktivitäten entlang des Batterielebenszyklus mit dem Ziel, sich zu einem profitablen Anbieter nachhaltiger und wettbewerbsfähiger Batterietechnologie für Elektrofahrzeuge zu entwickeln. Dabei setzt die PowerCo zukünftig auf eine integrierte Wertschöpfungskette und strebt danach, von der Beschaffung und Verarbeitung von Rohstoffen über

die Zellfertigung bis hin zum Recycling die relevanten Bereiche abzudecken – eigenständig sowie gemeinsam mit Partnern.

Die Plattformentwicklung ist eine maßgebliche Kompetenz des Volkswagen Konzerns. Mit der Scalable Systems Platform (SSP) entsteht die nächste Generation einer elektrischen und volldigitalen Mechatronik-Plattform auf Basis einer einheitlichen Software-Architektur. Über alle Marken hinweg will der Volkswagen Konzern seinen Kundinnen und Kunden mit dieser skalierbaren Plattform innovative Funktionalitäten und Technologien schnell und effizient zur Verfügung stellen. Durch Reduzierung von Komplexität und Variantenvielfalt soll die SSP umfangreiche Synergien sowie schnelle und regelmäßige Technologie-Updates ermöglichen und dabei die für die einzelnen Marken erforderliche Produktdifferenzierung im Konzernportfolio gewährleisten.

Im Rahmen des Imperativs „Boost Technology Leadership“ fördern wir gezielt innovative Fertigungskonzepte, die auf Automatisierung, Digitalisierung und KI basieren. Mit der konzernweiten Produktions- und Logistikstrategie PULSE 2035 verfolgen wir das Ziel, eine hochflexible, skalierbare und kostenoptimierte Produktion zu etablieren, die den Anforderungen softwaredefinierter Fahrzeuge gerecht wird.

Balance Speed and Scale

Grundvoraussetzungen für die Umsetzung der strategischen Ziele bis 2035 sind eine klare Zuordnung von Verantwortlichkeiten sowie transparente Entscheidungsstrukturen im Konzern. Ziel des Imperativs „Balance Speed and Scale“ ist es daher, eine optimale Balance zwischen Konzernsynergien und Entscheidungsgeschwindigkeit zu erzielen, um Kosteneffizienz zu erreichen und gleichzeitig den erforderlichen Reaktionsgeschwindigkeiten im globalen Automobilmarkt gerecht zu werden.

Der Imperativ befasst sich mit der Schärfung des Zusammenspiels aus Konzernfunktionen, Markengruppen und Geschäftsfeldern, die das Ausschöpfen wesentlicher Synergien in Bezug auf Software, Batterien und die Nutzungsphase im Konzern sicherstellen soll. Zudem steht in diesem Imperativ die Steuerung der Regionen China und Nordamerika im Mittelpunkt, um auf die geopolitischen Veränderungen dort schnellstmöglich reagieren zu können. Da der Konzern neben dem Kerngeschäft mit Automobilen ein umfassendes Portfolio an Finanzbeteiligungen hält, streben wir auch weiterhin an, dieses noch zukunftsicherer auszurichten und kontinuierlich zu optimieren.

Empower Talent across Organization

Um die hohen Anforderungen aus gestiegener Komplexität, schnellen Veränderungen der Kundenerwartungen und den kaum vorhersehbaren Herausforderungen der Zukunft meistern zu können, müssen wir unsere Leistungsfähigkeit – unsere Effizienz, Beweglichkeit und Anpassungsfähigkeit – verbessern. Einen Schlüsselfaktor dafür sehen wir darin, die Wirksamkeit und das unternehmerische Handeln unserer Beschäftigten zu stärken, um das volle Potenzial unserer Organisation entfalten zu können.

Diese Transformation soll ganzheitlich ausgerichtet und begleitet werden: Die Qualifizierungsprofile unserer Beschäftigten sollen dabei passgenau und zukunftsorientiert auf die Anforderungen ihrer Tätigkeiten abgestimmt sein. Hierbei liegt auch ein Augenmerk darauf, flexibel auf Veränderungen reagieren zu können und notwendige Fähigkeiten zielgerichtet weiterzuentwickeln, zum Beispiel im Bereich der Nutzung künstlicher Intelligenz. Damit individuelle Stärken noch gezielter wirksam werden können, streben wir an, die Rahmenbedingungen für eine leistungsstarke Zusammenarbeit von Teams, die Übernahme von Verantwortung für gemeinsame Ergebnisse sowie den Ausbau agiler Denk- und Arbeitsweisen zur Erhöhung unserer Flexibilität zu fördern. Damit wollen wir nicht nur zur internen Zufriedenheit der Beschäftigten beitragen, sondern auch weiterhin attraktiv für Fachkräfte bleiben, deren Expertise uns beim Erhalt unserer Wettbewerbsfähigkeit helfen kann.

Spearhead AI Transformation

Die rasante Weiterentwicklung von KI (AI – Artificial Intelligence) eröffnet enorme Potenziale zur Optimierung von Prozessen und Produkten entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, diese Potenziale umfassend zu nutzen und plant in den kommenden Jahren einen umfangreichen Hochlauf von KI-Anwendungen im gesamten Konzern. Wir arbeiten daran, die notwendigen Voraussetzungen, einschließlich des Ausbaus einer hochmodernen IT-Infrastruktur sowie der Sicherstellung von Datentransparenz und -verfügbarkeit, auch über die Grenzen des Konzerns hinaus zu schaffen. Gleichzeitig passen wir mit diesem Imperativ unsere Unternehmensprozesse so an, dass sie optimal auf den Einsatz von KI abgestimmt werden. Ein zentraler Treiber dieser Transformation sind unsere Beschäftigten. Wir setzen auf gezielte Weiterbildung und Qualifizierung im Umgang mit KI. Dabei achten wir auf eine synergetische Umsetzung im Konzern, um die Vorteile der KI-Transformation in allen Unternehmensbereichen optimal zu entfalten.

Drive Cost Disruption

Neueste Technologieentwicklungen, wie die zunehmende Automatisierung mithilfe von KI, die Komplexitätsreduktion der Produkte durch die Elektromobilität sowie der zunehmende globale Kostenwettbewerb werden in naher Zukunft voraussichtlich zu starken Veränderungen der Kostenstrukturen von Automobilherstellern führen. Der Imperativ „Drive Cost Disruption“ widmet sich diesen Herausforderungen, indem mögliche Maßnahmen zur Kostenreduktion und deren Quantifizierung über die wesentlichen Bestandteile der Produktherstellkosten erarbeitet und in eine übergreifende Kostenambition für 2035 überführt werden.

Increase Global Resilience

Der Volkswagen Konzern sieht sich in den nächsten Jahren und Jahrzehnten unter anderem mit diversen geopolitischen Herausforderungen konfrontiert. Hierzu zählen: eine globale Verschiebung der politischen und wirtschaftlichen Kräfteverhältnisse, systemische Rivalitäten, zunehmende geopolitische Konflikte und die Ineffektivität der globalen Governance, woraus eine zunehmende Instabilität und eine neue Weltordnung resultieren könnten. In Zeiten der „Slowbalization“ erwarten wir, dass die Dynamik der Globalisierung, gemessen an den Welthandelsströmen, weiter abnehmen wird. Die protektionistischen Maßnahmen, die Unterbrechungen der Lieferketten und divergierende Vorschriften und Regularien dürften auch zukünftig zunehmen und führen voraussichtlich zu einer Fragmentierung der Märkte. In Erwartung an eine fortlaufende globale Entkopplung bewerten wir in diesem Imperativ die Risiken für den Volkswagen Konzern, erarbeiten Lösungsansätze für die unterschiedlichen Regionen und geben konzernweite, strategische Richtlinien zur Orientierung vor.

Elevate Sustainability

Nachhaltigkeit ist im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie. Mit unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir wichtige und zielorientierte Impulse. Die Gesellschaft braucht ein Engagement, das einen positiven Mehrwert erzielt, um zu der Regenerationsfähigkeit unseres Planeten beizutragen und für jetzige und zukünftige Generationen eine lebenswerte Zukunft zu gestalten. Wir wollen dazu einen Beitrag leisten und verstehen dabei Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch. Unsere Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Wir streben eine partnerschaftliche Zusammenarbeit mit all unseren Stakeholdern an, um zu lernen und uns weiter zu verbessern. Gemeinsam folgen wir einer Vision für den Volkswagen Konzern und treiben eine nachhaltige Wertschöpfung voran. Die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ zeichnet sich dabei durch klare Maßnahmen in vier Dimensionen aus: Natur, Unsere Belegschaft, Gesellschaft und Business. Weitere Informationen zu unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie finden Sie im Kapitel „Allgemeine Informationen“ unter dem Abschnitt „Konzernnachhaltigkeitsstrategie“.

DAS TOP-10-PROGRAMM

„The Group Strategy – Mobility for Generations“ gibt mit den neun Imperativen unsere langfristige Ausrichtung vor. Für die kurzfristige Umsetzung und damit unterjährige Operationalisierung der langfristigen Ziele unserer Konzernstrategie arbeiten wir auch weiterhin jährlich ein TOP-10-Programm auf Konzernebene aus. Dieses Programm legt jene Handlungsfelder fest, die für den Konzern im aktuellen Geschäftsjahr die oberste Priorität haben, und trägt so zur langfristigen Zielerreichung der Strategie bei.

Für das Geschäftsjahr 2025 umfassten die Handlungsfelder des Konzern-TOP-10-Programms: „Kosten“, „Produkte“, „In China, für China“, „Nordamerika Wachstum“, „Life-Cycle-Angebote“, „Software-Architektur“, „Batterie“, „Daten & KI“, „Nachhaltigkeit“ und „People“. Über wesentliche im Geschäftsjahr erreichte Ziele aus dem Konzern-TOP-10-Programm berichten wir insbesondere im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung“.

Über das Konzernprogramm hinaus wurde die TOP-10-Methodik zudem von vielen Bereichen in deren Funktionalbereichsstrategien übernommen und wird dort zur beschleunigten Umsetzung von Strategien mit hohem Fokus verwendet.

Steuerung und Kennzahlen

In diesem Kapitel beschreiben wir, wie der Volkswagen Konzern gesteuert wird und welche Kennzahlen dabei maßgeblich sind. Neben den finanziellen Größen sind auch nichtfinanzielle Kennzahlen Teil unseres Steuerungssystems.

Die Leistungsfähigkeit und der Erfolg des Volkswagen Konzerns drücken sich sowohl in finanziellen als auch in nichtfinanziellen Kennzahlen aus.

Nachfolgend beschreiben wir zunächst den Steuerungsprozess und erläutern anschließend die bedeutsamsten Kennzahlen des Volkswagen Konzerns – die Spitzenkennzahlen.

STEUERUNGSPROZESS IM VOLKSWAGEN KONZERN

Eine durchgängige und enge Verzahnung der Konzern- und Markenstrategien mit der operativen Planung sorgt im Volkswagen Konzern für Transparenz bei der finanziellen Bewertung und Beurteilung von Richtungsentscheidungen. Die einmal im Jahr und grundsätzlich für fünf Jahre aufgestellte operative Mittelfristplanung ist als wesentliches Steuerungselement des Konzerns in die strategische Planung eingebettet.

Die Mittelfristplanung bildet den Kern unserer operativen Planung und dient dazu, die Voraussetzungen für die Realisierung der strategischen Vorhaben hinsichtlich der Konzernziele zu formulieren und abzusichern. Dies gilt sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht, und hier insbesondere in Bezug auf das Ergebnis, den Cashflow und die Liquidität. Zudem werden auf dieser Grundlage alle Unternehmensbereiche bezüglich der relevanten strategischen Handlungsfelder Funktionen/Prozesse, Produkte und Märkte koordiniert.

Für die Gestaltung der Unternehmenszukunft werden dabei je nach Fristigkeit die einzelnen Planungsinhalte bestimmt:

- > der langfristige Absatzplan, der Markt- und Segmententwicklungen aufzeigt und daraus das Auslieferungsvolumen für den Volkswagen Konzern ableitet,
- > das Produktprogramm als die langfristige, strategische Determinante der Unternehmenspolitik und
- > die Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die einzelnen Standorte.

Die aufeinander abgestimmten Resultate der vorgelagerten Planungsprozesse fließen in die finanzielle Mittelfristplanung ein. Diese umfassen die Finanzplanung des Konzerns einschließlich der Markengruppen, der einzelnen Marken sowie der Geschäftsfelder. Bestandteile sind die Gewinn- und Verlustrechnung, die Finanz- und Bilanzplanung, die Rentabilität und Liquidität sowie die Investitionen als Vorleistung für die zukünftigen Produkt- und Handlungsalternativen. Aus der Mittelfristplanung wird das erste Jahr verbindlich abgeleitet und als Budget über einzelne Monate detailliert und bis auf die operative Kostenstellenebene ausgeplant.

Das Budget wird monatlich auf den Zielerreichungsgrad überprüft. Dabei sind Soll-Ist- und Vorjahresvergleiche, regelmäßig erstellte Abweichungsanalysen und, wenn erforderlich, Maßnahmenpläne zur Sicherstellung der budgetierten Ziele wichtige Instrumente der Steuerung. Für das laufende Geschäftsjahr werden viermal im Jahr detaillierte Vorausschätzungen für die Quartale und für das Gesamtjahr durchgeführt. Darin werden die aktuellen Risiken und Chancen berücksichtigt. Darüber hinaus werden bei wesentlichen Ereignissen Adjustierungen vorgenommen. Die Anpassung der laufenden Aktivitäten steht also im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung. Die aktuelle Vorausschätzung wird zum Aufsatzpunkt der folgenden Mittelfrist- und Budgetplanung.

SPITZENKENNZAHLEN DER KONZERNSTEUERUNG

Unserem Steuerungsprozess folgend haben wir im Volkswagen Konzern Spitzenkennzahlen definiert, für die wir im Prognosebericht eine Einschätzung für das kommende Jahr abgeben:

- > Auslieferungen an Kunden
- > Umsatzerlöse
- > Operatives Ergebnis
- > Operative Umsatzrendite
- > Investitionsquote im Konzernbereich Automobile
- > Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile
- > Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile.

Die Auslieferungen an Kunden (inklusive der chinesischen Joint Ventures) sind definiert als Übergaben von Neufahrzeugen an Endkundinnen und -kunden. Sie spiegeln die Beliebtheit unserer Produkte wider und sind die relevante Größe, anhand derer wir unsere Wettbewerbsposition auf den verschiedenen Märkten ermitteln. Ein starkes Markenportfolio, das – basierend auf einer herausragenden Qualität – mit sicheren, vernetzten, ressourcenschonenden und weitgehend emissionsfreien Fahrzeugen passgenaue Mobilitätslösungen bietet, ist aus unserer Sicht eine der wichtigsten Voraussetzungen für den langfristigen Unternehmenserfolg. Dieses Portfolio umfasst eine vielfältige Produktpalette und ein breites Serviceangebot über den gesamten Kunden- und Produktlebenszyklus hinweg sowie wettbewerbsfähige Technologien und erfüllt so die vielfältigen Bedürfnisse unserer Kundinnen und Kunden weltweit. Die Nachfrage nach unseren Produkten und Mobilitätsdienstleistungen ist die Basis für Absatz und Produktion und damit die Auslastung unserer Standorte und die Beschäftigung.

Die Umsatzerlöse, in denen die Geschäftsentwicklung unserer At Equity einbezogenen chinesischen Joint Ventures nicht enthalten ist, sind das finanzielle Abbild unseres Markterfolgs. Nach Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes ist das Operative Ergebnis Ausdruck der originären Unternehmenstätigkeit und zeigt den wirtschaftlichen Erfolg des Kerngeschäfts. Die operative Umsatzrendite ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativem Ergebnis zu Umsatzerlösen.

Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile ergibt sich aus der Addition der Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) mit der Sachinvestitionsquote und spiegelt deren Anteil an den Umsatzerlösen wider. Die F&E-Quote im Konzernbereich Automobile setzt die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten in Relation zu den Umsatzerlösen. Die Forschungs- und Entwicklungskosten umfassen die Aufwendungen von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der umweltfreundlichen Ausrichtung und Digitalisierung unseres Produktportfolios, dem Ausbau unserer Batteriekompetenz, der Entwicklung von Software und neuer Plattformen sowie dem Aufbau neuer Technologien. Die F&E-Quote spiegelt unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider. Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile bringt gleichermaßen unsere Innovationskraft und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit zum Ausdruck. Bei ihrer Berechnung werden die Investitionen – im Wesentlichen für die Modernisierung, Erweiterung, Elektrifizierung und Digitalisierung der Produktpalette, für umweltfreundliche Aggregate, für die Stärkung der Marktpresenz in den USA und China sowie für die Anpassung der Produktionsressourcen und die Optimierung der Fertigungsprozesse – ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile zeigt den Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft, der zum Beispiel für Dividendenzahlungen zur Verfügung steht. Er ergibt sich aus dem Cashflow des laufenden Geschäfts abzüglich der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts.

Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile bildet den nicht durch Kreditstand finanzierten Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen gegen verbundene Unternehmen und Joint Ventures ab.

STRATEGISCHE FINANZIELLE KENNZAHLEN

Zur langfristigen Ausrichtung unseres Unternehmens über die Mittelfristplanung hinaus nutzen wir strategische Finanzkennzahlen. Diese an den strategischen Zielen des Volkswagen Konzerns orientierten Kennzahlen sollen sicherstellen, dass wir auch in Zukunft finanziell robust aufgestellt und wettbewerbsfähig sind. Insbesondere vor dem Hintergrund der veränderten geopolitischen Rahmenbedingungen, geringeren Erwartungen an das Marktwachstum einschließlich des verzögerten Hochlaufs der Elektromobilität und der in diesem Zusammenhang erfolgten Adjustierung unserer Produktprogrammplanung haben wir unsere strategische Ambition 2030 für die operative Umsatzrendite von 9 bis 11 % auf 8 bis 10 % angepasst. Diesen belastenden Faktoren treten wir mit unseren umfangreichen Performance-Programmen entgegen. Die aktuell geltenden strategischen finanziellen Kennzahlen werden in der folgenden Tabelle dargestellt:

STRATEGISCHE FINANZKENNZAHLEN

	2025	Ambition 2030
Operative Umsatzrendite	2,8 %	8 bis 10 %
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile	11,8 %	~ 9 %
Cash Conversion Rate im Konzernbereich Automobile ¹	122,1 %	> 60 %
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	10,7 %	>10% der Umsatzerlöse des Konzerns

¹ Netto-Cashflow im Verhältnis zum Operativen Ergebnis des Konzernbereichs Automobile.

Im Rahmen des Imperativs „Drive Cost Disruption“ unserer Konzernstrategie und der operationalisierten Ziele des TOP-10-Programms des Konzerns verfolgen wir einen ganzheitlichen Ansatz zur signifikanten Kostenreduktion. Ziel ist es, die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns langfristig zu sichern. Innovative Lösungsansätze, die neue Potenziale zur Optimierung technischer Varianz und nachhaltige Wertschöpfungsketten eröffnen, sollen unter anderem durch die gezielte Integration digitaler Technologien, die Umsetzung KI-basierter Pilotprojekte und die Etablierung regionaler Kompetenzzentren gefördert werden. Darüber hinaus soll die strukturierte Ableitung und Konsolidierung von Maßnahmen auf Marken- und Konzernebene belastbare Grundlagen für eine strategisch ausgerichtete Kapitalallokation schaffen.

Insgesamt leistet das Programm einen wesentlichen Beitrag zur Transformation des Volkswagen Konzerns, indem zukunftsorientierte Governance-Modelle etabliert und das unternehmensweite Generieren von Ideen zur Erreichung der ambitionierten Kostenziele bis 2035 aktiv unterstützt werden.

Struktur und Geschäftstätigkeit

In diesem Kapitel erläutern wir die rechtliche und organisatorische Struktur des Volkswagen Konzerns und beschreiben die wesentlichen Veränderungen im Beteiligungsbereich im Jahr 2025.

RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Sie entwickelt Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken und produziert und vertreibt insbesondere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG unmittelbar beziehungsweise mittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der Škoda Auto a.s., der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der TRATON SE, der Volkswagen Financial Services AG, der Volkswagen Financial Services Overseas AG sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Ausführliche Angaben können Sie der Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß §§ 285 und 313 HGB entnehmen, die auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/Finanzberichte abrufbar und die Bestandteil des Jahresabschlusses ist.

Im Sinne von § 3 Nr. 38 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist die Volkswagen AG ein vertikal integriertes Unternehmen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Elektrizitätsbereich übt die Volkswagen AG gemeinsam in der Gruppe mit Tochterunternehmen die Funktionen Erzeugung und Vertrieb von Elektrizität aus. Für gewisse Tätigkeiten im Elektrizitätssektor sind gemäß § 6b Abs. 3 EnWG daher grundsätzlich getrennte Konten zu führen (Verpflichtung zur Entflechtung in der Rechnungslegung). Darüber hinaus übt die Tochtergesellschaft VW Kraftwerk GmbH die Funktionen Verteilung von Elektrizität sowie in diesem Zuge Messstellbetrieb im Sinne des Messstellenbetriebsgesetzes (MsbG) aus.

Der Vorstand der Volkswagen AG leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand; er ist unmittelbar in Entscheidungen eingebunden, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind.

ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR UND GESCHÄFTSMODELL

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie, dessen weltweite Gesamtbelegschaft ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen am Ende des Geschäftsjahres bei 602.659 (614.082) Beschäftigten lag. Das Geschäftsmodell des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Zu den signifikanten Produkten des Volkswagen Konzerns gehören Pkw und Nutzfahrzeuge im Konzernbereich Automobile sowie Finanzdienstleistungen. Unsere Kernmarken im Konzernbereich Automobile sind – mit Ausnahme der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge – in eigenen Gesellschaften rechtlich selbstständig.

Seit dem Geschäftsjahr 2025 umfasst der Konzernbereich Automobile die beiden berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Nutzfahrzeuge.

Im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden im Wesentlichen die Pkw-Marken sowie die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns konsolidiert. Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit sind die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und der Vertrieb von Pkw

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen, das Geschäft mit Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken wird in der TRATON SE koordiniert.

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen. Die hierin enthaltenen Tätigkeiten umfassen die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote.

Mit seinen Marken bedient der Volkswagen Konzern vor allem Privat-, Geschäfts- und Großkunden und ist auf allen für ihn relevanten Märkten der Welt vertreten, dazu gehören Europa und übrige Märkte, Nord- und Südamerika sowie Asien-Pazifik. Für einzelne Märkte bestehen dabei für das Produktportfolio des Volkswagen Konzerns exportkontroll- und sanktionsrechtliche Restriktionen.

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Grundlage der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet.

Danach sind die Aufgaben im Vorstand derzeit auf zehn Geschäftsbereiche aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“ sind das: „Technik“, „Finanz und Operative Steuerung“, „Personal und Markengruppe Trucks“, „Integrität und Recht“, „Markengruppe Progressive“, „Markengruppe Sport Luxury“, „China“, „IT“ sowie „Markengruppe Core“. Dabei wurde der Geschäftsbereich „Markengruppe Sport Luxury“ bis zum 31. Dezember 2025 vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt; ab dem 1. Januar 2026 ist insofern bis auf Weiteres der gesamte Vorstand zuständig. Den Teilbereich „Personal“ des Geschäftsbereichs „Personal und Markengruppe Trucks“ führt bis auf Weiteres das für den Geschäftsbereich „Markengruppe Core“ zuständige Vorstandsmitglied in Personalunion; für den Teilbereich „Markengruppe Trucks“ ist bis auf Weiteres der gesamte Vorstand zuständig.

Weitere Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands können Sie dem Abschnitt „Mitglieder des Vorstands“ entnehmen.

Den Geschäftsbereichen schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzern Vertrieb“, „Konzern Produktion“, „Konzern Beschaffung“ und „Konzern Forschung und Entwicklung“ umfasst.

Die Aufgabenverteilung des Vorstands beruht auf der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsordnung. Ihre Struktur soll dazu beitragen, dass wesentliche Aufgaben wie Strategie, zentrale Richtungsentscheidungen, Kapitalallokation sowie finanzielle Vorgaben im Fokus des Vorstands stehen. Die Aufgaben der erweiterten Konzernleitung dienen der Synergiehebung im Konzern und der Verbindung der Marken und Geschäftseinheiten.

Auf Konzernebene bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstands Ausschüsse: Produkte, Technologie, Investitionen, Digitale Transformation, Integrität und Compliance, Risikomanagement sowie Führungsfragen. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmitgliedern auch die Vertretenden der jeweils thematisch relevanten Fachbereiche sowie der involvierten Marken, Markengruppen und Gesellschaften vertreten.

Die Ausschüsse und weitere Top-Gremien des Konzerns überarbeiten und optimieren wir stetig, um zu überprüfen, ob sie weiterhin im Einklang mit unserer Konzernstrategie stehen und um die Effizienz ihrer Entscheidungen weiter zu steigern. Dadurch wird zum einen die Komplexität reduziert und zum anderen die Governance im Konzern gestärkt.

Das aktuelle Steuerungsmodell des Volkswagen Konzerns setzt – unserer Konzernstrategie folgend – auf eine starke Kundenorientierung, Unternehmertum sowie Teamgeist und verfolgt den Grundsatz „Value over Volume“. So soll die nachhaltige Wertschöpfung priorisiert werden. Dies spiegelt sich auch im Steuerungsmodell der Markengruppen des Konzerns wider. Die Markengruppe Core umfasst die Marken Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Markengruppe Progressive beinhaltet die Marken Audi, Lamborghini, Bentley und Ducati. Die Markengruppe Sport Luxury besteht aus der Marke Porsche. Die dieser Marke zugrunde liegende Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) ist an der Börse notiert. In der Markengruppe Trucks fungiert die TRATON SE als Dach für die Nutzfahrzeugmarken Scania, MAN, Volkswagen Truck & Bus und International. Die TRATON SE ist ebenfalls an der Börse notiert.

Wir sind überzeugt, dass durch unsere Unternehmensstruktur, die sowohl die Markengruppen als auch die Technologieplattformen miteinander verbindet, vorhandene Kompetenzen und Skaleneffekte besser genutzt, Synergien systematischer gehoben und Entscheidungen noch schneller getroffen werden können. Klare Verantwortlichkeiten und ein hoher Grad an unternehmerischer Verantwortung in den Markengruppen und Technologieplattformen sind dabei aus unserer Sicht die Grundlage für unseren nachhaltigen Erfolg.

Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem Markenvorstand geleitet, der die unabhängige und eigenständige Entwicklung sowie den Geschäftsbetrieb der Marke verantwortet. Dabei berücksichtigt er die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben sowie die Übereinkommen in den Markengruppen im Rahmen des gesetzlich Zulässigen. Konzernübergreifende Interessen können so verfolgt und gleichzeitig die markenindividuellen Charakteristika gewahrt und gestärkt werden. Angelegenheiten von konzernweiter Bedeutung werden dem Vorstand der Volkswagen AG vorgelegt, um – im gesetzlich zulässigen Rahmen – eine synergetische Umsetzung zu erreichen. Ein wichtiges Instrument sind dabei Konzernrichtlinien, die vom Konzernvorstand beschlossen werden. Konzernrichtlinien sind Steuerungsmittel, mit denen die Volkswagen AG ihre Vorgaben – wie zum Beispiel einheitliche Standards und Handlungsrahmen an die Konzerngesellschaften – kommuniziert. Die Rechte und Pflichten der gesetzlichen Organe der betreffenden Markengesellschaft bleiben davon unberührt.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns, der jeweiligen Markengruppe und der einzelnen Marken.

WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Nach dem Erreichen technischer Meilensteine sowie dem Vorliegen der notwendigen behördlichen Genehmigungen startete die Rivian and Volkswagen Group Technologies, LLC, Palo Alto/USA (Rivian and Volkswagen Group Technologies), ein Joint Venture des Volkswagen Konzerns (Volkswagen) mit dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian), am 13. November 2024 ihre Tätigkeit. Das Joint Venture wird zu gleichen Teilen von beiden Partnern gehalten und agiert als eigenständiges Unternehmen.

Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV-Architekturen) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

Volkswagen plant, bis spätestens Januar 2028 bis zu 5,8 Mrd. USD in Rivian und das Joint Venture Rivian and Volkswagen Group Technologies zu investieren. Eine erste Investition in Rivian wurde bereits im Juni 2024 in Form einer unbesicherten Wandelanleihe in Höhe von 1 Mrd. USD getätigt, die am 3. Dezember 2024 in Stammaktien von Rivian gewandelt wurde. Mit Aufnahme der Tätigkeit von Rivian and Volkswagen Group Technologies investierte Volkswagen im Jahr 2024 weitere rund 1,3 Mrd. USD insbesondere für den Erwerb der Lizenzen an der bestehenden Architekturtechnologie von Rivian und die 50-prozentige Beteiligung am Joint Venture. Im Juni 2025 wurde eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. USD in Form des Erwerbs von Rivian Stammaktien getätigt. Dadurch stieg der Beteiligungsanteil von Volkswagen an Rivian auf 12,3%. Bei Erreichung bestimmter technischer Meilensteine in den Jahren 2026 und 2027 wird Volkswagen voraussichtlich weitere Investitionen in Höhe von bis zu 2,5 Mrd. USD in Form von Eigen- und Fremdkapital tätigen, wovon bis zu 1,5 Mrd. USD auf Rivian Stammaktien entfallen sollen.

RECHTLICHE EINFLUSSFAKTOREN FÜR DAS GESCHÄFT

Auf das Geschäft der Volkswagen Gesellschaften wirken – wie auch bei anderen international tätigen Unternehmen – zahlreiche in- und ausländische Rechtsordnungen ein. Insbesondere handelt es sich dabei um sowohl dienstleistungs-, entwicklungs-, produkt-, produktions- und vertriebsbezogene Vorschriften sowie um aufsichts-, datenschutz-, finanz-, gesellschafts-, handels-, kapitalmarkt-, kartell- und steuerrechtliche Regelungen als auch um solche des Arbeits-, Banken-, Beihilfe-, Energie-, Umwelt- und Versicherungsrechts.

KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Konzernerklärung zur Unternehmensführung ist in diesem Geschäftsbericht zu finden und auf unserer Internetseite www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance dauerhaft zugänglich.

Übernahmerechtliche Angaben

Dieses Kapitel enthält die übernahmerechtlichen Angaben des Volkswagen Konzerns gemäß §§ 289a und 315a HGB.

KAPITALVERHÄLTNISSE

Das Grundkapital der Volkswagen AG belief sich am 31. Dezember 2025 unverändert zum Vorjahr auf 1.283.315.873,28 €. Es setzte sich aus 295.089.818 Stamm- und 206.205.445 Vorzugsaktien zusammen. Der Anteil einer Aktie am Grundkapital beträgt 2,56 €.

AKTIONÄRSRECHTE UND -PFLICHTEN

Mit dem Besitz der Aktien sind Vermögens- und Verwaltungsrechte verbunden. Die Vermögensrechte umfassen vor allem das Recht der Aktionärinnen und Aktionäre auf Teilhabe am Gewinn (§ 58 Abs. 4 AktG) und an einem Liquidationserlös (§ 271 AktG) sowie das Bezugsrecht auf Aktien bei Kapitalerhöhungen (§ 186 AktG), das die Hauptversammlung, gegebenenfalls mit Zustimmung der gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionärinnen und -aktionäre, ausschließen kann. Zu den Verwaltungsrechten zählt das Recht, an der Hauptversammlung teilzunehmen, dort zu reden, Fragen und Anträge zu stellen sowie das Stimmrecht auszuüben. Im Jahr 2023 hat die Hauptversammlung den Vorstand durch entsprechende Anpassung von § 19 Abs. 3 der Satzung der Volkswagen AG für fünf Jahre ermächtigt, flexibel und im Interesse der Gesellschaft und ihrer Aktionärinnen und Aktionäre über das jeweils sachgerechte Format der Hauptversammlung zu entscheiden.

Aktionärinnen und Aktionäre können ihre Vermögens- und Verwaltungsrechte insbesondere mittels Auskunfts- und Anfechtungsklagen durchsetzen.

Jede Stammaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Die Hauptversammlung wählt die von ihr zu bestellenden Mitglieder des Aufsichtsrats sowie den Abschlussprüfer und entscheidet insbesondere über die Gewinnverwendung, die Entlastung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, Änderungen der Satzung der Volkswagen AG und Kapitalmaßnahmen, Ermächtigungen zum Erwerb eigener Aktien sowie gegebenenfalls über die Durchführung einer Sonderprüfung, eine vorzeitige Abberufung der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats und die Auflösung der Gesellschaft.

Den Vorzugsaktionärinnen und Vorzugsaktionären steht in der Regel kein Stimmrecht zu. Soweit ihnen jedoch nach dem Gesetz ausnahmsweise ein Stimmrecht zwingend zusteht (zum Beispiel bei Ausfall des Vorzugsbetrags in einem Jahr und nicht vollständiger Nachzahlung im folgenden Jahr), gewährt auch jede Vorzugsaktie eine Stimme in der Hauptversammlung. Darüber hinaus sind die Vorzugsaktien mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien ausgestattet (weitere Einzelheiten dieses Rechts auf Vorzugs- und Mehrdividende ergeben sich aus § 27 Abs. 2 der Satzung der Volkswagen AG).

Das Gesetz über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand vom 21. Juli 1960 (VW-Gesetz) in der Fassung vom 30. Juli 2009 enthält verschiedene vom Aktiengesetz abweichende Regelungen, unter anderem zur Vertretung bei der Stimmrechtsausübung (§ 3 VW-Gesetz) und zu Mehrheitserfordernissen bei der Beschlussfassung durch die Hauptversammlung (§ 4 Abs. 3 VW-Gesetz).

Nach der Satzung der Volkswagen AG (§ 11 Abs. 1) ist das Land Niedersachsen berechtigt, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15% der Stammaktien der Volkswagen AG hält. Außerdem bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung, für die nach gesetzlichen Vorschriften eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist, auch unabhängig vom VW-Gesetz einer Mehrheit von mehr als vier Fünfteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (§ 25 Abs. 2).

BETEILIGUNGEN AM KAPITAL, DIE 10 % DER STIMMRECHTE ÜBERSCHREITEN

Die Beteiligungen an der Volkswagen AG, die 10 % der Stimmrechte überschreiten, haben wir im Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG aufgeführt, der auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/Finanzberichte abrufbar ist. Unter der Adresse www.volkswagen-group.com/stimmrechtsmitteilungen sind die aktuellen Stimmrechtsmitteilungen gemäß WpHG veröffentlicht.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Anteilseignervertreter zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15% der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt.

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Vertretern der Arbeitnehmer. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von den Beschäftigten gewählte Arbeitnehmer. Die anderen drei Arbeitnehmervertreter sind von den Beschäftigten gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist in der Regel ein Vertreter der Anteilseigner, den der Aufsichtsrat aus seiner Mitte gewählt hat. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat unter den Bedingungen des Mitbestimmungsgesetzes bei Stimmgleichheit im Aufsichtsrat letztlich zwei Stimmen.

Die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und Informationen zur personellen Besetzung sind in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung in diesem Geschäftsbericht beschrieben.

GESETZLICHE VORSCHRIFTEN UND BESTIMMUNGEN DER SATZUNG ÜBER DIE ERNENNUNG UND ABBERUFUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND ÜBER DIE ÄNDERUNG DER SATZUNG

Die Bestellung und die Abberufung von Mitgliedern des Vorstands sind in §§ 84 und 85 AktG geregelt. Danach werden Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für höchstens fünf Jahre bestellt. Wiederholte Bestellungen oder Verlängerungen der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, sind zulässig. Ergänzend hierzu bestimmt die Satzung der Volkswagen AG in § 6, dass die Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird und dass der Vorstand aus mindestens drei Personen bestehen muss. Mindestens eine Frau und mindestens ein Mann muss Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG sein.

Die Hauptversammlung entscheidet über Satzungsänderungen (§ 119 Abs. 1 AktG). Nach § 4 Abs. 3 des VW-Gesetzes in der Fassung vom 30. Juli 2009 und § 25 Abs. 2 der Satzung der Volkswagen AG bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung zur Änderung der Satzung einer Mehrheit von mehr als vier Fünfteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

BEFUGNISSE DES VORSTANDS, INSBESONDERE ZUR AUSGABE NEUER AKTIEN UND ZUM RÜCKERWERB EIGENER AKTIEN

Nach den aktienrechtlichen Vorschriften kann die Hauptversammlung den Vorstand durch Satzungsregelung für höchstens fünf Jahre ermächtigen, neue Aktien auszugeben. Sie kann ihn auch für höchstens fünf Jahre dazu ermächtigen, Schuldverschreibungen zu begeben, aufgrund derer neue Aktien auszugeben sind. Inwiefern dabei den Aktionärinnen und Aktionären ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien oder die Schuldverschreibungen zu gewähren ist, entscheidet ebenfalls die Hauptversammlung. Das für diese Zwecke höchstens zur Verfügung stehende genehmigte beziehungsweise bedingte Kapital ergibt sich aus der jeweils gültigen Fassung des § 4 der Satzung der Volkswagen AG.

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2023 wurde beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 9. Mai 2028 einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 227,5 Mio. € (das entspricht rund 89 Mio. Aktien) durch Ausgabe neuer stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Geldeinlage zu erhöhen. Von dieser Ermächtigung wurde bis zur Berichtsveröffentlichung kein Gebrauch gemacht.

Weitere Einzelheiten zur Möglichkeit der Ausgabe neuer Aktien und zu deren Verwendungsmöglichkeiten sind im Anhang des Konzernabschlusses dargestellt.

WESENTLICHE VEREINBARUNGEN DES MUTTERUNTERNEHMENS IM FALLE EINES KONTROLLWECHSELS INFOLGE EINES ÜBERNAHMEANGEBOTS

Ein Bankenkonsortium hat der Volkswagen AG im März 2025 eine syndizierte Kreditlinie über 12,5 Mrd. € eingeräumt, die derzeit bis März 2030 läuft. Den Mitgliedern des Konsortiums wurde mit der Kreditlinie das Recht gewährt, ihren Anteil an der syndizierten Kreditlinie in den zwei nachfolgend beschriebenen Konstellationen eines Kontrollwechsels zu kündigen. Zum einen besteht ein Kündigungsrecht, wenn eine Person oder mehrere gemeinsam handelnde Personen, die zum Datum dieser Vereinbarung die Kontrolle über das Unternehmen ausübt beziehungsweise ausüben, das rechtliche oder wirtschaftliche Eigentum an Aktien, die zusammen mehr als 90 % der Stimmrechte am Unternehmen ausmachen, hält beziehungsweise halten. Zum anderen besteht ein weiteres Kündigungsrecht, wenn eine Person oder mehrere gemeinsam handelnde Personen, die zum Datum dieser Vereinbarung keine Kontrolle über das Unternehmen ausübt beziehungsweise ausüben, die Kontrolle über das Unternehmen übernimmt beziehungsweise übernehmen. Dieses Kündigungsrecht besteht jedoch nicht, wenn ein Aktionär oder mehrere Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE oder eine oder mehrere juristische Personen der Familien Porsche oder Piëch unmittelbar oder mittelbar die Kontrolle über das Unternehmen erwirbt beziehungsweise erwerben.

Im Januar 2019 hat die Volkswagen AG mit der Ford Motor Company einen Kooperations-Rahmenvertrag geschlossen. Dieser Vertrag enthält grundlegende Bestimmungen, die auch für die weiteren, einschließlich der im Geschäftsjahr 2021 zwischen den Parteien geschlossenen, Kooperationsvereinbarungen gelten sollen. Hierzu gehört auch die im Januar 2019 geschlossene Vereinbarung über die Entwicklung der aktuellen Amarok-Generation. Der Kooperations-Rahmenvertrag sieht ein Recht zur fristlosen Kündigung im Falle eines Kontrollwechsels bei der jeweils anderen Partei vor. Ein Kontrollwechsel wurde definiert als eine Veränderung, die über 50 % des stimmberechtigten Kapitals einer der Gesellschaften betrifft, oder eine Veränderung in der Möglichkeit zur direkten oder indirekten Ausübung der Kontrolle der Geschäftsführung eines Unternehmens durch seine Entscheidungsgremien. Das Recht zur Kündigung muss durch das Unternehmen innerhalb von 90 Tagen nach Kenntniserlangung eines Kontrollwechsels ausgeübt werden.

Geschäftsverlauf

Im Jahr 2025 verzeichnete die Weltwirtschaft ein positives Wachstum. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen übertraf das Vorjahresniveau leicht. In einem herausfordernden Marktumfeld lieferte der Volkswagen Konzern 9,0 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Im Jahr 2025 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs mit einer im Vergleich zum Vorjahr ähnlichen Dynamik. Im Rahmen dieser Entwicklung war in den Schwellenländern ein leichter Anstieg der Dynamik zu beobachten, während sich diese in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften etwa auf dem Vorjahreswert fortsetzte. In vielen Ländern waren die Inflationsraten zwar rückläufig, zum Teil aber weiterhin auf erhöhtem Niveau. Aufgrund dieser unterschiedlichen Rahmenbedingungen haben nicht alle Zentralbanken im selben Umfang ihre Leitzinsen gesenkt. Insgesamt belasteten geopolitische Unsicherheiten, insbesondere im Zusammenhang mit der wirtschaftspolitischen Ausrichtung der USA, und die Zunahme geoökonomischer Maßnahmen das globale wirtschaftliche Umfeld.

Europa/Übrige Märkte

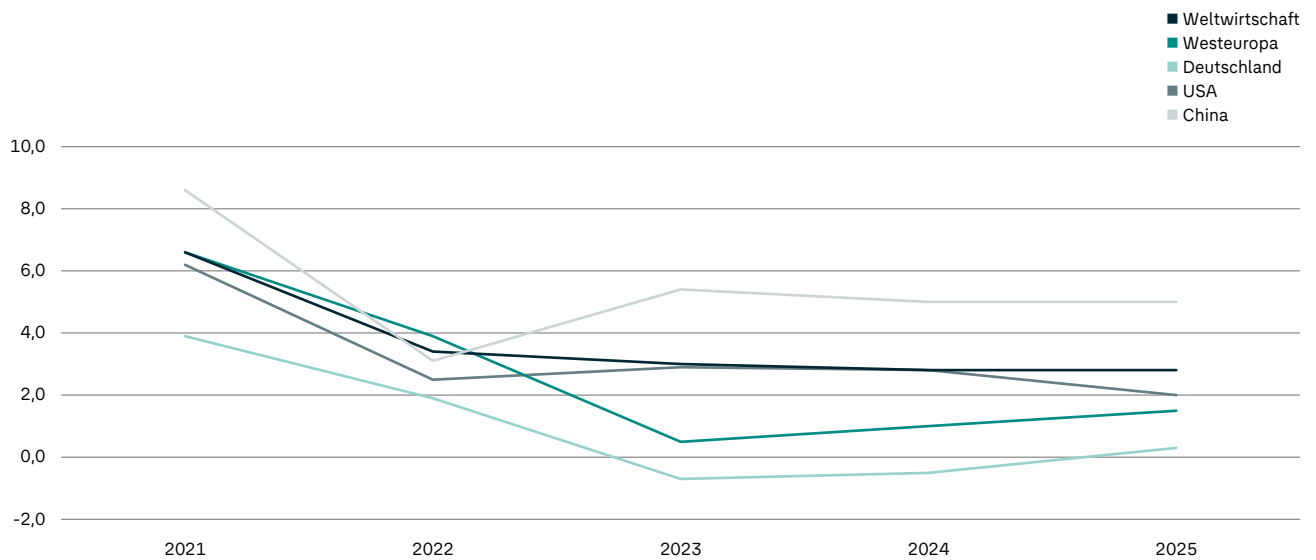
Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Berichtsjahr ein insgesamt positives Wachstum oberhalb des Vorjahresniveaus. In den einzelnen Staaten Nord- und Südeuropas verlief die Entwicklung dabei heterogen. Aufgrund der rückläufigen Inflationsraten senkte die Europäische Zentralbank seit Juni 2024 ihr Leitzinsniveau in acht Schritten ab. Die Volkswirtschaften Zentraleuropas wiesen im Jahr 2025 insgesamt ein Wachstum auf, das gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres im Durchschnitt leicht höher ausfiel, während in Osteuropa ein geringerer Anstieg zu verzeichnen war.

Deutschland

Das deutsche Bruttoinlandsprodukt stagnierte im Jahr 2025 auf Vorjahresniveau, nachdem es in den beiden Vorjahren jeweils gesunken war. Gegenüber 2024 stieg die Arbeitslosenquote im Gesamtjahresdurchschnitt etwas an. Die harmonisierte Inflationsrate lag im Berichtsjahr etwas unterhalb des Niveaus der Vorjahresperiode.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM

BIP-Veränderung in Prozent



Nordamerika

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich im Berichtsjahr mit einer gegenüber dem Vorjahr etwas geringeren Wachstumsrate. Die US-Notenbank hatte ihre Leitzinsen im Vorjahr in mehreren Schritten gesenkt, unterbrach diesen Lockerungskurs jedoch im Berichtsjahr aufgrund der ungewissen Auswirkungen der wirtschaftspolitischen Maßnahmen der US-Regierung und nahm erst im September 2025 die geldpolitische Lockerung wieder auf. Kanada und Mexiko verzeichneten jeweils ein etwas geringeres Wirtschaftswachstum als ein Jahr zuvor.

Südamerika

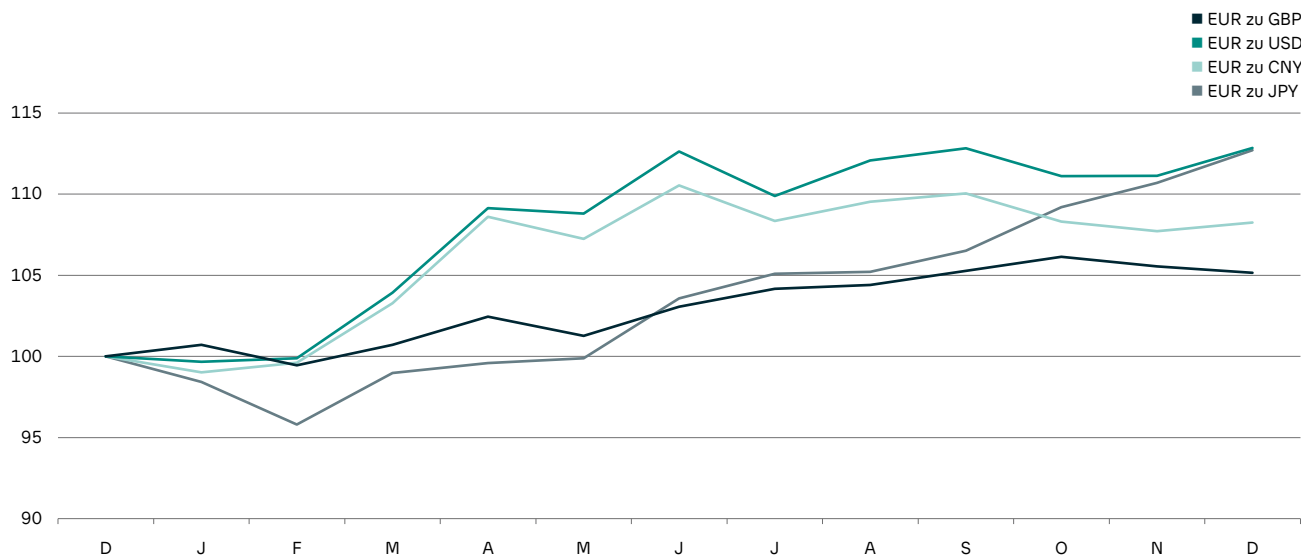
In Brasilien wuchs die Wirtschaftsleistung mit einer etwas geringeren Dynamik, während das Wirtschaftswachstum in Argentinien nach zwei aufeinanderfolgenden Jahren negativer Entwicklung merklich zunahm.

Asien-Pazifik

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung lag über dem weltweiten Durchschnitt und bewegte sich im Berichtsjahr etwa auf dem Vorjahresniveau. Indiens Wirtschaft wuchs ähnlich stark wie im Jahr 2024. Die Wirtschaftsleistung Japans erhöhte sich.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2024 BIS DEZEMBER 2025

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2024 = 100



WECHSELKURSENTWICKLUNG

Im Jahr 2025 wertete der Euro im Jahresdurchschnitt gegenüber dem US-Dollar, dem britischen Pfund und den Währungen einiger Schwellenländer auf. Vor allem der argentinische Peso und die türkische Lira verloren aufgrund der anhaltend außerordentlich hohen Inflationsraten gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung an Wert. Auch der mexikanische Peso, der brasilianische Real und der südafrikanische Rand waren im Durchschnitt gegenüber dem Euro schwächer als im Jahr 2024. Ebenso werteten der chinesische Renminbi und die Währungen einiger asiatischer Schwellenländer gegenüber dem Euro im Jahresvergleich ab.

ZINSENTWICKLUNG

Der anhaltende Trend rückläufiger Preissteigerungsraten ermöglichte es den Zentralbanken vieler Länder, ihre Leitzinsen im Berichtsjahr zu senken. Im weltweiten Durchschnitt befand sich das Zinsniveau im Berichtsjahr daher auf einem etwas niedrigeren Niveau als im Vorjahr. In fast allen großen westlichen Industrieländern nahmen die nationalen Notenbanken entsprechende Anpassungen ihrer Leitzinsen in unterschiedlichem Ausmaß vor. Auch in vielen Schwellenländern waren Leitzinssenkungen zu verzeichnen.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Im Berichtsjahr zeigten die Rohstoffmärkte eine uneinheitliche Entwicklung mit teils gegenläufigen Preistendenzen der einzelnen Rohstoffgruppen. Im vierten Quartal 2025 beschleunigte sich der Preisanstieg für einige Industriemetalle, Batteriematerialien sowie Edelmetalle. Im Gesamtjahresvergleich betrachten verringerten sich die durchschnittlichen Preise für die Rohstoffe Lithium, Rohöl, Koks, Nickel, Eisenerz und Blei zum größten Teil deutlich. Im Gegensatz dazu stiegen die Preise für Kobalt, Aluminium und Kupfer. Der Preis für Naturkautschuk blieb nahezu unverändert. Das Preisniveau der Edelmetalle Rhodium und Platin verzeichnete im Gesamtjahresdurchschnitt einen starken Anstieg, während Palladium einen deutlichen Preisanstieg aufwies.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im Jahr 2025 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Dabei entwickelten sich alle Regionen positiv. Während die Regionen Afrika, Südamerika, Asien-Pazifik, Nahost und Zentral- und Osteuropa deutlich bis leicht wuchsen, lagen die Regionen Westeuropa und Nordamerika in der Größenordnung des Vorjahres.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Geschäftsjahr 2025 in der Größenordnung des Vorjahres.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden neben fiskalpolitischen Maßnahmen durch die konjunkturelle Situation beeinflusst, was im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen hat. Zu den fiskalpolitischen Maßnahmen zählten Steuersenkungen oder -erhöhungen, das Einführen, Auslaufen und Anpassen von Förderprogrammen und Kaufprämien sowie Importzölle. Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Jahr 2025 in der Größenordnung des Vorjahres. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region fiel dabei heterogen aus. Großbritannien verzeichnete ein leichtes, Spanien ein deutliches Wachstum, während das Marktvolumen in Italien und Frankreich leicht rückläufig war.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa sank im Berichtsjahr deutlich gegenüber dem Vorjahreswert.

In der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen von Januar bis Dezember 2025 leicht. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei in den großen Märkten Zentraleuropas positiv.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag im Geschäftsjahr 2025 deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Deutschland

Von Januar bis Dezember 2025 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland in der Größenordnung des Vorjahres. Positiv entwickelten sich insbesondere die Neuzulassungen von vollelektrisch angetriebenen Fahrzeugen. In 2025 stieg die inländische Pkw-Produktion auf 4,2 Mio. Fahrzeuge (+ 2,0 %), und die Pkw-Exporte stagnierten bei 3,2 Mio. Einheiten (-0,3 %).

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtsjahr spürbar unter dem Vergleichswert von 2024.

Nordamerika

In der Region Nordamerika erreichten die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Geschäftsjahr 2025 die Größenordnung des Vorjahres. Dabei blieb das Marktvolumen in den USA und Mexiko ebenfalls in der Größenordnung des Vorjahres, während Kanada leicht über dem Vorjahresniveau lag.

Südamerika

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr spürbar über dem Niveau von 2024. In Brasilien erhöhte sich die Zahl der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr leicht, während der argentinische Markt sehr stark wuchs.

Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen von Januar bis Dezember 2025 leicht über dem Niveau des Vorjahres. Auf dem chinesischen Pkw-Markt stieg die Zahl der Neuzulassungen unter anderem aufgrund umfassender staatlicher Kaufprämien und günstigerer Preise leicht gegenüber dem Wert von 2024 an. Der indische und der japanische Pkw-Markt wuchsen ebenfalls leicht.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag im Jahr 2025 leicht über dem Niveau des Vorjahres. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres spürbar übertroffen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Fahrzeuge	MARKTVOLUMEN		VERÄNDERUNG
	2025	2024	(%)
Pkw-Märkte			
Westeuropa	11.866.706	11.644.494	1,9
davon: Deutschland	2.857.851	2.817.331	1,4
Frankreich	1.632.155	1.714.914	-4,8
Großbritannien	2.020.239	1.952.778	3,5
Italien	1.534.388	1.567.248	-2,1
Spanien	1.208.138	1.066.544	13,3
Zentral- und Osteuropa	2.532.436	2.482.987	2,0
davon: Tschechische Republik	248.719	231.600	7,4
Polen	598.968	553.221	8,3
Übrige Märkte	4.803.401	4.571.626	5,1
davon: Türkei	1.050.000	980.341	7,1
Südafrika	423.043	351.759	20,3
Nordamerika	19.752.456	19.401.459	1,8
davon: USA	16.331.902	16.042.766	1,8
Kanada	1.895.971	1.854.371	2,2
Mexiko	1.524.583	1.504.322	1,3
Südamerika	4.318.683	3.953.563	9,2
davon: Brasilien	2.552.177	2.487.536	2,6
Argentinien	577.336	389.885	48,1
Asien-Pazifik	38.568.225	37.380.376	3,2
davon: China	24.344.262	23.431.254	3,9
Indien	4.365.584	4.206.814	3,8
Japan	3.832.947	3.708.939	3,3
Welt	81.841.907	79.434.505	3,0
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) ¹	13.254.556	10.811.897	22,6
Märkte für leichte Nutzfahrzeuge			
Westeuropa	1.620.228	1.805.339	- 10,3
davon: Deutschland	273.822	289.716	- 5,5
Zentral- und Osteuropa	278.065	319.504	- 13,0
Asien-Pazifik	4.942.468	4.800.044	3,0
davon: China	2.540.000	2.411.852	5,3
Welt	7.715.499	7.803.270	- 1,1

1 Wesentliche Märkte, für einzelne (kleinere) Märkte liegen noch keine Daten vor.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t bewegte sich im Geschäftsjahr 2025 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter dem Niveau in der Vergleichsperiode. Weltweit lagen die Lkw-Märkte auf dem Niveau des Vorjahres.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27 + 3) ging die Zahl der Lkw-Neuzulassungen spürbar zurück, allerdings in unterschiedlich starker Ausprägung in den verschiedenen Märkten. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, lagen die Neuzulassungen deutlich unter dem Vorjahr. Großbritannien und Frankreich registrierten einen spürbaren Rückgang gegenüber dem Vorjahr. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) lagen die Neuzulassungen deutlich unter dem Vorjahreswert. In Südamerika lag die Lkw-Nachfrage im Berichtsjahr leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Die Märkte der EU27 + 3 zeigten eine deutlich gestiegene Nachfrage nach Bussen, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Im Vergleich zum Vorjahr lagen die Busmärkte in Nordamerika insgesamt auf dem Vorjahresniveau, jedoch mit sehr unterschiedlichen Verläufen in den einzelnen Märkten. So zeigte das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada einen deutlichen Anstieg, während die Neuzulassungen von Bussen in Mexiko stark unter das Vorjahresniveau fielen. In Südamerika lag die Nachfrage nach Bussen deutlich über dem Vorjahresniveau.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im Geschäftsjahr 2025 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt.

Der europäische Pkw-Markt bewegte sich im Berichtsjahr in der Größenordnung des Vorjahres. Der Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten übertraf den Vorjahreswert, vor allem im Neuwagengeschäft. Ebenso konnte eine positive Entwicklung beim Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen verzeichnet werden.

Die Neuwagenzulassungen in Deutschland lagen im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 auf dem Vorjahresniveau. Die Vertragszugänge im Finanzdienstleistungsgeschäft konnten gesteigert werden. Diese Entwicklung ist auf das Leasinggeschäft mit Einzel- und Großkunden zurückzuführen. Die Neuwagenfinanzierungen bewegten sich auf Vorjahresniveau. Die Neuwagenpenetration übertraf den Vorjahreswert, auch das Gebrauchtwagengeschäft entwickelte sich positiv. Die Neuabschlüsse bei den Dienstleistungsverträgen lagen vor allem im Wartungsbereich über dem Vergleichswert des Jahres 2024. Bei Versicherungen gingen die Neuverträge zurück, jedoch entwickelten sich die Vertragsabschlüsse bei Kfz-Versicherungen positiv.

In der Türkei hat sich das politische Umfeld im Berichtsjahr beruhigt. Dies hatte eine Senkung des Leitzinses zur Folge mit entsprechend positiven Auswirkungen auf die Refinanzierungssituation. Das leasingbasierte Flottengeschäft war nach wie vor herausfordernd, während sich das Kreditgeschäft solide zeigte. Im Versicherungsgeschäft zeichnete sich ein leichter Rückgang im Premiumsegment ab.

In Südafrika stiegen die Fahrzeugverkäufe im Jahr 2025 im Vergleich zum Vorjahr stark. In der Folge erhöhte sich auch die Zahl der Finanzierungskäufe. Gebrauchtwagen waren aufgrund der Verteuerung neuer Fahrzeuge beliebt. Trotz einer Leitzinssenkung der südafrikanischen Zentralbank waren die Finanzierungskosten unter herausfordernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiterhin hoch.

In der Region Nordamerika ergab sich im Berichtsjahr vor allem vor dem Hintergrund der Zolldiskussion und Fahrzeugverfügbarkeiten ein herausforderndes Marktumfeld. In den USA lagen die Leasing- und Finanzierungsverträge, die Neuwagenpenetration sowie die Neuverträge für Versicherungen und After-Sales-Produkte unter den jeweiligen Vorjahreswerten, trotz steigender Penetrationszahlen im zweiten Halbjahr. In Kanada und Mexiko war die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen niedriger als im Vorjahr, die Neuverträge für Versicherungen und After-Sales-Produkte lagen über den Vorjahreswerten.

In der Region Südamerika zeigte sich der Markt für Finanzdienstleistungen weiterhin stark, getragen von einer zunehmenden Nachfrage nach Mobilitäts- und Finanzlösungen. In Brasilien blieb das Zinsniveau hoch, die Aussichten auf Zinssenkungen verbesserten jedoch das Marktumfeld. Die Nachfrage nach Mobilitäts- und Finanzlösungen entwickelte sich positiv, was aus einer verbesserten Konsumentenstimmung, steigender Kreditverfügbarkeit und einem intensiven Kampagnengeschäft resultierte. In Argentinien profitierten die Abschlüsse von Finanzdienstleistungsverträgen vom makroökonomischen Umfeld, das sich trotz politischer Unsicherheiten stabilisierte.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen auf dem chinesischen Automobilmarkt weiter an, auch das Gebrauchtwagensegment entwickelte sich positiv. Nachdem im ersten Quartal vermehrt Banken mit Angeboten in den Markt drängten, schränkten die Regulierungsbehörden im Juni die kompetitiven Maßnahmen ein, was in der Folge auch die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen positiv beeinflusste. Zinssubventionen für Konsumentenkredite belebten den Markt zusätzlich. Japans wettbewerbsintensiver Automobilmarkt zeigte im Berichtszeitraum trotz steigender Zinsen und Refinanzierungskosten ein Wachstum bei Neu- und Gebrauchtwagen. Die darin enthaltenen Verkaufszahlen für Elektrofahrzeuge entwickelten sich ebenfalls positiv. Digitale und flexible Finanzierungsmodelle nahmen stark zu.

Im Jahr 2025 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft für Nutzfahrzeuge unter dem Vorjahresniveau.

NEUE KONZERNMODELLE IM JAHR 2025

Mit seinen insgesamt zehn Marken bietet der Volkswagen Konzern seinen Kundinnen und Kunden eine große Auswahl an Fahrzeugen an – ob vollelektrisch, teilelektrifiziert oder mit klassischem Verbrennungsmotor –, die sich an ihren Wünschen orientieren und ihre unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse bedienen. Dieses Angebot haben wir im abgelaufenen Geschäftsjahr um weitere Fahrzeuge ergänzt.

Die Marke Volkswagen Pkw stellte im Jahr 2025 die zweite Generation des beliebten T-Roc vor. Er bietet neben einem neuen Design und innovativen Antrieben ein breites Spektrum an Assistenzsystemen und Technologien aus höheren Fahrzeugklassen. Zudem ging mit dem Tayron ein vielseitiger SUV mit bis zu sieben Sitzplätzen an den Start, der auch als Plug-in-Hybridvariante erhältlich ist. In Südamerika wurde im Jahr 2025 der SUV Tera unterhalb des T-Cross eingeführt. In Nordamerika kamen der neue, auf amerikanische Kundenbedürfnisse angepasste Tiguan sowie der Taos auf den Markt.

Bei Škoda debütierte im Jahr des 130-jährigen Unternehmensjubiläums der neue batterieelektrische Enyaq im Modern-Solid-Design. Die elektrischen SUV-Baureihen Enyaq und Elroq wurden überarbeitet und zudem um die sportlichen RS-Modelle erweitert. Auf dem indischen Markt ergänzt der Kylaq die Palette der lokal entwickelten und produzierten Fahrzeuge.

CUPRA hat 2025 für die Fahrzeuge seiner Modellpalette die Black Edition und die Tribe Edition eingeführt.

SEAT hat die Angebotsvielfalt für den SEAT Leon und den SEAT Leon Sportstourer ausgebaut. Die Modelle Ibiza und Arona wurden mit neuen Designelementen und technologischen Updates aufgefrischt.

Volkswagen Nutzfahrzeuge erweiterte das Angebot beim neuen Transporter um das Modell Caravelle. Außerdem ist der Transporter nun auch mit Elektroantrieb erhältlich, auch mit Doppelkabine.

Audi hat im Jahr 2025 sein vollelektrisches Modellportfolio mit den Markteinführungen des A6 e-tron, des A6 Sportback e-tron und des sportlichen Q6 Sportback e-tron erweitert. Der A6 e-tron ist das zweite Modell, das auf der Premium Platform Electric (PPE) basiert und die sich daraus ergebenden Vorteile in Sachen Performance, Reichweite, Effizienz und Laden nutzt. Ein weiteres Highlight war die Neuauflage des Q3 und Q3 Sportback. Aus der Zusammenarbeit zwischen Audi und dem chinesischen Partner SAIC ging 2025 das erste Serienmodell der neuen, speziell für den chinesischen Markt eingeführten Wortmarke „AUDI“ hervor: der E5 Sportback.

Porsche präsentierte 2025 das Spitzenmodell der Baureihe 911: den neuen 911 Turbo S mit Bi-Turbo-Antriebsstrang mit T-Hybrid-Technologie. Darüber hinaus gingen weitere Derivate an den Start, darunter der 911 Carrera 4S und Taycan GTS.

Bentley führte 2025 die neue Ultra Performance Hybridvariante für seine Modelle Continental GT und Flying Spur ein. Darüber hinaus kam der neue Bentayga Speed auf den Markt.

Lamborghini hat 2025 den Urus SE und den neuen Temerario eingeführt.

Ducati brachte 2025 die neuen Panigale V4, Multistrada V2, Multistrada V4 und Streetfighter V4 auf den Markt. In der Streetfighter V2 und Panigale V2 feierte der neue 890cc V2-Motor sein Debüt.

Die TRATON GROUP hat im Berichtsjahr ihre Aktivitäten auf das TRATON Modular System fokussiert.

Scania hat sein Antriebsportfolio um den neuen Super-11-Motor ergänzt.

MAN weitete 2025 die Produktion von batterieelektrischen Schwerlast-Lkw aus. Zudem wurde mit der Serienfertigung von Fahrzeugen mit der gruppenweiten Antriebsplattform begonnen.

International hat weitere Modelle auf Basis des gemeinsamen Antriebsstrangs auf den Markt gebracht. Darüber hinaus wurde an der Kommerzialisierung des autonomen Fahrens auf Level 4 gearbeitet.

Volkswagen Truck & Bus arbeitete mit Partnern an gesamtheitlichen Kundenlösungen im Bereich Elektromobilität und unterstützt damit die Schaffung des ersten Zero-Emissions-Korridor Brasiliens.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Im Geschäftsjahr lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 8.983.900 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 0,5% oder 42.781 Einheiten weniger als im Vorjahr. Sowohl im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge als auch im Segment Nutzfahrzeuge lagen die Verkaufszahlen unter dem jeweiligen Vorjahreswert.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS¹

	2025	2024	%
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	8.678.334	8.692.465	- 0,2
Nutzfahrzeuge	305.566	334.216	- 8,6
Gesamt	8.983.900	9.026.681	- 0,5
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs)	983.120	744.571	+ 32,0

1. Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern entwickelten sich positiv: Weltweit übergaben wir im Berichtsjahr 983.120 vollelektrische Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an Kunden. Das waren 238.549 Einheiten beziehungsweise 32,0% mehr als im Vorjahr. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 10,9 (8,2)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle nahmen auf 427.980 Einheiten (+ 57,7%) zu. Insgesamt erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um 38,9%, so dass ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns auf 15,7 (11,3)% wuchs. Zu den volumenstärksten vollelektrischen Fahrzeugen der Konzernmarken gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Elroq und Škoda Enyaq, CUPRA Born und CUPRA Tavascan, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q4 e-tron und Q6 e-tron der Marke Audi sowie Porsche Macan.

Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie auf die Auslieferungen des Segments Nutzfahrzeuge getrennt ein.

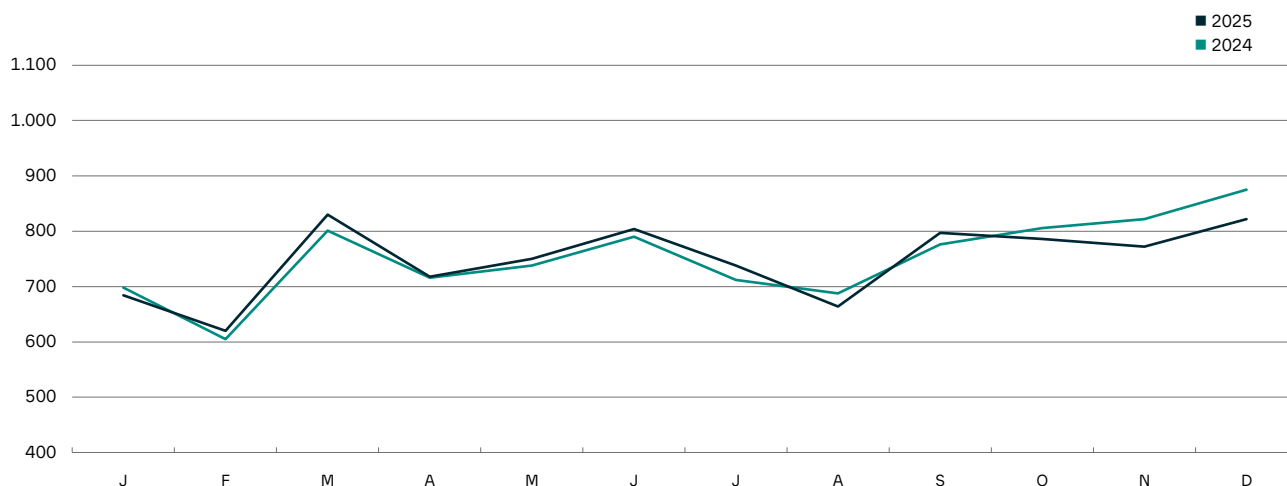
AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Pkw-Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten, dazu gehören Europa und übrige Märkte, Nord- und Südamerika sowie Asien-Pazifik.

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern lag im Geschäftsjahr 2025 in einem herausfordernden Marktumfeld bei 8.678.334 Einheiten. Das waren 0,2% beziehungsweise 14.131 Fahrzeuge weniger als im Vorjahr. Während Škoda und SEAT/CUPRA mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten und Lamborghini auf dem Niveau des Vorjahres lag, erreichten Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Bentley und Porsche ihre jeweiligen Vorjahreszahlen nicht. In der regionalen Betrachtung verzeichneten wir in Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Südamerika, Afrika und Nahost eine steigende Nachfrage nach Pkw

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern. In Nordamerika und Asien-Pazifik wurde der jeweilige Wert des Vorjahres dagegen verfehlt. Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem leicht wachsenden Weltgesamtmärkte auf 10,1 (10,5)%. Bei den BEVs betrug unser Marktanteil in den zugrunde gelegten Märkten 6,9 (6,6)%.

Die Tabelle am Ende dieses Abschnitts gibt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an Kunden des Volkswagen Konzerns in den Regionen und den wichtigsten Einzelmärkten. Nachfolgend erläutern wir, wie sich die Verkaufszahlen von Konzernmodellen in diesen Märkten und Regionen entwickelt haben.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 3.265.898 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Das waren 3,9% mehr als im Vorjahr. Der Gesamtmarkt bewegte sich im gleichen Zeitraum in der Größenordnung des Vorjahres. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtsjahr mit 719.407 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) mehr als 70% der weltweiten Verkäufe vollelektrischer Modelle an Kunden aus. Im Vorjahresvergleich stieg die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Modelle um 64,6%. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 21,3 (13,4)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen erreichten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem ID.7 Tourer und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Kodiaq, CUPRA Terramar und CUPRA Tavascan, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie Audi A5 Avant und Audi Q6 e-tron eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt wurden im Berichtsjahr unter anderem die Modelle T-Roc und Tayron der Marke Volkswagen Pkw, Elroq und Enyaq der Marke Škoda sowie Q3, Q5, A6 Limousine und A6 Avant und A6 e-tron der Marke Audi. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 25,0 (24,4)%. Bei den BEVs konnte er auf 26,9 (21,1)% zulegen.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Jahr 2025 um 8,9% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete einen leichten Anstieg, während sich die für uns relevanten Märkte spürbar positiv entwickelten. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen wiesen die Modelle Octavia Combi, Octavia Limousine, Kodiaq und Kamiq der Marke Škoda auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa stieg auf 19,4 (18,2)%, bei den BEVs legte er in den zugrunde gelegten Märkten auf 23,5 (15,4)% zu.

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2025 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLGRUPPEN

in Tsd. Fahrzeuge



In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern auf einem spürbar wachsenden Pkw-Gesamtmarkt im abgelaufenen Geschäftsjahr 15,0% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Jahr 2024. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem stark wachsenden südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 4,1% zurück. Der Polo Vivo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Deutschland

In Deutschland erhöhte sich die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge im Vorjahresvergleich um 5,5% auf 1.184.588 Einheiten. Der Gesamtmarkt lag im gleichen Zeitraum in der Größenordnung von 2024. Die Zahl der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge stieg im Vergleich zum Vorjahr um 75,9% auf 240.359 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge). Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich auf 19,6 (11,8)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle ID.7 Tourer und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, CUPRA Terramar und CUPRA Tavascan sowie Audi A5 Avant eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sechs Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Multivan/Transporter und Porsche 911. Der Golf war auch im Jahr 2025 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern im Berichtsjahr auf einem in der Größenordnung des Vorjahres liegenden Gesamtmarkt um 8,5% auf 880.634 Einheiten. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in Nordamerika (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) stieg im Vergleich zum Vorjahr um 27,3% auf 82.389 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 8,7 (6,1)%. Taos, Tiguan und Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle Taos und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, A5, Q5 und A6 Sportback e-tron der Marke Audi sowie Porsche 911 neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns belief sich in dieser Region auf 4,5 (5,0)%. Bei den BEVs nahm der Marktanteil auf 5,7 (4,2)% zu.

Auf dem in der Größenordnung des Vorjahres liegenden US-amerikanischen Markt lieferte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 12,4 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Jahr 2024. Der Rückgang war insbesondere auf das herausfordernde Marktumfeld zurückzuführen, das vor allem durch die Zollsituation geprägt war. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in den USA stieg im Vergleich zum Vorjahr um 45,7% auf

71.972 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge). Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 11,5 (6,8)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen insgesamt verzeichneten die Modelle Atlas, Tiguan, Taos und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

In Kanada stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr um 4,3%. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen leichten Anstieg. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen registrierten die Modelle Taos, Tiguan und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auf einem in der Größenordnung des Vorjahres liegenden Gesamtmarkt in Mexiko verkauften wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 3,0% weniger Fahrzeuge an Kunden. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichnete unter anderem der Tiguan der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem spürbar wachsenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge übertraf die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im Jahr 2025 mit 596.352 Einheiten den Vorjahreswert um 13,8 %. Polo und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Zudem verzeichnete der neu in den Markt eingeführte Tera der Marke Volkswagen Pkw eine erfreuliche Nachfrage. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika erhöhte sich auf 13,8 (13,3)%. In der Region Südamerika befindet sich der Markt für vollelektrische Fahrzeuge noch auf geringem Niveau.

Der Volkswagen Konzern lieferte im Berichtsjahr auf einem leicht wachsenden Markt in Brasilien 8,4% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich – neben dem neu in den Markt eingeführten Tera – unter anderem die Verkäufe der Modelle T-Cross und Saveiro der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Jahr 2025 auf einem sehr stark wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 48,1%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Amarok und Polo der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Im abgelaufenen Geschäftsjahr verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik einen Rückgang der Auslieferungen an Kunden um 6,5% auf 3.004.945 Fahrzeuge, während das Pkw-Gesamtmarktvolumen leicht zulegte. Die Zahl der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) sank in dieser Region im Vergleich zum Vorjahr um 36,1% auf 143.288 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns reduzierte sich hier auf 4,8 (7,0)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Sagitar, Passat und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in der Region Asien-Pazifik ging zurück auf 7,8 (8,6)%, bei den BEVs sank er in den zugrunde gelegten Märkten auf 1,6 (3,2)%.

In China stieg der Pkw-Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr leicht an. Der Volkswagen Konzern lieferte dort mit 2.692.191 Einheiten 8,0 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus als 2024. Belastend wirkte im Berichtsjahr weiterhin vor allem die hohe Wettbewerbsintensität. Die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 115.453 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) im Vergleich zum Vorjahr um 44,3 % niedriger. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns ging hier auf 4,3 (7,1)% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Sagitar, Passat und Magotan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle T-Cross und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle Tayron, Teramont, Talagon, Lamando und Sagitar der Marke Volkswagen Pkw, Jetta VA7 und Jetta VS8, A5L, A6L e-tron, Q6L e-tron und E5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche 911 neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem leicht wachsenden indischen Pkw-Markt verzeichnete der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2025 einen Anstieg der Nachfrage von 34,9% im Vergleich zum Vorjahr. Besonders gefragt war der neu in den Markt eingeführte Kylaq der Marke Škoda. Daneben verzeichnete unter anderem der Virtus der Marke Volkswagen Pkw ein hohes Nachfragevolumen.

In Japan erhöhte sich die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge im Jahr 2025 auf einem leicht ansteigenden Gesamtmarkt um 20,7%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Cross und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2025	2024	(%)
Europa/Übrige Märkte	4.196.403	3.992.611	+ 5,1
Westeuropa	3.265.898	3.143.916	+ 3,9
davon: Deutschland	1.184.588	1.122.471	+ 5,5
Frankreich	269.922	277.097	- 2,6
Großbritannien	493.703	493.758	0,0
Italien	264.561	271.868	- 2,7
Spanien	278.896	252.633	+ 10,4
Zentral- und Osteuropa	529.059	485.620	+ 8,9
davon: Tschechische Republik	125.040	112.923	+ 10,7
Polen	169.114	156.867	+ 7,8
Übrige Märkte	401.446	363.075	+ 10,6
davon: Türkei	205.506	178.713	+ 15,0
Südafrika	65.090	67.878	- 4,1
Nordamerika	880.634	961.916	- 8,5
davon: USA	576.922	658.314	- 12,4
Kanada	131.628	126.207	+ 4,3
Mexiko	172.084	177.395	- 3,0
Südamerika	596.352	524.121	+ 13,8
davon: Brasilien	446.888	412.336	+ 8,4
Argentinien	97.362	65.719	+ 48,1
Asien-Pazifik	3.004.945	3.213.817	- 6,5
davon: China	2.692.191	2.926.763	- 8,0
Indien	115.239	85.395	+ 34,9
Japan	65.963	54.668	+ 20,7
Weltweit	8.678.334	8.692.465	- 0,2
Volkswagen Pkw	4.730.574	4.796.192	- 1,4
Škoda	1.043.938	926.567	+ 12,7
SEAT/CUPRA	586.251	558.159	+ 5,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	393.693	408.281	- 3,6
Audi	1.623.551	1.671.218	- 2,9
Lamborghini	10.747	10.687	+ 0,6
Bentley	10.131	10.643	- 4,8
Porsche	279.449	310.718	- 10,1

1 Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2025 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 8,6% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 305.566 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 239.839 Einheiten (-13,9%) auf Lkw und 34.383 (+23,1%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahr deutlich an und beliefen sich auf 31.344 (+13,3%) Fahrzeuge. Insgesamt konnte die rückläufige Entwicklung im Bereich Lkw durch den Anstieg im Bereich Bus sowie in der Transporterbaureihe MAN TGE im Geschäftsjahr 2025 nur teilweise kompensiert werden.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27 +3) stiegen die Verkäufe im Berichtsjahr gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 3,6% auf insgesamt 141.609 Einheiten; davon entfielen 103.892 auf Lkw und 7.133 auf Busse. Der Rückgang der Lkw-Verkäufe ist auf die anhaltende Kaufzurückhaltung in der Region EU27+3 zurückzuführen. Die Zahl der Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE belief sich hier auf 30.584 Fahrzeuge.

Im Geschäftsjahr 2025 stiegen die Auslieferungen an Kunden in Frankreich im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 13.858 Fahrzeuge. Davon entfielen 9.361 Einheiten auf Lkw und 729 Einheiten auf Busse sowie 3.768 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Großbritannien sank die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um 7,5% spürbar auf insgesamt 12.635 Fahrzeuge; davon entfielen 8.902 auf Lkw und 379 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika verringerten sich im Berichtsjahr auf 66.201 (95.073) Fahrzeuge, darunter waren 50.997 Lkw und 15.204 Busse. Ursächlich für den starken Rückgang der Lkw-Verkäufe gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres waren unter anderem die Kaufzurückhaltung in einem von Unsicherheit geprägten wirtschaftlichen Umfeld sowie Unsicherheiten in Bezug auf die weitere Entwicklung der Zollsituation und ihrer Effekte und Wechselwirkungen. Demgegenüber konnte das Bus-Geschäft einen deutlichen Anstieg der Verkaufszahlen verzeichnen, da das Volumen des Vorjahres durch den verzögerten Hochlauf des neuen Schulbusmodells bei International beeinträchtigt gewesen war. In den USA sank die Zahl unserer Auslieferungen aufgrund der rückläufigen Transportaktivitäten stark. In Mexiko gingen die Verkäufe infolge der Zollsituation in den USA um mehr als 50% zurück.

Die Auslieferungen an Kunden sanken in Südamerika im Jahr 2025 auf insgesamt 66.688 Einheiten (-4,9%); davon entfielen 57.764 auf Lkw und 8.922 auf Busse. In Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, gingen die Auslieferungen an Kunden im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund der negativen konjunkturellen Entwicklung deutlich auf 50.930 (-13,0%) Einheiten zurück. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 44.069 Lkw und 6.861 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 9.230 Fahrzeuge, darunter 7.806 Lkw und 1.424 Busse – das waren insgesamt 2,4% weniger als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2025	2024	(%)
Europa/Übrige Märkte	163.447	159.529	+ 2,5
davon: EU27+ 3	141.609	136.700	+ 3,6
davon: Deutschland	39.057	36.168	+ 8,0
Frankreich	13.858	13.242	+ 4,7
Großbritannien	12.635	13.653	- 7,5
Nordamerika	66.201	95.073	- 30,4
davon: USA	51.482	68.805	- 25,2
Mexiko	8.815	19.007	- 53,6
Südamerika	66.688	70.156	- 4,9
davon: Brasilien	50.930	58.546	- 13,0
Asien-Pazifik	9.230	9.458	- 2,4
Weltweit	305.566	334.216	- 8,6
Scania	94.091	102.120	- 7,9
MAN	101.632	95.705	+ 6,2
International	63.732	90.562	- 29,6
Volkswagen Truck & Bus	46.111	45.829	+ 0,6

1 Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUFTRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Die Auftragseingänge in den 27 EU-Staaten zuzüglich Großbritannien, Norwegen, Island und der Schweiz lagen im Berichtsjahr mit 3.726.240 Einheiten um 12,2% über dem Wert des Jahres 2024. Dabei übertrafen nahezu alle wesentlichen Märkte ihr Vorjahresniveau. Während Italien und Frankreich im einstelligen Bereich zulegten, erreichten Deutschland, Spanien und Großbritannien im Vorjahresvergleich ein Wachstum von jeweils mehr als 10%. Bei den batterieelektrischen Fahrzeugen konnten die Auftragseingänge um rund 55% gegenüber dem Vorjahresniveau gesteigert werden. Dieser Aufwärtstrend wurde unterstützt durch die Markteinführung neuer Modelle.

AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Für mittelschwere und schwere Lkw, Busse sowie Nutzfahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE lagen die Auftragseingänge mit 281.325 Fahrzeugen im Jahr 2025 insbesondere aufgrund eines steigenden Lkw-Geschäfts spürbar über dem Vorjahresniveau. Dabei war der größte Anstieg beim Lkw-Auftragseingang in der Region EU27+3 zu verzeichnen. Hauptgrund war die Erholung nach dem auftragsschwachen Jahr 2024. In Nordamerika lag der Lkw-Auftragseingang stark unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums, wobei die Nachfrage nach mittelschweren Lkw schwächer als die Nachfrage nach schweren Lkw ausgefallen ist. In Südamerika ist der Auftragseingang spürbar gesunken. In Brasilien ist der Auftragseingang deutlich gesunken, während sehr starke Anstiege in Argentinien und Chile zu verzeichnen sind. Der MAN TGE verzeichnete weltweit einen starken Anstieg des Auftragseingangs.

Der Auftragseingang im Bus-Geschäft ist insgesamt deutlich zurückgegangen. Diese Entwicklung konnte in den Hauptregionen EU27+3, Nordamerika und Südamerika beobachtet werden. Dabei ist der Rückgang im Auftragseingang in Nordamerika stark ausgefallen, was unter anderem auf die Kaufzurückhaltung der Kunden sowie auf die Auswirkungen der US-Zollpolitik zurückzuführen ist.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Finanzdienstleistungsaktivitäten der Volkswagen Group Mobility sowie von TRATON Financial Services und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden im Geschäftsjahr 2025 stark nachgefragt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft belief sich auf weltweit 11,5 (11,1) Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) konnte im Berichtsjahr in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 37,2 (34,1)% gesteigert werden. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. Dezember 2025 auf 30,0 (28,5) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte wurden 8,2 (7,9) Mio. Neuverträge unterzeichnet. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtsjahres mit 21,5 (20,4) Mio. Kontrakten über dem Niveau vom 31. Dezember 2024. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,7 (7,3) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge lag im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 bei 1,3 (1,5) Mio. Kontrakten. Der Vertragsbestand belief sich am 31. Dezember 2025 auf 4,3 (4,3) Mio. Einheiten, davon 1,6 (1,7) Mio. Verträge im Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In der Region Südamerika wurden im abgelaufenen Geschäftsjahr 1,2 (0,9) Mio. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des Berichtsjahres gegenüber dem 31. Dezember 2024 auf 2,2 (1,7) Mio. Einheiten zu; dabei entfielen 0,9 (0,7) Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Berichtsjahr lagen im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse bei 808 (775) Tsd. Einheiten. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende Dezember 2025 auf 1,9 (2,2) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,0 (1,2) Mio. Verträge.

ABSATZ

Im Berichtsjahr lag der weltweite Absatz des Volkswagen Konzerns, definiert als Absatz des Konzernbereichs Automobile, in einem herausfordernden Marktumfeld mit 9.022.111 (9.036.653) Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) auf dem Vorjahresniveau. Im Ausland sank das Absatzvolumen um 0,5% auf 7.801.948 Fahrzeuge. Im Wesentlichen wurden in China und den USA weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 6.433.789 (6.294.998) Fahrzeuge und lag damit um 2,2% über dem des Vorjahres. Insbesondere Spanien, Indien und Brasilien verzeichneten Zuwächse. Im Inland erhöhte sich der Absatz gegenüber dem Vorjahreswert um 2,1%. Der Inlandsanteil am Gesamtabatz des Konzerns stieg auf 13,5 (13,2)%.

PRODUKTION

Von Januar bis Dezember 2025 lag die weltweite Fertigung des Volkswagen Konzerns, definiert als Produktion des Konzernbereichs Automobile, mit 8.866.144 Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen) um 1,0% unter dem Vorjahreswert. Die Produktion des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China lag mit 6.249.942 (6.213.442) Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Im Inland stieg die Fertigung um 6,1% auf 1.789.409 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge an der Gesamtproduktion des Konzerns erhöhte sich auf 20,2 (18,8)%.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften, den At Equity einbezogenen Gesellschaften in China und in der Handelsorganisation lag am Ende des Berichtsjahres leicht über dem Stand zum Jahresende 2024.

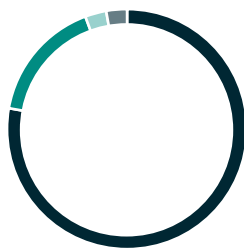
GESAMTBELEGSCHAFT

Im Geschäftsjahr 2025 waren im Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen durchschnittlich 667.164 Beschäftigte tätig, was einem Rückgang von 2,3% entspricht. Im Inland standen im Durchschnitt 286.505 Beschäftigte unter Vertrag; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft lag mit 42,9 (43,2)% unter dem Vorjahresniveau.

Zum 31. Dezember 2025 verringerte sich die Zahl der aktiven Beschäftigten im Volkswagen Konzern um 2,7% auf 628.893. Darüber hinaus befanden sich 16.925 Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit und 17.124 junge Menschen absolvierten eine Ausbildung. Am Ende des Berichtsjahres lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen bei 662.942 Beschäftigten, was einem Rückgang von 2,4% gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 2024 entspricht. Im Inland arbeiteten 284.032 Beschäftigte (–3,2%), während im Ausland 378.910 Beschäftigte (–1,9%) tätig waren. Die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen belief sich am Jahresende 2025 auf 602.659 Beschäftigte und lag damit um 1,9% unter dem Stand vom Jahresende 2024.

BESCHÄFTIGTE NACH SEGMENTEN

Stand 31. Dezember 2025



■ Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ¹	515.678
■ Nutzfahrzeuge	109.894
■ Finanzdienstleistungen	18.962
■ Sonstige Gesellschaften	18.408

1 Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

MENGENDATEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER¹

in Tsd.	2025	2024	%
Absatz (Fahrzeuge)	9.022	9.037	–0,2
Produktion (Fahrzeuge)	8.866	8.954	–1,0
Gesamtbelegschaft (am 31.12.)	662,9	679,5	–2,4

1 Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Akte und Anleihen

Die Kurse der Volkswagen Stamm- und der Vorzugsakte haben sich im Berichtsjahr positiv entwickelt.

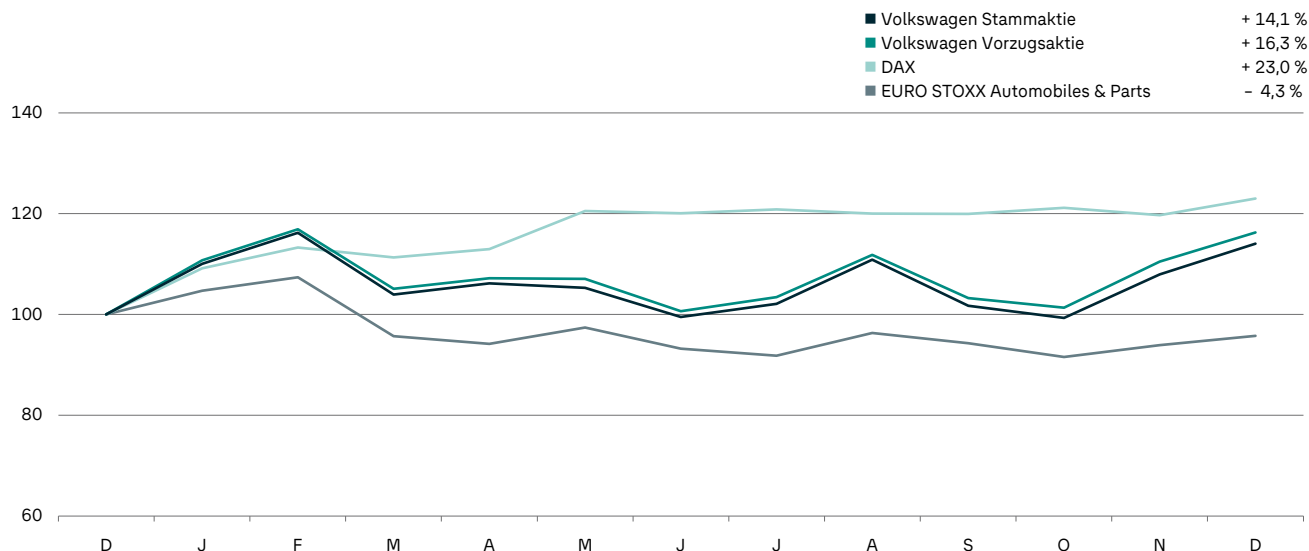
AKTIENMÄRKTE UND KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIEN

Die Kurse an den internationalen Aktienmärkten nahmen im Berichtsjahr 2025 einen uneinheitlichen Verlauf. Während sich die Börsen in Europa zunächst besser entwickelten als in den USA, führten geopolitische Unsicherheiten zu erhöhter Volatilität. Insbesondere an den US-Börsen entstanden Befürchtungen, dass die Handelspolitik der US-Regierung eine Rezession der eigenen Wirtschaft zur Folge haben könnte, was vor allem die Aktien US-amerikanischer Unternehmen aus den Sektoren künstliche Intelligenz und autonomes Fahren im Zusammenhang mit dem Auftreten neuer Wettbewerber aus China in den ersten Monaten unter Druck setzte. Zudem belastete die Eskalation des Nahost-Konflikts das Geschehen. Im weiteren Verlauf des Jahres führten die Erwartung sinkender Zinsen sowie die gute Entwicklung bei Technologieaktien zunächst zu einem beträchtlichen Anstieg der Kurse in den USA.

Der deutsche Aktienindex (DAX) startete zunächst verhalten in das Jahr 2025 und ging ab Mitte Januar in einen Aufwärtstrend über. In dessen Verlauf verzeichnete der Index in kurzer Abfolge neue Allzeithochs. Das deutsche Börsenbarometer profitierte insbesondere von der Hoffnung der Marktteilnehmenden auf Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank. Positiv wirkten darüber hinaus Nachrichten über Friedensverhandlungen für die Ukraine, die Aussicht auf eine Konjunkturerholung durch das geplante Investitionspaket der Bundesregierung sowie die durch die EU-Kommission angekündigte Flexibilisierung zur Erreichung der Emissionsvorgaben für die Automobilindustrie. Die Anfang April 2025 angekündigten drastischen Zollerhöhungen durch die USA führten zu einer großen Unsicherheit und daraus resultierenden Kursabschlägen. Im Anschluss erholte sich der DAX wieder von seinen Verlusten aufgrund der Hoffnung auf Fortschritte im weltweiten Handelsstreit und der vorübergehenden Aussetzung der erhöhten Zölle. Im Juni 2025 führte die Eskalation im Nahost-Konflikt zu fallenden Kursen. Zu Beginn des dritten Quartals 2025 erzielte der DAX dann eine neue Bestmarke unter anderem aufgrund von Kapitalverlagerung aus den USA nach Deutschland infolge der Zollpolitik der USA. Gegen Ende des Berichtsjahres entwickelte sich der Leitindex seitwärts, lag jedoch am 31. Dezember 2025 um 23,0% über dem Stand am Jahresende 2024. Als Performanceindex berücksichtigt der DAX die Wiederanlage von Dividenden. Der EURO STOXX Automobiles & Parts als reiner Preisindex blieb im Betrachtungszeitraum durch das schwierige Marktumfeld der Automobilindustrie belastet und lag um 4,3% unter dem Wert vom Jahresende 2024.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2024 BIS DEZEMBER 2025

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2024 = 100



Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG entwickelten sich von Anfang des Berichtszeitraums bis Mitte März zunächst sehr positiv. Die Ende 2024 erzielte Tarifvereinbarung „Zukunft Volkswagen“, die strukturelle Maßnahmen und Kosteneinsparungen an den deutschen Volkswagen Standorten vorsieht, wurde vom Markt positiv wahrgenommen. Zudem wirkten sich die Ankündigung der EU-Kommission zur Flexibilisierung der Emissionsvorgaben, die Zahlen des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 und ein als solide wahrgenommener Ausblick auf das Jahr 2025 positiv auf die Kursentwicklung aus. Ab Mitte März 2025 gerieten die Notierungen zunehmend unter Druck. Ursächlich für das eingetrübte Branchen- und Börsenumfeld waren insbesondere die gestiegenen handelspolitischen Spannungen, ausgelöst durch die Ankündigung beträchtlich steigender US-Zölle sowie die damit verbundene hohe Unsicherheit hinsichtlich der zukünftigen Ergebnisentwicklung. Gute Verkaufszahlen wirkten sich im weiteren Verlauf zunächst positiv auf den Kurs aus, bevor die Eskalation im Nahost-Konflikt erneut belastend wirkte. Zu Beginn des dritten Quartals 2025 bewerteten Anleger die Fortschritte des Volkswagen Konzerns bei seinen Performance-Programmen positiv. Trotz der mit der Veröffentlichung der Halbjahresergebnisse reduzierten Prognose für 2025 konnten die Kurse zunächst zulegen. Die im September 2025 erneut angepasste Prognose 2025 für den Volkswagen Konzern – vor dem Hintergrund der Auswirkungen der veränderten Produktplanung und der Mittelfristambition der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG – führte jedoch zunächst zu einem Rückgang der Kurse. Zum Ende des Berichtsjahres war ein Aufwärtstrend zu verzeichnen, so dass am Jahresende 2025 die Vorzugsaktie um 16,3% und die Stammaktie um 14,1% über dem Wert zum Jahresende 2024 notierten. Beide Aktien entwickelten sich damit besser als der DAX und insbesondere der Vergleichsindex EURO STOXX Automobiles & Parts. Unter der Annahme einer Re-Investition der im Mai 2025 gezahlten Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der Ausschüttung in die Volkswagen Aktien lag die Gesamtrendite der Vorzugsaktie bei 23,9% und die der Stammaktie bei 21,2%.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2025

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	112,80	86,35	105,10
	Datum	10.03.	09.04.	31.12.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	110,15	83,84	103,55
	Datum	10.03.	09.04.	31.12.
DAX	Kurs	24.611	19.671	24.490
	Datum	09.10.	09.04.	31.12.
ESTX Auto & Parts	Kurs	593	448	510
	Datum	26.02.	09.04.	31.12.

DIVIDENDENPOLITIK

Die Volkswagen AG verfolgt eine kontinuierliche Dividendenpolitik, die die Aktionärinnen und Aktionäre angemessen am Geschäftserfolg beteiligt. Dabei fügt sich unsere Dividendenpolitik in unsere Finanzstrategie ein. Die der Hauptversammlung für das jeweils zugrunde liegende Jahr vorgeschlagene Dividende berücksichtigt daher die finanzwirtschaftlichen Ziele, insbesondere die Absicherung einer soliden finanziellen Basis, im Rahmen der Umsetzung der Unternehmensstrategie.

Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel „Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)“ des vorliegenden Geschäftsberichts: Der Vorstand schlägt für das Geschäftsjahr 2025 eine Dividende von 5,20 (6,30) € je Stammaktie und 5,26 (6,36) € je Vorzugsaktie vor. Auf dieser Basis beträgt die Ausschüttungssumme insgesamt 2,6 Mrd. €. Sie liegt damit um 17,4 % unter dem Vorjahreswert von 3,2 Mrd. €. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Volkswagen AG entfällt, und beträgt 39,2 (29,6) %. In 2025 wurde bei der Ermittlung der Bemessungsgrundlage für die Dividendenzahlung die nicht zahlungswirksame Abschreibung auf den dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten Goodwill nicht berücksichtigt. Die um diesen Effekt bereinigte Ausschüttungsquote beträgt für das Berichtsjahr 30,0 %. Wir streben das strategische Ziel einer Ausschüttungsquote von mindestens 30 % an.

DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie, gemessen am Schlusskurs des letzten Handelstages 2025, bei 4,9 (6,8) %. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 5,1 (7,1) %.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2025 lag mit 13,29 € um 37,8 % unter Vorjahr. Bei den Vorzügen ging das unverwässerte Ergebnis je Aktie um 37,7 % im Vergleich zum Vorjahreswert auf 13,35 € zurück. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtsjahres in Umlauf befindlichen Stamm- beziehungsweise Vorzugsaktien. Da die unverwässerte und die verwässerte Zahl der Aktien identisch sind, entspricht das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

Zur Ermittlung des Ergebnisses je Aktie siehe auch Angabe „Ergebnis je Aktie“ im Anhang zum Konzernabschluss 2025.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2025

in Prozent des Gezeichneten Kapitals



■ Porsche Automobil Holding SE	31,9 %
■ Institutionelle Anleger Ausland	19,4 %
■ Qatar Holding LLC	10,4 %
■ Land Niedersachsen	11,8 %
■ Privataktionäre/Weitere	24,4 %
■ Institutionelle Anleger Inland	2,1 %

AKTIONÄRSSTRUKTUR

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG betrug zum Ende des Berichtsjahres 1.283.315.873,28€. Die obige grafische Darstellung zeigt die Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2025.

Die Stimmrechtsverteilung der 295.089.818 Stammaktien sah zum Bilanzstichtag wie folgt aus: Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, hielt 53,3% der Stimmrechte. Zweitgrößter Aktionär war das Land Niedersachsen mit einem Anteil an den Stimmrechten von 20,0%. Als drittgrößter Aktionär hielt die Qatar Holding LLC 17,0%. Die restlichen 9,7% der Stammaktien waren im Streubesitz (Free-Float).

Die Stimmrechtsmitteilungen gemäß WpHG sind unter www.volkswagen-group.com/stimmrechtsmitteilungen veröffentlicht.

DATEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

	Stammaktie	Vorzugsaktie
ISIN	DE0007664005	DE0007664039
WKN	766400	766403
Deutsche Börse/Bloomberg	VOW	VOW3
Reuters	VOWG.DE	VOWG_p.DE
		DAX, CDAX, STOXX EUROPE 600, EURO STOXX 50, EURO STOXX Automobiles & Parts, Prime All Share, MSCI Europe
Wesentliche Marktindizes	CDAX, Prime All Share	
Handelsplätze	Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Stuttgart, Xetra	

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

Dividendenentwicklung		2025	2024	2023	2022	2021
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	295.090	295.090	295.090	295.090	295.090
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	206.205	206.205	206.205	206.205	206.205
Dividende ¹						
je Stammaktie	€	5,20	6,30	9,00	8,70	7,50
je Vorzugsaktie	€	5,26	6,36	9,06	8,76	7,56
Dividendenausschüttung ¹	Mio. €	2.619	3.171	4.524	4.374	3.772
auf Stammaktien	Mio. €	1.534	1.859	2.656	2.567	2.213
auf Vorzugsaktien	Mio. €	1.085	1.311	1.868	1.806	1.559
Wertentwicklung der Aktien ²		2025	2024	2023 ³	2022 ⁴	2021
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	105,10	92,15	118,45	147,65	258,40
Kursentwicklung	%	+ 14,1	- 22,2	- 19,8	- 42,9	+ 51,9
Jahreshöchstwert	€	112,80	151,50	181,65	279,40	327,20
Jahrestiefstwert	€	86,35	82,40	106,40	145,00	165,70
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	103,55	89,04	111,80	116,42	177,48
Kursentwicklung	%	+ 16,3	- 20,4	- 4,0	- 34,4	+ 16,4
Jahreshöchstwert	€	110,15	128,50	142,20	193,10	246,55
Jahrestiefstwert	€	83,84	80,32	99,14	114,88	144,80
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	52,4	45,6	58,0	67,6	112,8
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.	Mrd. €	188,3	182,3	175,0	165,4	144,4
Börsenwert zu Eigenkapital	Faktor	0,28	0,25	0,33	0,41	0,78
Kennzahlen je Aktie		2025	2024	2023 ³	2022 ⁴	2021
Ergebnis je Stammaktie ⁵						
unverwässert	€	13,29	21,36	31,79	29,66	29,59
verwässert	€	13,29	21,36	31,79	29,66	29,59
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.	€	375,58	363,65	349,03	329,90	288,15
Kurs-Gewinn-Verhältnis ⁶						
Stammaktie	Faktor	7,9	4,3	3,7	5,0	8,7
Vorzugsaktie	Faktor	7,8	4,2	3,5	3,9	6,0
Dividendenrendite ⁷						
Stammaktie	%	4,9	6,8	7,6	5,9	2,9
Vorzugsaktie	%	5,1	7,1	8,1	7,5	4,3
Börsenumsätze ⁸		2025	2024	2023	2022	2021
Umsatz Volkswagen Stammaktien	Mrd. €	1,6	2,0	1,4	2,7	6,1
	Mio. Stück	16,6	18,3	10,2	13,5	23,3
Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien	Mrd. €	26,6	27,7	31,4	44,9	58,8
	Mio. Stück	275,7	263,7	263,2	302,2	300,4
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	2,6	3,5	4,1	4,7	6,6

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2021 bis 2024 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2021 ohne Berücksichtigung der Sonderdividende aufgrund des Börsengangs der Porsche AG. Für das Jahr 2025 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.

2 Xetra-Kurse.

3 Das Jahr 2023 wurde angepasst.

4 Das Jahr 2022 wurde angepasst.

5 Zur Ermittlung siehe Angabe „Ergebnis je Aktie“ im Anhang zum Konzernabschluss.

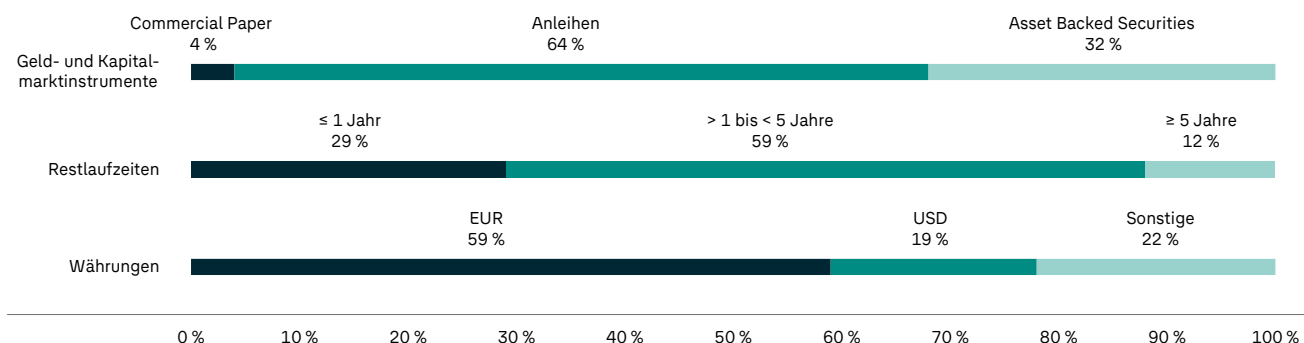
6 Verhältnis des Jahresendkurses zum Ergebnis je Aktie.

7 Dividende je Aktie bezogen auf den Jahresendkurs.

8 Orderbuchumsätze an der elektronischen Handelsplattform Xetra (Deutsche Börse).

REFINANZIERUNGSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Stand 31. Dezember 2025



REFINANZIERUNG

Über die Begebung von Anleihen in unterschiedlichen Währungen und Laufzeiten konnte sich der Volkswagen Konzern im Jahr 2025 in einem herausfordernden Marktumfeld erfolgreich auf den internationalen Kapitalmärkten refinanzieren.

Auf dem US-amerikanischen Kapitalmarkt platzierte die Volkswagen Group of America Finance, LLC im März und September 2025 Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 5,5 Mrd. USD. Im kanadischen Markt wurde im November eine Anleihe in drei Tranchen über insgesamt 1 Mrd. CAD begeben.

Nachdem die Volkswagen International Finance N.V. bereits in den Vorjahren lokal am chinesischen Kapitalmarkt aktiv war, emittierte sie im Mai und November 2025 erneut sogenannte Panda-Anleihen in Höhe von 2,5 Mrd. CNY.

Auf Basis eines Green Finance Frameworks hat die Volkswagen International Finance N.V. im Mai 2025 eine grüne Hybridanleihe in zwei Tranchen mit einem Gesamtvolumen in Höhe von 1,9 Mrd. € ausgegeben. Mit den Nettoerlösen wurde die im Jahr 2020 durch die Volkswagen International Finance N.V. begebene Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen von 1,5 Mrd. € teilweise refinanziert, die fristgerecht mit Wirkung zum 17. Juni 2025 gekündigt wurde. Die darüber hinausgehenden Nettoerlöse dienen zur Refinanzierung der im Jahr 2014 durch die Volkswagen International Finance N.V. begebenen Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen von 1,75 Mrd. €, die am 4. Februar 2026 fristgerecht zum 24. März 2026 gekündigt wurde. Durch dieses Vorgehen erhöhte sich das ausstehende Hybridportfolio vorübergehend auf 15,55 Mrd. € und fällt mit der Kündigung zu Ende März 2026 auf 12,3 Mrd. € zurück.

Darüber hinaus wurden im Mai und im August 2025 unbesicherte erstrangige grüne Anleihen im Gesamtwert von 0,9 Mrd. € auf Basis des Green Finance Frameworks durch die Volkswagen International Finance N.V. begeben.

Die TRATON Finance Luxembourg S.A., eine indirekte Tochtergesellschaft der TRATON SE, begab im Januar 2025 öffentliche Anleihen über 1,2 Mrd. € sowie im August eine weitere öffentliche Anleihe über 0,75 Mrd. €. Ergänzend wurden im Jahr 2025 insgesamt umgerechnet 1,82 Mrd. € über Privatplatzierungen sowie Anleihen in Schweizer Franken und schwedischer Krone begeben.

Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wurden neben einigen Privatplatzierungen auch öffentliche Euro-Benchmark-Anleihen im grünen Format emittiert. Die Volkswagen Bank GmbH platzierte im Juni, im Oktober und im Dezember 2025 drei unbesicherte, aber vorrangige Anleihen im „senior preferred“-Format jeweils in mehreren Tranchen über insgesamt 6,0 Mrd. €. Die Volkswagen Financial Services N.V. hat im Geschäftsjahr 2025 Anleihen in Hongkong-Dollar, Euro, britischen Pfund und schwedischen Kronen im Euro-Gegenwert von circa 700 Mio. € begeben.

Darüber hinaus wurden im Volkswagen Konzern über verschiedene Emissionsgesellschaften in den jeweiligen Konzernbereichen Wertpapiere in diversen Währungen und Regionen emittiert.

Neben der Begebung erstrangiger und unbesicherter Anleihen waren Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen ein weiterer Bestandteil unserer Refinanzierung. In Europa wurden öffentliche ABS-Transaktionen mit einem

Gesamtvolumen von 3,5 Mrd.€ platziert. Außerdem wurden öffentliche ABS-Transaktionen in Großbritannien, Australien, Japan und China begeben.

Zusätzlich war der Volkswagen Konzern auch am Commercial-Paper-Markt mit mehreren Emissionsgesellschaften aktiv.

Der Anteil festverzinslicher Refinanzierungsinstrumente war im Berichtsjahr doppelt so hoch wie der Anteil variabel verzinslicher Instrumente.

Durch den gleichzeitigen Einsatz von Derivaten wird das Ziel verfolgt, bei Refinanzierungen grundsätzlich Zins- und Währungsrisiken weitestgehend auszuschließen.

Die folgende Tabelle zeigt, welche Finanzinstrumente an den Geld- und Kapitalmärkten zum 31. Dezember 2025 genutzt wurden. Sie veranschaulicht die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns:

Finanzinstrumente	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2025 Mrd. €
Unbesicherte Commercial Paper und Anleihen	302,4	109,6
davon: Commercial Paper		6,4
Anleihen		103,2
davon: Hybrid-Anleihen		14,1
Forderungsverbriefungen (Asset-Backed-Securities)	109,3	51,4

Die im März 2025 durch die Volkswagen AG abgeschlossene syndizierte Kreditlinie über 12,5 Mrd.€ blieb zum Jahresende 2025 ungenutzt. Die Volkswagen AG hat im Februar 2025 einen grünen Kredit (Green Loan) in Höhe von 1,0 Mrd.€ abgeschlossen.

Bei weiteren Konzerngesellschaften bestanden syndizierte, bestätigte Kreditlinien über insgesamt 15,6 Mrd.€, von denen 0,0 Mrd.€ in Anspruch genommen wurden. Zusätzlich bestanden im Volkswagen Konzern in verschiedenen Ländern mit nationalen und internationalen Banken bilaterale, bestätigte Kreditlinien über insgesamt 2,5 Mrd.€, von denen 0,1 Mrd.€ genutzt wurden.

RATINGS

Die Rating-Agentur Standard & Poor's bestätigte im Dezember 2025 das kurz- und langfristige Rating der Volkswagen AG mit A-2 beziehungsweise BBB+. Der Ausblick wurde jedoch von „stabil“ auf „negativ“ abgesenkt. Moody's Investors Service stufte das langfristige Rating im März 2025 von A3 um eine Ratingstufe auf Baa1 herab. Das kurzfristige Rating wurde mit P-2 beibehalten. Beide Ratings erhielten einen „stabilen“ Ausblick. Fitch Ratings erneuerte im April 2025 die Bewertung der Kreditwürdigkeit der Volkswagen AG im kurz- und langfristigen Rating mit F1 beziehungsweise A-, senkte jedoch den Ausblick von „stabil“ auf „negativ“.

Im Dezember 2025 bestätigte Standard & Poor's die Ratings der Volkswagen Financial Services AG (VW FS AG), der Volkswagen Bank GmbH (VW Bank) und der Volkswagen Financial Services Overseas AG (VW FS Overseas AG) mit einem Langfrist-Rating von BBB+ und einem Kurzfrist-Rating von A-2. Im Nachgang zur Änderung bei der Volkswagen AG wurde der Ausblick jeweils von „stabil“ auf „negativ“ abgesenkt, mit Ausnahme der VW Bank, die ihren Ausblick von „stabil“ beibehielt. Moody's Investors Service senkte im März 2025 das Rating der VW FS AG und der VW FS Overseas AG im Nachgang zum Downgrade der Volkswagen AG auf ein langfristiges Rating von Baa1, bestätigte das kurzfristige Rating bei P-2 und setzte den Ausblick wieder auf „stabil“. Die VW Bank hingegen wurde mit einem langfristigen Rating von A1 und einem kurzfristigen von P-1 bestätigt. Der Ausblick bleibt „negativ“. Fitch Ratings bestätigte im September 2025 die Ratings der VW FS AG und der VW FS Overseas AG jeweils mit einem langfristigen A- und einem kurzfristigen F1. Das Rating der VW Bank blieb bei einem langfristig senior preferred A und einem kurzfristigen F1. Der Ausblick wurde im April 2025 im Nachgang zur Änderung bei der Volkswagen AG jeweils von „stabil“ auf „negativ“ geändert.

Für die TRATON SE bestätigte Standard & Poor's im Dezember 2025 das kurz- und langfristige Rating mit A-2 beziehungsweise BBB. Im Nachgang zur Änderung bei der Volkswagen AG wurde der Ausblick im Dezember 2025 auf „negativ“ abgesenkt. Moody's Investors Service hielt im Oktober 2025 am langfristigen Rating von Baa2 fest, senkte den Ausblick allerdings von „positiv“ auf „stabil“. Zudem wurde das Kurzfrist-Rating mit P-2 ebenfalls bestätigt.

RATINGS

	VOLKSWAGEN AG		VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG		VOLKSWAGEN BANK GMBH		VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES OVERSEAS AG		TRATON SE	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Standard & Poor's										
kurzfristig	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2	A-2
langfristig	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB	BBB
Ausblick	negativ	stabil	negativ	stabil	stabil	stabil	negativ	stabil	negativ	stabil
Moody's Investors Service										
kurzfristig	P-2	P-2	P-2	P-2	P-1	P-1	P-2	P-2	P-2	P-2
langfristig	Baa1	A3	Baa1	A3	A1	A1	Baa1	A3	Baa2	Baa2
Ausblick	stabil	negativ	stabil	negativ	negativ	negativ	stabil	negativ	stabil	positiv
Fitch Ratings										
kurzfristig	F1	F1	F1	F1	F1	F1	F1	F1		
langfristig	A-	A-	A-	A-	A	A	A-	A-		
Ausblick	negativ	stabil	negativ	stabil	negativ	stabil	negativ	stabil		

ESG-RATINGS

Analysten und Investoren stützen ihre Anlageempfehlungen und -entscheidungen auch auf das Nachhaltigkeitsprofil von Unternehmen. Sie ziehen unter anderem ESG-Ratings heran, um die Leistungen eines Unternehmens in den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und Unternehmensführung (Governance) zu beurteilen. Gleichzeitig sind diese Ratings ein wichtiges Instrument, um den Fortschritt unserer Konzernstrategie zu überwachen und interne Maßnahmen abzuleiten.

Im Geschäftsjahr 2025 wurde Volkswagen im ESG-Rating von MSCI unverändert mit B, von ISS STOXX mit C+ und von CDP mit A- bewertet. Im Sustainalytics Rating konnte sich der Volkswagen Konzern in der „Medium Risk“-Bewertung weiter verbessern.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Das Jahr 2025 war durch unbeständige geopolitische und geoökonomische Rahmenbedingungen und eine zunehmende Wettbewerbsintensität geprägt. In diesem herausfordernden Marktumfeld erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse auf dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis ging vor allem aufgrund der seit Anfang April 2025 von den USA erhöhten Einfuhrzölle sowie der Aufwendungen im Zusammenhang mit der veränderten Produktplanung und der Wertberichtigung auf den Goodwill von Porsche zurück.

Seit dem 1. Januar 2025 umfasst die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns gemäß IFRS 8 die drei berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Das Segment Power Engineering wird aus Wesentlichkeitsgründen nicht mehr separat berichtet. Zudem werden Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, in der Segmentberichterstattung unter „Sonstige operative Gesellschaften“ zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik. Die Überleitung der Segmentberichterstattung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion.

Dieser Logik folgend berichtet der Volkswagen Konzern seit dem 1. Januar 2025 die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen sowie die Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen. Der Konzernbereich Automobile umfasst dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, das Segment Nutzfahrzeuge, die sonstigen operativen Gesellschaften, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen. Die Konsolidierung beinhaltet die Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den beiden Konzernbereichen und wird separat gezeigt. Die Vorjahreswerte des Konzernbereichs Automobile entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

KENNZAHLEN 2025 NACH SEGMENTEN

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	244.484	42.540	62.136	349.160	6.487	- 33.733	321.913
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.966	2.417	3.708	11.090	198	- 2.420	8.868
in % der Umsatzerlöse	2,0	5,7	6,0	3,2			2,8
Sachinvestitionen und aktivierte Entwicklungskosten	20.953	2.784	270	24.008	335	3	24.346

NEUAUSRICHTUNG PRODUKTSTRATEGIE PORSCHE

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche) beschloss im Geschäftsjahr 2025 die Neuausrichtung der Produktstrategie, welche die Markteinführung bestimmter vollelektrischer Fahrzeugmodelle zu einem späteren Zeitpunkt vorsieht. Zudem sollen Modelle mit Verbrennungsmotor länger angeboten werden. Insbesondere soll die Entwicklung der geplanten neuen Plattform für Elektrofahrzeuge für die 2030er Jahre neu terminiert werden. Die Plattform soll in Abstimmung mit anderen Marken des Volkswagen Konzerns technologisch neu aufgesetzt werden. Aus dieser Neutermiierung ergaben sich eine Wertberichtigung auf aktivierte Projektkosten sowie Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen von 2,0 Mrd. €, die in den Kosten der Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns erfasst wurden. Hiervon ist neben Porsche auch die Markengruppe Progressive betroffen.

GOODWILL IMPAIRMENT PORSCHE

Im Zuge der Anpassung der Unternehmensplanung von Porsche hat der Volkswagen Konzern im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2025 eine Werthaltigkeitsprüfung des dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten Goodwills durchgeführt. Das Geschäftssegment Porsche umfasst die Marke Porsche ohne deren Aktivitäten, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet sind. Daraus ergab sich eine nicht zahlungswirksame Wertberichtigung in Höhe von 2,7 Mrd. €, die in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Volkswagen Konzerns erfasst wurde. Dem Werthaltigkeitstest lag eine Discounted-Cashflow-Berechnung zugrunde, in der die von Porsche angestrebte mittelfristige operative Umsatzrendite von 10 bis 15 % berücksichtigt wurde.

AUSWIRKUNGEN AUS DEN ERHÖHTEN IMPORTZÖLLEN DER USA

Im Rahmen eines neuen Handelsabkommens zwischen der EU und den USA wurde im dritten Quartal 2025 für die Einfuhr europäischer Fahrzeuge und Fahrzeugteile in die USA ein Zollsatz von 15 % vereinbart. Diese Regelung gilt rückwirkend ab dem 1. August 2025 und ersetzt die seit April 2025 geltenden Strafzölle von 25 % und den Regelzollsatz von 2,5 %. Daneben werden für Fahrzeugimporte aus Mexiko seit April 2025 Zölle von 25 % erhoben. Darüber hinaus traten zum 1. November 2025 neue Importzölle von 25 % für schwere und mittelschwere Lkw in Kraft. Das Operative Ergebnis ist neben den erhöhten Zollaufwendungen für abgesetzte Fahrzeuge und Fahrzeugteile auch durch Wertberichtigungen für die verlustfreie Bewertung von Vorräten und durch einen erhöhten Rückstellungsbedarf für Gewährleistungsverpflichtungen belastet. Insgesamt ergaben sich im Berichtsjahr aus den erhöhten Importzöllen der USA Aufwendungen in Höhe von 2,9 Mrd. €, die in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden.

RESTRUKTURIERUNG IM VOLKSWAGEN KONZERN

Im Geschäftsjahr 2025 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 1,3 Mrd. € im Wesentlichen in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst, die vornehmlich auf die AUDI AG, CARIAD SE und Volkswagen Sachsen GmbH entfallen. Gegenläufig wirkten in diesem Zusammenhang Erträge aus der Auflösung von personalbezogenen Rückstellungen bei der AUDI AG in Höhe von 0,3 Mrd. €, die im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden.

CO₂-FLOTTENREGULIERUNG

Im Berichtsjahr wurden unter Berücksichtigung geltender EU-Regularien für Europa Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Höhe von insgesamt 0,5 Mrd. € in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Des Weiteren erfolgte in den USA im Rahmen des „One Big Beautiful Bill Act“ vom 4. Juli 2025 eine Gesetzesänderung für Emissionsverfehlungen im amerikanischen Markt. In diesem Zusammenhang erfasste Erträge wurden im Berichtsjahr insgesamt durch Aufwendungen für weitere USA-Regularien leicht überkompensiert.

RIVIAN

Im Rahmen der Kooperation mit dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) hat Volkswagen im Juni 2025 auf Basis der im Vorjahr geschlossenen Vereinbarung eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. USD in Rivian Stammaktien getätigt. Dadurch ist der Beteiligungsanteil von Volkswagen an Rivian auf 12,3% gestiegen. Der Kaufpreis basierte auf einem bestimmten durchschnittlichen Marktpreis der Rivian Stammaktien zuzüglich Prämienzahlung. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

Eine detaillierte Erläuterung zur Kooperation mit Rivian finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses unter der Angabe „Wesentliche Transaktionen des Vorjahres“.

PLATZIERUNG TRATON SE AKTIEN

Im März 2025 hat Volkswagen über seine Tochtergesellschaft Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg die Platzierung von 11 Mio. Aktien der TRATON SE, München (TRATON SE) zu einem Preis von 32,75€ pro Aktie im Gesamtwert in Höhe von 0,4 Mrd. € abgeschlossen. Die Platzierung entspricht einem Anteil am Grundkapital der TRATON SE in Höhe von 2,2% und reduziert die direkte Beteiligung an der TRATON SE von 89,7% auf 87,5%. Volkswagen hat im Zusammenhang mit der Transaktion die Absicht geäußert, mittelfristig einen Anteil von 75% plus eine Aktie zu halten.

NORTHVOLT AB

Das schwedische Unternehmen Northvolt AB, Stockholm/Schweden (Northvolt), an dem der Volkswagen Konzern beteiligt ist, hat am 12. März 2025 in Schweden Insolvenz angemeldet. Zum 31. März 2025 wurde im Konzernabschluss daraufhin die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity Methode beendet. Daraus ergibt sich ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,1 Mrd. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen ist. Der Aufwand resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von bisher erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus At Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen umgegliedert wurden. Der Beteiligungsbuchwert wurde bereits im Geschäftsjahr 2024 vollständig wertberichtigt. Aus der Abwertung des Beteiligungsbuchwertes und der Darlehensforderungen gegenüber Northvolt ergab sich im Vorjahr insgesamt ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,7 Mrd. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wurde.

DIESELTHEMATIK

Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden Effekte aus der Dieselthematik nicht mehr als Sondereinflüsse gesondert angegeben. Im Berichtsjahr wurde im Zusammenhang mit der Dieselthematik ein Aufwand in Höhe von 0,1 Mrd. € erfasst.

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 321,9 (324,7) Mrd. € und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Der ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen gestiegene Fahrzeugabsatz und die gute Umsatzentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen hatten einen positiven, die Wechselkursentwicklung einen negativen Einfluss. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,5 (80,9) % seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis nahm um 8,2 Mrd. € auf 51,2 Mrd. € ab. Die Bruttomarge reduzierte sich in der Folge auf 15,9 (18,3) %.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2025 auf 8,9 (19,1) Mrd. €. Die operative Umsatzrendite betrug 2,8 (5,9) %. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf den Goodwill und aktivierte Projektkosten sowie aus weiteren Aufwendungen im Zusammenhang mit der veränderten Produktplanung von Porsche in Höhe von insgesamt 4,7 Mrd. €. Zusätzliche Belastungen in Höhe von 2,9 Mrd. € ergaben sich in Verbindung mit den seit Anfang April 2025 erhöhten Einfuhrzöllen der USA. Darüber hinaus wirkte sich die CO₂-Flottenregulierung in Europa ergebnisbelastend aus. Außerdem beeinträchtigten negative Mix-, Preis und Wechselkurseffekte sowie steigende Aufwendungen für den Aufbau des Geschäftsfelds Battery das Ergebnis. Die Belastungen aus Restrukturierungsmaßnahmen halbierten sich im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahreswert.

Das Finanzergebnis lag mit 0,4 (-2,3) Mrd. € über dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen verbesserte sich gegenüber dem Vorjahr. Darin wirkten in beiden Zeiträumen negative Effekte im Zusammenhang mit der Beteiligung an Northvolt, die im Vorjahr höher waren als im Berichtsjahr. Rückläufige Zinserträge verminderten das Zinsergebnis. Das übrige Finanzergebnis erhöhte sich im Geschäftsjahr 2025 im Wesentlichen aufgrund positiver Einflüsse im Wertpapier- und Fondsergebnis, während der Vorjahreszeitraum vor allem durch die Wertberichtigungen im Zusammenhang mit der Beteiligung an Northvolt negativ beeinflusst war.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	2025	2024	2025	2024 ²	2025	2024	2025	2024
Umsatzerlöse	321.913	324.656	290.390	290.646	62.136	58.769	- 30.612	- 24.759
Kosten der Umsatzerlöse	- 270.671	- 265.184	- 248.518	- 238.396	- 52.422	- 50.714	30.270	23.926
Bruttoergebnis	51.243	59.472	41.872	52.250	9.714	8.055	- 342	- 833
Vertriebskosten	- 22.804	- 22.320	- 21.530	- 21.474	- 1.517	- 1.196	243	350
Verwaltungskosten	- 12.541	- 12.754	- 10.383	- 10.352	- 2.290	- 2.529	132	127
Sonstiges betriebliches Ergebnis	- 7.029	- 5.338	- 4.680	- 4.125	- 2.199	- 1.211	- 151	- 2
Operatives Ergebnis	8.868	19.060	5.279	16.300	3.708	3.119	- 119	- 358
Operative Umsatzrendite (in %)	2,8	5,9	1,8	5,6	6,0	5,3	-	-
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	930	375	1.138	526	- 208	- 151	-	-
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	- 491	- 2.629	292	- 1.253	- 159	26	- 624	- 1.402
Finanzergebnis	439	- 2.255	1.430	- 728	- 367	- 125	- 624	- 1.402
Ergebnis vor Steuern	9.307	16.806	6.709	15.572	3.340	2.994	- 742	- 1.761
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 2.403	- 4.411						
Ergebnis nach Steuern	6.904	12.394						

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Werte entsprechen der seit 2025 geltenden Berichtsstruktur.

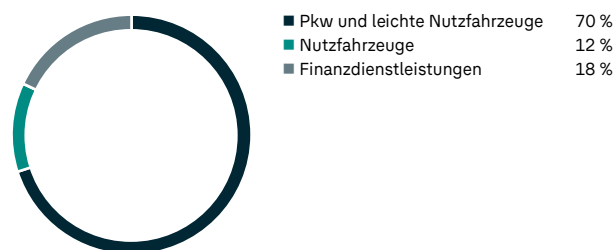
UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2025

in Prozent



UMSATZANTEILE NACH BERICHTSPFLICHTIGEN SEGMENTEN 2025

in Prozent



Im Geschäftsjahr 2025 nahm das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 7,5 Mrd. € auf 9,3 Mrd. € ab. Die Umsatzrendite vor Steuern ging auf 2,9 (5,2)% zurück. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 2,4 (4,4) Mrd. €. Die daraus resultierende Steuerquote belief sich auf 25,8 (26,3)%. Im Juli 2025 wurde in Deutschland eine Änderung des Körperschaftsteuergesetzes verabschiedet. Infolgedessen wird der Körperschaftsteuersatz stufenweise ab 2028 von 15 auf 10 % abgesenkt. Dies führte im Geschäftsjahr 2025 zu einem Ertrag von 0,9 Mrd. € aus der Bewertung von latenten Steueransprüchen und latenten Steuerschulden der deutschen Konzernunternehmen. Dem gegenüber wirkte die Abschreibung auf den Goodwill von Porsche nicht steuermindernd, so dass sich eine Konzernsteuerquote auf Vorjahresniveau ergab. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 5,5 Mrd. € auf 6,9 Mrd. €.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 verzeichnete der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse auf dem Niveau des Vorjahres in Höhe von 290,4 (290,6) Mrd. €. Der ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen gestiegene Fahrzeugabsatz hatte einen positiven, die Wechselkursentwicklung einen negativen Einfluss. Mit 244,5 (241,5) Mrd. € lagen die Umsatzerlöse im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in der Größenordnung des Vorjahres. Auch hier wirkte der ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen gestiegene Fahrzeugabsatz, dem negative Wechselkurse entgegenstanden. Das Segment Nutzfahrzeuge verfehlte mit 42,5 (46,2) Mrd. € im Wesentlichen aufgrund rückläufiger Volumina das Vorjahr spürbar. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum überproportional zu den Umsatzerlösen. Hierin enthalten waren vor allem gestiegene Materialkosten, Aufwendungen im Zusammenhang mit der geänderten Produktplanung von Porsche sowie Belastungen resultierend aus den von den USA seit April 2025 erhöhten Einfuhrzöllen und aus der CO₂-Flottenregulierung in Europa. Die primären Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile fielen im Berichtsjahr mit 19,4 (21,0) Mrd. € um 7,7 % niedriger aus als ein Jahr zuvor; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) – ging auf 6,7 (7,2)% zurück. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und der Sachinvestitionsquote zusammensetzt, nahm auf 11,8 (13,0)% ab. Neben der umweltfreundlichen Ausrichtung unseres Produktportfolios standen vor allem der Ausbau unserer Batteriekompetenz, die Entwicklung von Software und neuen Plattformen sowie der Aufbau neuer Technologien im Mittelpunkt. Die Aktivierungsquote belief sich auf 48,1 (48,7)%. Die ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten erhöhten sich insbesondere aufgrund der Wertberichtigung auf aktivierte Projektkosten von Porsche auf 18,4 (18,0) Mrd. €.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2025	2024 ¹
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	19.412	21.030
davon aktivierte Entwicklungskosten	9.343	10.244
Aktivierungsquote in % ²	48,1	48,7
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	8.365	7.209
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	18.434	17.995
Forschungs- und Entwicklungskostenquote in % (F&E-Quote)³	6,7	7,2

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

2 Anteil der aktivierten Entwicklungskosten an den gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten.

3 Gesamte Forschungs- und Entwicklungskosten in Prozent der Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile.

Im Geschäftsjahr 2025 blieben sowohl die Vertriebs- als auch die Verwaltungskosten sowie ihr jeweiliger Anteil an den Umsatzerlösen gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf –4,7 (–4,1) Mrd. € und war vor allem durch die Wertberichtigung des dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten Goodwill belastet. Außerdem hatten gestiegene negative Wechselkurse einen negativen Einfluss. Die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen halbierten sich im Berichtsjahr im Vergleich zum Geschäftsjahr 2024. Zudem wirkten Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting positiv.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile ging im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 um 11,0 Mrd. € auf 5,3 Mrd. € zurück. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf den Goodwill und aktivierte Projektkosten sowie aus weiteren Aufwendungen im Zusammenhang mit der veränderten Produktplanung von Porsche. Zusätzliche Belastungen ergaben sich in Verbindung mit den seit Anfang April 2025 erhöhten Einfuhrzöllen der USA. Darüber hinaus wirkte sich die CO₂-Flottenregulierung in Europa ergebnisbelastend aus. Außerdem dämpften eine negativ wirkende Mix-, Preis- und Wechselkursentwicklung sowie steigende Aufwendungen für den Aufbau des Geschäftsfelds Battery das Ergebnis. Die Belastungen aus Restrukturierungsmaßnahmen halbierten sich im Berichtsjahr. Die operative Umsatzrendite sank auf 1,8 (5,6) %. Das Operative Ergebnis des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Höhe von 5,0 (13,7) Mrd. € ging im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 im Wesentlichen aufgrund der oben genannten Sachverhalte zurück. Im Segment Nutzfahrzeuge führten vor allem Volumentrübkänge zu einer Reduzierung des Operativen Ergebnisses um 1,8 Mrd. € auf 2,4 Mrd. €. Aus unseren At Equity einbezogenen chinesischen Joint Ventures berücksichtigen wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur das Ergebnis aus den Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis anteilig bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Mit 62,1 Mrd. € übertrafen die Umsatzerlöse des Finanzdienstleistungsbereichs im Geschäftsjahr 2025 den Vorjahreswert volumenbedingt um 5,7 %. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich bei volumenbedingt höheren Abschreibungen auf die Restwerte von vermieteten Fahrzeugen unterproportional. Das Bruttoergebnis stieg in der Folge auf 9,7 (8,1) Mrd. €.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 3,7 (3,1) Mrd. € höher aus als im Vorjahr. Der Anstieg war im Wesentlichen volumen- und margenbedingt. Der Vorjahreszeitraum war durch Währungskursverluste im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus belastet. Die operative Umsatzrendite erhöhte sich auf 6,0 (5,3) %. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern belief sich auf 7,4 (6,8) %.

FINANZLAGE

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themenbereiche Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreissrisiken sowie Bonitäts- und Länderrisiken. Die Konzern Treasury steuert das Finanzmanagement für alle Konzerngesellschaften zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter. Die Teilkonzerne Everllence (vormals MAN Energy Solutions), Porsche AG, Porsche Holding Salzburg und TRATON GROUP sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in Teilbereichen in das Finanzmanagement einbezogen und verfügen darüber hinaus über eigene Strukturen des Finanzmanagements.

Das Finanzmanagement hat das Ziel, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität zu erzielen. Mittels eines Liquiditätsbündelungskonzepts optimieren wir den Einsatz der vorhandenen Liquidität unter den wesentlichen Gesellschaften. Dabei werden unter anderem die auflaufenden – positiven oder negativen – Salden der in ein Cash Pooling einbezogenen Konten täglich gegen ein regionales Zielkonto ausgeglichen und somit gepoolt. Das Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken ist grundsätzlich darauf ausgerichtet, Preise, die der Investitionsbeziehungsweise Produktions- und Absatzplanung im Rahmen von Planungsprämissen zugrunde gelegt wurden, mittels derivativer Finanzinstrumente und mittels Warentermingeschäften abzusichern sowie Zinsänderungsrisiken im Rahmen von Finanzierungstransaktionen zu begrenzen. Beim Management von Bonitäts- und Länderrisiken wird durch Diversifizierung das sogenannte Kontrahentenrisiko für den Volkswagen Konzern begrenzt. Das bedeutet, dass der Abschluss von Finanzgeschäften, bezogen auf das Geschäftsvolumen je Kontrahent, einer internen Limitierung durch das Kontrahentenrisikomanagement unterliegt. Hierzu werden verschiedene Bonitätskriterien herangezogen. In erster Linie wird die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten, aber auch das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating betrachtet. Das jeweilige Risikolimit sowie zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren und Absicherungshorizonte genehmigt der Vorstandsausschuss für Risikomanagement. Zusätzliche Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie im Kapitel „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ im Anhang zum Konzernabschluss.

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 erzielte der Volkswagen Konzern einen insbesondere ergebnisbedingt um 4,4 Mrd. € unter dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow in Höhe von 41,6 Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital lag bei – 26,6 (– 28,9) Mrd. € und resultierte im Berichtsjahr vor allem aus einer Zunahme der Verbindlichkeiten und sonstigen Rückstellungen, denen ein Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen aus Finanzdienstleistungen entgegenstand.

Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft verringerte sich im Geschäftsjahr 2025 um 2,1 Mrd. € auf 15,0 Mrd. €.

Mit 25,1 (28,9) Mrd. € nahm die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns deutlich ab. Dabei gingen sowohl die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) als auch die aktivierten Entwicklungskosten deutlich zurück. Auch die Ausgaben für Mergers & Acquisitions-Aktivitäten waren rückläufig.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergab sich insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 11,9 (11,1) Mrd. €. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Schuldverschreibungen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden sowie die Dividendenzahlungen. Am Ende des Berichtsjahres verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 38,8 Mrd. €. Ende Dezember 2024 hatte er 40,3 Mrd. € betragen.

Am 31. Dezember 2025 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei – 178,5 Mrd. €; am Jahresende 2024 waren es – 169,1 Mrd. €.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST-LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	2025	2024	2025	2024 ²	2025	2024	2025	2024
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40.296	43.522	28.088	31.834	16.196	14.819	- 3.988	- 3.131
Ergebnis vor Steuern	9.307	16.806	6.709	15.572	3.340	2.994	- 742	- 1.761
Ertragsteuerzahlungen	- 5.152	- 6.187	- 4.532	- 5.177	- 1.255	- 1.228	635	217
Abschreibungen ³	37.472	32.056	26.823	21.668	12.304	11.201	- 1.656	- 814
Veränderung der Pensionen	84	- 19	80	- 25	5	6	- 1	-
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	968	2.362	696	2.135	271	227	-	-
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ⁴	- 1.042	1.013	- 1.114	1.172	- 308	- 125	379	- 34
Brutto-Cashflow	41.637	46.030	28.662	35.346	14.359	13.074	- 1.384	- 2.391
Veränderung Working Capital	- 26.628	- 28.879	2.744	- 1.083	- 29.195	- 28.907	- 176	1.111
Veränderung der Vorräte	- 896	- 2.695	561	- 1.436	- 1.468	- 1.235	10	- 24
Veränderung der Forderungen	- 211	- 2.083	478	- 2.339	- 917	- 418	228	674
Veränderung der Verbindlichkeiten	3.165	52	2.054	- 1.012	1.720	823	- 609	242
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	1.676	4.266	905	4.243	760	98	10	- 76
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	- 24.166	- 19.358	- 1.246	- 541	- 23.487	- 19.291	568	473
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	- 6.196	- 9.061	- 9	1	- 5.803	- 8.883	- 383	- 179
Cashflow laufendes Geschäft	15.009	17.151	31.406	34.263	- 14.836	- 15.832	- 1.560	- 1.280
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	- 25.060	- 28.853	- 24.961	- 29.077	- 513	- 883	414	1.107
davon: Sachinvestitionen	- 15.299	- 17.202	- 14.952	- 16.872	- 270	- 253	- 78	- 77
Entwicklungskosten (aktiviert)	- 9.047	- 10.244	- 9.047	- 10.244	-	-	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	- 1.447	- 2.354	- 1.499	- 2.591	- 305	- 672	357	909
Netto-Cashflow⁵	- 10.051	- 11.702	6.445	5.186	- 15.350	- 16.715	- 1.146	- 173
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	- 2.423	- 2.720	- 947	- 10.630	- 959	1.686	- 517	6.224
Investitionstätigkeit	- 27.484	- 31.573	- 25.908	- 39.707	- 1.473	804	- 103	7.331
Finanzierungstätigkeit	11.918	11.140	- 1.992	1.649	12.767	16.479	1.143	- 6.989
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	352	-	352	-	-	-	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	420	- 1.144	475	- 1.222	257	699	- 311	- 621
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	- 938	55	- 1.048	48	- 73	- 73	182	80
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	- 0	1	- 0	2	0	- 1	0	- 0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	- 1.495	- 3.226	2.458	- 3.746	- 3.615	1.377	- 338	- 858
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.⁶	38.801	40.296	30.546	28.088	12.581	16.196	- 4.326	- 3.988
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	47.395	44.662	77.991	79.289	20.377	19.487	- 50.973	- 54.114
Bruttoliquidität	86.197	84.959	108.537	107.377	32.958	35.683	- 55.299	- 58.102
Kreditstand	- 264.703	- 254.081	- 74.041	- 72.963	- 247.525	- 240.871	56.862	59.754
Nettoliquidität am 31.12.⁷	- 178.506	- 169.122	34.497	34.414	- 214.566	- 205.188	1.563	1.652

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Werte entsprechen der seit 2025 geltenden Berichtsstruktur.

3 Saldiert mit Zuschreibungen.

4 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten und Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.

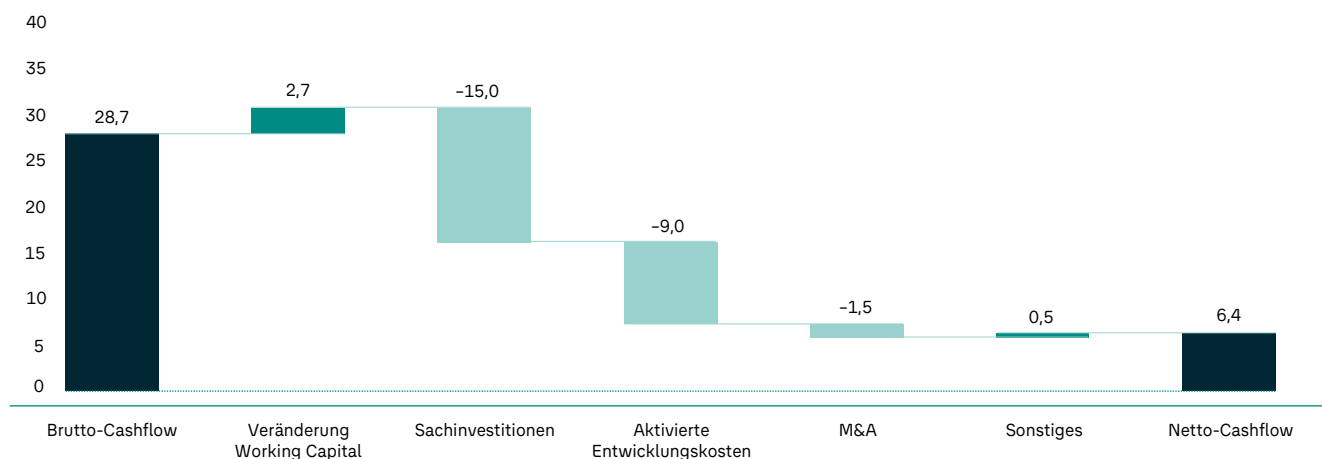
5 Netto-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).

6 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

7 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen gegen verbundene Unternehmen und Joint Ventures abzüglich Kreditstand (Lang- und Kurzfristige Finanzschulden).

NETTO-CASHFLOW KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2025

in Mrd. €



Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Berichtsjahr verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow in Höhe von 28,7 (35,3) Mrd. €. Der Rückgang resultierte vor allem aus dem schwächeren Ergebnis; geringere Ertragssteuerzahlungen wirkten gegenläufig. Die im Ergebnis enthaltenen Wertberichtigungen auf den Goodwill und aktivierte Projektkosten von Porsche sowie Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften sind nicht zahlungswirksam und sind daher bei der indirekten Methode der Kapitalflussrechnung innerhalb des Brutto-Cashflows zu bereinigen. Die Veränderung im Working Capital stieg auf 2,7 (-1,1) Mrd. € und resultierte im Berichtsjahr im Wesentlichen aus einem Aufbau von Verbindlichkeiten und sonstigen Rückstellungen, denen ein Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte entgegenstand. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft verringerte sich um 2,9 Mrd. € auf 31,4 Mrd. €.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 ging die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts mit 25,0 Mrd. € um 4,1 Mrd. € zurück. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen waren mit 15,0 (16,9) Mrd. € deutlich unter dem Wert des Vorjahres. Die Sachinvestitionsquote betrug 5,1 (5,8) %. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen dabei in Anlagen zur Produktion von Elektrofahrzeugen, in die zugehörigen Batterietechnologien sowie in elektrische Baukästen und Plattformen als zentrale Bestandteile der Transformation des Unternehmens hin zu einem „Global Automotive Tech Driver“. Weitere Schwerpunkte bilden die Digitalisierung unserer Produkte, Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und Förderung nachhaltiger Produktionsprozesse sowie der Ausbau der Marktpresenz unter anderem in Nordamerika und China. Auch die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten waren mit 9,0 (10,2) Mrd. € deutlich rückläufig. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ belief sich auf -1,5 (-2,6) Mrd. € und enthielt im Wesentlichen die Erhöhung unserer Beteiligung an Rivian.

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile stieg insbesondere aufgrund der im Jahresverlauf verstärkten Investitionsdisziplin und einer positiven Veränderung im Working Capital zum Geschäftsjahresende auf 6,4 (5,2) Mrd. €. Die Cash Conversion Rate, welche den Netto-Cashflow ins Verhältnis zum Operativen Ergebnis des Konzernbereichs Automobile stellt, lag am Jahresende 2025 bei 122,1 (31,8) %.

Am Ende des Berichtsjahres verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile mit -2,0 Mrd. € einen Mittelabfluss. Darin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie Schuldverschreibungen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Volkswagen AG, Porsche AG und TRATON SE aus der jeweiligen Gewinnverwendung für das Geschäftsjahr 2024 in Höhe von insgesamt 3,8 Mrd. € sowie die Rückzahlung der fristgerecht zu Juni 2025 gekündigten Hybridanleihe in Höhe von 1,5 Mrd. €. Aus dem Verkauf von Anteilen an TRATON flossen Mittel in Höhe von 0,4 Mrd. € zu. Aus den im Mai 2025 über die Volkswagen International Finance N.V. begebenen grünen Hybridanleihen im Gesamtnennbetrag von 1,9 Mrd. € ergab sich im Berichtsjahr ein Mittelzufluss. Diese Anleihen bestehen zum einen aus einer 1,15 Mrd. €

Anleihe, die mit einem Kupon von 5,994% ausgestattet und erstmals nach achteinhalb Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 0,75 Mrd.€ Anleihe, die einen Kupon von 5,493% hat und erstmals nach fünfeinhalb Jahren gekündigt werden kann. Beide Anleihen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – die Nettoliquidität sowie das Eigenkapital. Im Vorjahreszeitraum ergab sich aus der Finanzierungstätigkeit ein Mittelzufluss in Höhe von 1,6 Mrd. €.

Am Ende des Geschäftsjahres 2025 wies der Konzernbereich Automobile eine solide Nettoliquidität in Höhe von 34,5 Mrd.€ aus; am 31. Dezember 2024 hatte sie 34,4 Mrd.€ betragen. Der Anteil der Nettoliquidität des Konzernbereichs Automobile an den Umsatzerlösen des Konzerns war im Berichtsjahr mit 10,7 (10,6)% nahezu unverändert zum Vorjahr.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich einen Brutto-Cashflow in Höhe von 14,4 (13,1) Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital betrug –29,2 (–28,9) Mrd.€. Einem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte, Forderungen und Vorräte stand eine Zunahme von Verbindlichkeiten entgegen, die zu einer gegenüber Vorjahr leicht gestiegenen Mittelbindung im Working Capital führte. In der Folge lag der Cashflow aus dem laufenden Geschäft bei –14,8 (–15,8) Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts reduzierte sich auf 0,5 (0,9) Mrd.€.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im Geschäftsjahr 2025 ein Mittelzufluss in Höhe von 12,8 (16,5) Mrd.€. Hierin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, Schuldverschreibungen sowie übrigen Finanzschulden.

Ende 2025 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei –214,6 Mrd.€; am Jahresende 2024 belief sie sich auf –205,2 Mrd.€.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am 31. Dezember 2025 verzeichnete der Volkswagen Konzern eine Bilanzsumme in Höhe von 644,5 (632,9) Mrd.€. Mit 203,1 (196,7) Mrd.€ lag das Eigenkapital des Konzerns leicht über dem Wert vom Jahresende 2024. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 31,5 (31,1)%.

Am Ende des Berichtsjahres bestanden außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 10,2 (10,3) Mrd.€ und in Form von Finanzgarantien in Höhe von 0,5 (0,8) Mrd.€. Die Eventualverbindlichkeiten beziehen sich vor allem auf Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik sowie auf mögliche Belastungen aus Steuerrisiken im Segment Nutzfahrzeuge in Brasilien. Zudem lagen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 40,9 (44,5) Mrd.€ vor. Neben den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen darüber hinaus Bestellobligos für Vorräte mit einer kurzen Umschlagsdauer, die im Wesentlichen aus dem Kooperations-Rahmenvertrag mit der Ford Motor Company über die gemeinsame Entwicklung von Transportern und mittelgroßen Pickups für den globalen Markt hervorgehen.

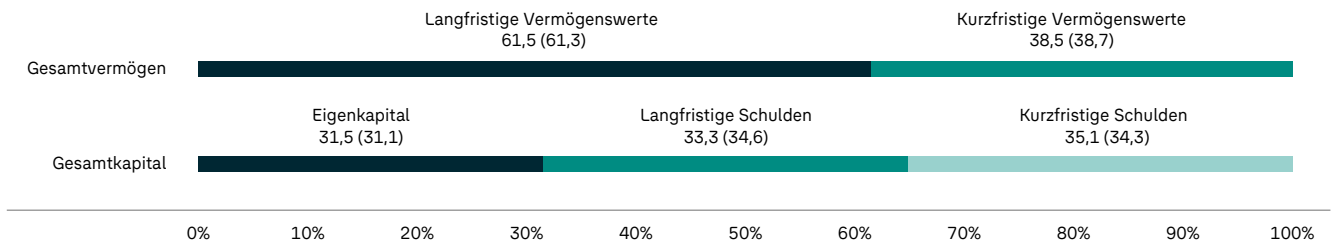
Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Immateriellen Vermögenswerte nahmen aufgrund der Wertberichtigungen auf den Goodwill und aktivierte Projektkosten von Porsche zum Ende des Geschäftsjahres 2025 ab. Die Sachanlagen im Konzernbereich Automobile erhöhten sich gegenüber dem Wert des Vorjahres leicht. Insgesamt waren die Langfristigen Vermögenswerte mit 254,0 (256,4) Mrd.€ im Vergleich zum Jahresende 2024 nahezu unverändert.

Auch die Kurzfristigen Vermögenswerte lagen am 31. Dezember 2025 mit 165,7 (163,4) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahres. Die Vorräte reduzierten sich leicht. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte gingen zurück. Die Bestände an Zahlungsmitteln und Wertpapieren nahmen jeweils spürbar zu.

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2025

in Prozent



Am Ende des Berichtsjahres erhöhte sich das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile mit 180,3 (174,9) Mrd. € leicht. Die Ergebnisentwicklung, geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen infolge der Änderung des Zinssatzes und positive Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung standen negativen Einflüssen aus der Währungsumrechnung und die Dividendenzahlungen entgegen. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital stiegen zum 31. Dezember 2025 unter anderem aufgrund des Verkaufs von Anteilen an TRATON leicht und umfassten im Wesentlichen die Minderheitsaktionäre des Porsche AG Konzerns und der TRATON GROUP. Die Eigenkapitalquote verbesserte sich auf 43,0 (41,7) %.

Mit 127,3 (130,6) Mrd. € nahmen die Langfristigen Schulden Ende 2025 leicht ab. Die Pensionsrückstellungen reduzierten sich insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes deutlich. Die in den langfristigen Sonstigen Schulden enthaltenen sonstigen Rückstellungen verzeichneten einen spürbaren Anstieg, der unter anderem auf Rückstellungen für langfristige Emissionsverpflichtungen zurückzuführen war. Gesunkene latente Ertragsteuerverpflichtungen aufgrund der im Geschäftsjahr 2025 in Deutschland beschlossenen stufenweisen Körperschaftssteuersenkung hatten in dieser Position einen gegenläufigen Effekt.

Mit 112,1 (114,3) Mrd. € lagen die Kurzfristigen Schulden am Ende des Geschäftsjahres 2025 leicht unter dem Wert vom Jahresende 2024. Dem leichten Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen standen rückläufige kurzfristige Sonstige Schulden entgegen, in denen im Wesentlichen gesunkene sonstige Rückstellungen wirkten. Hierin sind auch geringere Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen enthalten.

Am 31. Dezember 2025 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 419,7 (419,8) Mrd. € aus; die im Vergleich zum 31. Dezember 2024 nahezu unverändert war.

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	2025	2024	2025	2024 ²	2025	2024	2025	2024 ³
Aktiva								
Langfristige Vermögenswerte	396.602	387.674	253.957	256.386	201.372	190.550	-58.728	-59.261
Immaterielle Vermögenswerte	91.474	93.333	91.026	92.811	455	529	-7	-7
Sachanlagen	73.076	71.452	71.112	69.228	870	949	1.094	1.274
Vermietete Vermögenswerte	82.486	73.193	5.658	5.502	82.111	73.086	-5.283	-5.395
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	101.230	101.087	8	21	101.719	101.795	-498	-729
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	48.336	48.610	86.152	88.823	16.217	14.191	-54.033	-54.404
Kurzfristige Vermögenswerte	247.865	245.231	165.727	163.387	120.035	121.674	-37.898	-39.830
Vorräte	56.042	56.720	48.761	50.785	7.501	6.144	-220	-209
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	70.026	68.855	22	3	70.474	69.510	-470	-657
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	53.473	52.033	61.112	61.411	25.244	25.597	-32.882	-34.975
Wertpapiere und Termingeldanlagen	29.522	27.326	25.286	23.099	4.236	4.227	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	38.801	40.296	30.546	28.088	12.581	16.196	-4.326	-3.988
Bilanzsumme	644.467	632.905	419.684	419.772	321.408	312.224	-96.625	-99.091
Passiva								
Eigenkapital	203.054	196.731	180.304	174.860	45.717	45.044	-22.967	-23.173
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	174.002	168.404	151.533	146.836	45.314	44.693	-22.845	-23.125
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	14.275	13.890	14.275	13.890	-	-	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	188.277	182.294	165.808	160.726	45.314	44.693	-22.845	-23.125
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.777	14.437	14.496	14.134	403	352	-122	-48
Langfristige Schulden	214.887	219.134	127.284	130.577	123.079	123.949	-35.476	-35.392
Finanzschulden	137.214	137.061	55.767	55.011	110.733	111.887	-29.286	-29.837
Rückstellungen für Pensionen	22.826	27.602	22.454	27.148	373	453	-	-
Sonstige Schulden	54.847	54.472	49.063	48.418	11.974	11.609	-6.190	-5.555
Kurzfristige Schulden	226.525	217.039	112.096	114.335	152.612	143.230	-38.183	-40.526
Finanzschulden	127.489	117.020	18.273	17.952	136.792	128.984	-27.576	-29.917
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.490	29.772	32.118	31.286	4.247	3.552	-5.875	-5.067
Sonstige Schulden	68.546	70.247	61.705	65.097	11.573	10.694	-4.732	-5.543
Bilanzsumme	644.467	632.905	419.684	419.772	321.408	312.224	-96.625	-99.091

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Werte entsprechen der seit 2025 geltenden Berichtsstruktur.

3 Das Vorjahr wurde angepasst.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am Bilanzstichtag 2025 wies der Finanzdienstleistungsbereich eine Bilanzsumme von 321,4 Mrd. € aus und war damit um 2,9% höher als ein Jahr zuvor.

Die Langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich auf 201,4 (190,5) Mrd. € und übertrafen damit den Wert zum 31. Dezember 2024 spürbar. Der Anstieg war im Wesentlichen auf volumenbedingt höhere Vermietete Vermögenswerte zurückzuführen. Darüber hinaus nahmen die sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte zu.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte des Finanzdienstleistungsbereichs lagen mit 120,0 (121,7) Mrd. € in der Größenordnung zum Jahresende 2024. Während sich die Vorräte und die Forderungen aus Finanzdienstleistungen volumenbedingt erhöhten, war der Bestand an Zahlungsmitteln rückläufig.

Am 31. Dezember 2025 entfielen rund 43,4 (42,7)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Ende 2025 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen ein Eigenkapital in Höhe von 45,7 (45,0) Mrd. € und lag damit leicht über dem Wert vom 31. Dezember 2024. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,2 (14,4)%.

Mit 123,1 (123,9) Mrd. € lagen die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich am Ende des Geschäftsjahres 2025 nahezu auf dem Niveau vom Jahresende 2024. Die darin enthaltenen gesunkenen langfristigen Finanzschulden standen gestiegenen langfristigen Sonstigen Schulden entgegen.

Die Kurzfristigen Schulden erhöhten sich auf 152,6 (143,2) Mrd. €. Dieser Anstieg war insbesondere auf höhere kurzfristige Finanzschulden sowie gestiegene Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 31. Dezember 2025 auf 68,4 Mrd. €; am Jahresende 2024 hatte es 57,5 Mrd. € betragen.

KAPITALRENDITE (ROI)

Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile effizient zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir die Kapitalrendite (RoI). Sie zeigt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens. Mit dieser Kennzahl machen wir die Ertragskraft unserer Produkte, Produktlinien und Projekte messbar.

Der RoI ergibt sich aus dem Verhältnis von Operativem Ergebnis nach Steuern (inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen) zum durchschnittlichen investierten Vermögen. Auf Basis der international unterschiedlichen Ertragsteuersätze unserer Gesellschaften wenden wir zur Ermittlung des Operativen Ergebnisses nach Steuern pauschal einen durchschnittlichen Steuersatz von 30% an. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen) sowie anteilig den entsprechenden Positionen der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Das durchschnittlich investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Im Geschäftsjahr 2025 nahm der RoI aufgrund des gesunkenen Operativen Ergebnisses und des gestiegenen durchschnittlichen investierten Vermögens gegenüber dem Vorjahreswert auf 4,8 (9,9)% ab und lag damit unter unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9%.

KAPITALRENDITE (ROI) IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE¹

Mio. €	2025	2024 ²
Operatives Ergebnis nach Steuern	6.548	12.842
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	135.159	129.229
Kapitalrendite (RoI) in %	4,8	9,9

¹ Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (einschließlich der jeweiligen Vertriebs- und Komponentengesellschaften) und ohne Berücksichtigung der Ergebnis- und Vermögensseffekte aus der Kaufpreisallokation.

² Werte entsprechen der seit 2025 geltenden Berichtsstruktur.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF UND ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand der Volkswagen AG beurteilt den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage für das Jahr 2025 unter Berücksichtigung der Herausforderungen aufgrund der unbeständigen geopolitischen und geoökonomischen Rahmenbedingungen mit zunehmend protektionistischen Maßnahmen sowie einer steigenden Wettbewerbsintensität als insgesamt zufriedenstellend.

Trotz dieses herausfordernden Marktumfelds verzeichnete der Volkswagen Konzern im abgelaufenen Geschäftsjahr stabile Auslieferungen an Kunden in Höhe von 9,0 Mio. Fahrzeugen, die damit auf dem Niveau der zuletzt angepassten Prognose lagen.

Die Umsatzerlöse des Konzerns beliefen sich auf 321,9 Mrd. € und entsprachen damit dem zuletzt erwarteten Wert.

Das Operative Ergebnis lag mit 8,9 Mrd. € beziehungsweise einer operativen Umsatzrendite von 2,8% am oberen Ende der zuletzt prognostizierten Bandbreite der operativen Umsatzrendite von 2,0 bis 3,0%. Der Rückgang gegenüber unserer ursprünglichen Prognose ergab sich insbesondere aus nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf den Goodwill und aktivierte Projektkosten sowie aus weiteren Aufwendungen im Zusammenhang mit der veränderten Produktplanung von Porsche in Höhe von insgesamt 4,7 Mrd. €. Belastungen resultierten zudem aus den veränderten externen Rahmenbedingungen wie den seit Anfang April 2025 erhöhten Einfuhrzöllen der USA.

Die Investitionsquote spiegelt unsere Ausgaben in Forschung und Entwicklung sowie Sachinvestitionen zur Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit wider; mit 11,8% konnten wir sie unter den für das Geschäftsjahr 2025 prognostizierten Wert senken.

Der Netto-Cashflow stieg auf 6,4 Mrd. € und lag über der zuletzt angepassten und auch der ursprünglichen Prognose. Positiv wirkte neben dem am oberen Ende der Erwartungen liegenden Operativen Ergebnis vor allem die im Jahresverlauf verstärkte Investitionsdisziplin und eine positive Veränderung im Working Capital zum Geschäftsjahresende, auch erzielt durch den Abbau von Vorratsbeständen an Neufahrzeugen.

Die Nettoliquidität lag in der Folge am 31. Dezember 2025 mit 34,5 Mrd. € über unserer zuletzt angepassten Einschätzung und innerhalb der ursprünglich erwarteten Bandbreite.

SOLL-IST-VERGLEICH

in Mrd. €	Ist 2024 ¹	Ursprüngliche Prognose für 2025	Letztgültige Prognose für 2025	Ist 2025
Auslieferungen an Kunden (in Mio. Fahrzeuge)	9,0	in der Größenordnung des Vorjahres	auf Vorjahresniveau	9,0
Volkswagen Konzern				
Umsatzerlöse	324,7	bis zu 5 % Steigerung	in der Größenordnung des Vorjahres	321,9
Operative Umsatzrendite (in %)	5,9	5,5 – 6,5	2,0 – 3,0	2,8
Operatives Ergebnis	19,1	in der Bandbreite	in der Bandbreite	8,9
Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge				
Umsatzerlöse	241,5	bis zu 5 % Steigerung	in der Größenordnung des Vorjahres	244,5
Operative Umsatzrendite (in %)	5,7	6,0 – 7,0	1,0 – 2,0	2,0
Operatives Ergebnis	13,7	in der Bandbreite	in der Bandbreite	5,0
Segment Nutzfahrzeuge				
Umsatzerlöse	46,2	auf Vorjahresniveau	spürbar unter Vorjahr	42,5
Operative Umsatzrendite (in %)	9,1	7,5 – 8,5	5,0 – 6,0	5,7
Operatives Ergebnis	4,2	in der Bandbreite	in der Bandbreite	2,4
Konzernbereich Finanzdienstleistungen				
Umsatzerlöse	58,8	bis zu 5 % Steigerung	spürbar über Vorjahr	62,1
Operatives Ergebnis	3,1	~ 4,0	~ 4,0	3,7
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile (in %)	13,0	12 – 13	12 – 13	11,8
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	5,2	2,0 – 5,0	~ 0	6,4
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	34,4	34 – 37	~ 30	34,5

1 Werte entsprechen der seit 2025 geltenden Berichtsstruktur.

Volkswagen AG

(KURZFASSUNG NACH HGB)

Das Jahr 2025 war durch unbeständige geopolitische und geoökonomische Rahmenbedingungen und eine zunehmende Wettbewerbsintensität geprägt.

JAHRESERGEBNIS

Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden Effekte aus der Dieselthematik nicht mehr als Sondereinflüsse gesondert angegeben. Im Berichtsjahr wurde im Zusammenhang mit der Dieselthematik ein Aufwand in Höhe von 0,1 Mrd. € erfasst.

Im Jahr 2025 stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 4,1 % auf 98,0 Mrd. €, insbesondere aufgrund eines vorteilhafteren Preis- und Produktmixes. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse lag bei 56,6 Mrd. € beziehungsweise 57,8 %. Die Herstellungskosten stiegen unter anderem aufgrund höherer Materialkosten im Berichtsjahr um 2,7 % auf 88,2 Mrd. €.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg entsprechend auf 9,8 (8,2) Mrd. €.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Mrd. € erhöht und betrug im Berichtsjahr 0,9 Mrd. €. Den geringeren Sonstigen betrieblichen Aufwendungen, unter anderem bedingt durch die geringeren Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen (50 Mio. €; 2024: 0,9 Mrd. €), stehen um 0,4 Mrd. € gesunkene Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen gegenüber. Im Vorjahr waren hierin unter anderem Auflösungen verschiedener personalbezogener Rückstellungen im Zusammenhang mit dem Tarifabschluss zwischen der Volkswagen AG und der Arbeitnehmervertretung im Dezember 2024 enthalten.

Das Finanzergebnis stieg leicht um 0,1 Mrd. € auf 4,9 Mrd. €, was im Wesentlichen auf höhere Erträge aus Ergebnisabführungen zurückzuführen ist.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich auf – 0,1 (– 0,2) Mrd. €.

Der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2025 belief sich auf 7,5 (5,1) Mrd. €.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2025	2024
Umsatzerlöse	97.968	94.078
Herstellungskosten	– 88.204	– 85.924
Bruttoergebnis vom Umsatz	9.764	8.154
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	– 7.898	– 8.023
Sonstiges betriebliches Ergebnis	882	415
Finanzergebnis ¹	4.865	4.809
Steuern vom Einkommen und Ertrag	– 112	– 221
Ergebnis nach Steuern	7.500	5.133
Jahresüberschuss	7.500	5.133
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	4	1
Einstellung in die Gewinnrücklagen	– 3.750	– 1.960
Bilanzgewinn	3.755	3.175

1. Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Am 31. Dezember 2025 lag die Bilanzsumme mit 215,0 Mrd.€ um 4,9 Mrd.€ über dem Vergleichswert 2024. Die Immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen verringerten sich um 0,4 Mrd.€ auf 10,7 Mrd.€, da die Abschreibungen die Investitionen überstiegen. Der Anstieg der Finanzanlagen auf 157,1 (154,0) Mrd.€ ist auf diverse Kapitalerhöhungen zurückzuführen.

Im Geschäftsjahr 2025 erfolgte eine Umstrukturierung innerhalb des US-amerikanischen Beteiligungsportfolios der Volkswagen AG. Die Anteile an der Volkswagen Group of America, Inc., Reston/VA, wurden im Berichtsjahr in die Tochtergesellschaft Volkswagen US-Holding, Inc., Wilmington/DE, (Volkswagen US-Holding) mit einem Buchwert in Höhe von 4,7 Mrd.€ eingebracht. Ebenfalls wurden die Anteile an der Scout Motors Inc., Tysons/VA, (Scout), im Wege der Einbringung mit einem Buchwert von 0,6 Mrd.€ auf die Volkswagen US-Holding, Inc., Wilmington/DE, übertragen und zur Finanzierung des Kapitalbedarfs der Scout weitere Einzahlungen in die Kapitalrücklage der Volkswagen US-Holding in Höhe von 0,3 Mrd.€ durchgeführt. Zudem hat die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2025 eine Einzahlung in die Volkswagen US-Holding in Höhe von 0,2 Mrd.€ zur Finanzierung des Kapitalbedarfs der Electrify America, LLC, Reston/VA, geleistet.

Im Geschäftsjahr 2025 hat die Volkswagen AG von der Volkswagen Finance Luxemburg, S.A., Strassen, (Volkswagen Finance Luxemburg), die Anteile an der VW Group Sverige AB, Södertälje, zu einem Kaufpreis von 0,2 Mrd.€ erworben und anschließend in die VW Holding Österreich GmbH, Salzburg, eingebracht.

Zur Finanzierung des Erwerbes von 35 % der Kapitalanteile an der Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd., Hefei, hat die Volkswagen AG im Berichtsjahr eine Einzahlung in die Kapitalrücklage der Volkswagen Finance Luxemburg in Höhe von 0,2 Mrd.€ geleistet. Ebenfalls im Berichtsjahr hat die Volkswagen AG eine Einzahlung in die Kapitalrücklage der Volkswagen Finance Luxemburg in Höhe von 0,3 Mrd.€ zur Finanzierung des Kapitalbedarfs der Green Mobility Holding S.A., Strassen, getätigt.

Das Anlagevermögen hatte einen Anteil an der Bilanzsumme von 78,0 (78,6)%.

Das Umlaufvermögen (inklusive Rechnungsabgrenzungsposten) belief sich am 31. Dezember 2025 auf 47,3 (44,9) Mrd.€. Die Vorräte haben sich um 0,3 Mrd.€ auf 6,5 Mrd.€ verringert. Der Rückgang in den unfertigen Erzeugnissen und unfertigen Leistungen ist im Wesentlichen auf einen geringeren Bestand an Getrieben und E-Antrieben zurückzuführen. Der Rückgang an fertigen Erzeugnissen und Waren ist durch den Abbau des Neufahrzeugbestandes zum Jahresende bedingt. Die Forderungen und Sonstigen Vermögensgegenstände stiegen auf 31,6 (30,8) Mrd.€. Dies ist unter anderem auf Forderungen aus Darlehen gegenüber verbundenen Unternehmen zurückzuführen. Die Flüssigen Mittel erhöhten sich insbesondere durch den stichtagsbedingten Anstieg von nicht disponiblen kurzfristigen Festgeldern.

Das Eigenkapital lag am Ende des Berichtsjahres bei 47,1 (42,8) Mrd.€. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 21,9 (20,4)%.

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2025	2024
Anlagevermögen	167.754	165.130
Vorräte	6.505	6.842
Forderungen ¹	31.644	30.776
Flüssige Mittel	9.112	7.326
Bilanzsumme	215.015	210.073
Eigenkapital	47.133	42.803
Sonderposten mit Rücklageanteil	17	17
Langfristiges Fremdkapital	23.470	29.169
Mittelfristiges Fremdkapital	75.005	60.580
Kurzfristiges Fremdkapital	69.390	77.504
Bilanzsumme	215.015	210.073

1 Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten.

Die Sonstigen Rückstellungen sind gesunken um 0,5 Mrd. € auf 17,6 (18,1) Mrd. €, was im Wesentlichen auf geringere Rückstellungen für Personalsachverhalte zurückzuführen ist. Die Rückstellungen für Pensionen sanken insbesondere infolge veränderter Bewertungsparameter um 1,6 Mrd. € auf 21,4 Mrd. €, die Steuerrückstellungen verringerten sich um 0,2 Mrd. € auf 1,9 Mrd. €.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 2,9 Mrd. € auf 126,9 Mrd. € resultierte vor allem aus höheren Darlehensverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sowie Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten.

Der Finanzmittelfonds der Volkswagen AG, bestehend aus Flüssigen Mitteln mit einer Fälligkeit von weniger als drei Monaten, abzüglich jederzeit fälliger Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie aus Cash Pooling, hat sich im Vergleich zum Vorjahr von -2,7 Mrd. € auf -4,0 Mrd. € verringert. Der verzinsliche Anteil des Fremdkapitals beträgt 109,4 (102,0) Mrd. €. Die wirtschaftliche Lage der Volkswagen AG beurteilen wir für das Jahr 2025 unter Berücksichtigung der Herausforderungen aufgrund der unbeständigen geopolitischen und geoökonomischen Rahmenbedingungen mit zunehmend protektionistischen Maßnahmen sowie einer steigenden Wettbewerbsintensität als insgesamt zufriedenstellend.

DIVIDENDENPOLITIK

Die Volkswagen AG verfolgt eine kontinuierliche Dividendenpolitik, die die Aktionärinnen und Aktionäre angemessen am Geschäftserfolg beteiligt. Dabei fügt sich unsere Dividendenpolitik in unsere Finanzstrategie ein. Die der Hauptversammlung für das jeweils zugrunde liegende Jahr vorgeschlagene Dividende berücksichtigt daher die finanzwirtschaftlichen Ziele, insbesondere die Absicherung einer soliden finanziellen Basis, im Rahmen der Umsetzung der Unternehmensstrategie.

Wir streben das strategische Ziel einer Ausschüttungsquote von mindestens 30 % an. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionärinnen und Aktionäre der Volkswagen AG entfällt, und beträgt 39,2 (29,6) %. In 2025 wurde bei der Ermittlung der Bemessungsgrundlage für die Dividendenzahlung die nicht zahlungswirksame Abschreibung auf den dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten Goodwill nicht berücksichtigt. Die um diesen Effekt bereinigte Ausschüttungsquote beträgt für das Berichtsjahr 30,0 %.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Im Geschäftsjahr 2025 ergab sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 3,8 Mrd. €. Der Vorstand schlägt vor, daraus eine Dividende von insgesamt 2,6 Mrd. €, das bedeutet 5,20 € je Stammaktie und 5,26 € je Vorzugsaktie, auszuschütten.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2025
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.283 Mio. €)	2.619.107.694,30
davon auf: Stammaktien	1.534.467.053,60
Vorzugsaktien	1.084.640.640,70
Einstellungen in die Anderen Gewinnrücklagen	1.135.000.000,00
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	458.566,69
Bilanzgewinn	3.754.566.260,99

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2025	%	2024	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	7.287	66,3	7.819	63,8
Soziale Abgaben	1.520	13,8	1.600	13,1
Bezahlte Ausfallzeiten	1.330	12,1	1.371	11,2
Altersversorgung	852	7,8	1.459	11,9
Gesamtaufwand	10.990	100,0	12.249	100,0

ABSATZ

Im Geschäftsjahr 2025 setzte die Volkswagen AG insgesamt 2.147.032 (2.106.670) Fahrzeuge ab. Der Anteil der im Ausland abgesetzten Fahrzeuge lag bei 64,7 (64,2) %.

PRODUKTION

Die Volkswagen AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Wolfsburg, Hannover und Emden insgesamt 836.623 Fahrzeuge (+ 8,3 %).

GESAMTBELEGSCHAFT

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2025 – ohne die Beschäftigten, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 106.123 (112.091) Personen beschäftigt; davon waren 3.749 (4.057) Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 7.602 (7.180) Beschäftigte.

Der Anteil an weiblichen Beschäftigten an der Belegschaft belief sich auf 19,3 (18,9) %. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 8.565 (7.913) Personen. Ausländische Beschäftigte machten einen Anteil von 6,3 (6,5) % aus. Im gewerblichen Bereich der Volkswagen AG verfügten im Berichtsjahr 84,0 (83,2) % der Beschäftigten über eine abgeschlossene Berufs- oder Zusatzausbildung. Die Quote der Beschäftigten mit einem Hoch- oder Fachhochschulabschluss betrug im selben Jahr 24,2 (23,5) %. Das Durchschnittsalter der Gesamtbelegschaft lag im Geschäftsjahr 2025 bei 45,8 (45,3) Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB lagen im Berichtsjahr bei 3,5 (4,3) Mrd. €. In diesem Bereich waren am Ende des Berichtsjahres 14.985 (15.419) Personen beschäftigt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG

Als Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns unterliegt die Volkswagen AG grundsätzlich den gleichen voraussichtlichen Entwicklungen sowie Risiken und Chancen. Die Prognose erläutern wir im Kapitel „Prognosebericht“, die Risiken und Chancen im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ dieses zusammengefassten Lageberichts.

RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

Für die Volkswagen AG bestehen bei der Verwendung von Finanzinstrumenten grundsätzlich die gleichen Risiken wie für den Volkswagen Konzern. Eine Erläuterung dieser Risiken finden Sie im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ dieses zusammengefassten Lageberichts.

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand der Volkswagen AG hat den nach § 312 AktG vorgeschriebenen Bericht an den Aufsichtsrat erstattet und folgende Schlussklärung abgegeben:

„Wir erklären, dass die Volkswagen AG im Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2025 bei jedem Rechtsgeschäft mit verbundenen Unternehmen im Sinne des § 312 AktG eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Dieser Beurteilung liegen die Umstände zugrunde, die zum Zeitpunkt der berichtspflichtigen Vorgänge bekannt waren.“

Nachhaltige Wertsteigerung

Unser Ziel ist, verantwortungsvoll entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu wirtschaften. Davon sollen alle profitieren: Kundinnen und Kunden, Beschäftigte, Umwelt und Gesellschaft. Mit unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir hierfür wichtige und zielorientierte Impulse.

Im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ haben wir die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns beschrieben. Auch die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren geben Auskunft darüber, wie effizient die Werttreiber unseres Unternehmens sind. Dazu zählen die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Technik, Produktion, Marketing und Vertrieb, Qualitätssicherung, Personal und Informationstechnologie. Dabei nehmen wir unsere Verantwortung für Kundinnen und Kunden, Beschäftigte, Umwelt und Gesellschaft wahr. In diesem Kapitel zeigen wir anhand von Beispielen, wie wir den Wert unseres Unternehmens nachhaltig steigern wollen. Umfassende Erläuterungen zu einzelnen Themen sind im Nachhaltigkeitsbericht beschrieben, der Teil dieses Lageberichts ist. Die nachfolgenden Ausführungen in diesem Kapitel dienen auch der Beschreibung der wichtigsten immateriellen Ressourcen.

NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zu deren Tragfähigkeit zu leisten. Dafür haben wir unsere Unternehmensführung nachhaltig ausgerichtet und die dafür erforderlichen Managementstrukturen etabliert.

Nachhaltigkeit ist im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie sowie der dahinterliegenden strategischen Steuerungsstruktur. Mit unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir wichtige und zielorientierte Impulse. Die Gesellschaft braucht ein Engagement, das einen positiven Mehrwert erzielt, um zur Regenerationsfähigkeit unseres Planeten beizutragen und für jetzige und zukünftige Generationen eine lebenswerte Zukunft zu gestalten. Wir wollen dazu einen Beitrag leisten und verstehen dabei Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch. Unsere Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Wir pflegen dazu eine partnerschaftliche Zusammenarbeit und einen konstruktiven Austausch mit unseren Stakeholdern, um zu lernen und uns weiter zu verbessern.

Die Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist für den gesamten Volkswagen Konzern gültig, das heißt für die Konzernstellen, für alle Marken und Gesellschaften. Auf diese Weise umfasst sie unsere Produkte, Dienstleistungen und Stakeholder, inklusive unserer Kundinnen und Kunden. Mit der regenerate+ wollen wir uns als Volkswagen Konzern differenzieren und ermöglichen gleichzeitig unseren Marken, sich in ihrem spezifischen Marktumfeld zu positionieren.

Gemeinsam folgen wir einer Vision für den Volkswagen Konzern und treiben eine nachhaltige Wertschöpfung voran. Die Transformation zu einem nachhaltig wirtschaftenden Unternehmen ist ein Prozess, wir sind stetig in Bewegung. Dabei überprüfen wir unsere Ziele regelmäßig und passen sie fortlaufend an. Unsere Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ zeichnet sich durch Maßnahmen in vier Dimensionen aus:

- > Natur mit den Fokusbereichen Klimaschutz, Ressourcen und Ökosystem
- > Unsere Belegschaft mit den Fokusbereichen Kultur, Belegschaft sowie Arbeitsschutz und Gesundheitsprävention

- > Gesellschaft mit den Fokusbereichen Lieferkette, Kundinnen und Kunden & Stakeholder sowie gesellschaftliches Engagement
- > Business mit den Fokusbereichen nachhaltigkeitsbezogene Geschäftsfelder und Finanzierungen.

Jeder Fokusbereich ist mit klaren Zielen und Meilensteinen sowie KPIs und entsprechenden Maßnahmenpaketen verbunden. Schon heute sind ESG-relevante KPIs wie der Dekarbonisierungsindex und der Diversity-Index vergütungsrelevant für die Mitglieder des Vorstands.

UN Global Compact

Die Volkswagen AG ist Teilnehmerin des UN Global Compact (UNGC), der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung, und engagiert sich in den nationalen und internationalen Initiativen zusammen mit weiteren Konzerngesellschaften, wie unter anderem der AUDI AG, MAN Truck & Bus SE, Porsche AG, Scania AB und TRATON SE. Für den Kapitalmarkt ist die Mitgliedschaft eines Emittenten im UNGC ein wichtiges Kriterium für die Investitionsbereitschaft in seine Aktien und Anleihen. Nachhaltig orientierte Fonds sind in den letzten Jahren stark gewachsen und haben als Stakeholder an Bedeutung gewonnen. Der Volkswagen Konzern und seine Marken berichten über ihren Fortschritt bei der Umsetzung der zehn UNGC-Prinzipien und ihre Aktivitäten zur Förderung der Sustainable Development Goals (SDGs) im Rahmen der jährlichen Communication on Progress.

Strategisches Stakeholder-Engagement

Als international tätiges Unternehmen beeinflussen unsere Geschäftsaktivitäten das Leben vieler unterschiedlicher Menschen. Ein entsprechend ausgerichtetes Stakeholder-Engagement ist daher unerlässlich, um die wesentlichen Handlungsfelder der Konzernnachhaltigkeitsstrategie zu bestimmen und die steigenden und sich verändernden Erwartungen der Stakeholder frühzeitig wahrzunehmen. Stakeholder sind dabei definiert als Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis unternehmerischer Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden. Unter Stakeholder-Engagement versteht der Volkswagen Konzern die Verpflichtung, mit Interessens- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft systematisch und kontinuierlich in den Austausch zu gehen, ihnen aktiv zuzuhören und ihren Input bei der Weiterentwicklung unserer Strategien zu berücksichtigen. Das Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den verschiedenen Stakeholder-Gruppen. Wir streben an, ihre Anforderungen und Erwartungen an uns zu verstehen, mit ihnen zentrale Themen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ zu diskutieren sowie deren Verknüpfung mit der Konzernstrategie und deren Umsetzung zu erörtern.

Der Volkswagen Konzern hat für sich zehn Gruppen als wichtigste Stakeholder-Gruppen identifiziert. Im Zentrum des Stakeholder-Netzwerks stehen die Beschäftigten sowie die Kundinnen und Kunden. Darüber hinaus haben wir auf Basis einer kontinuierlichen Stakeholder-Analyse acht weitere Gruppen identifiziert. Ein stetiger Austausch zwischen internen und externen Stakeholder-Gruppen ist für den Volkswagen Konzern wichtig. Der Aufsichtsrat und der Betriebsrat fungieren in diesem Kontext nicht nur als Kontroll- und Beratungsgremien, sondern auch als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholdern.

Organisation des Umweltschutzes

Als einer der größten Automobilhersteller übernimmt der Volkswagen Konzern Verantwortung für die Umwelt. Die höchste interne Entscheidungsebene für Umweltbelange ist der Vorstand des Volkswagen Konzerns. Sowohl er als auch die Vorstände der Marken und Gesellschaften berücksichtigen bei wichtigen Unternehmensentscheidungen nicht nur betriebswirtschaftliche, sondern auch soziale und umweltbezogene Kriterien.

Der Volkswagen Konzern koordiniert die Aktivitäten der Marken und Gesellschaften, die ihrerseits die Maßnahmen in den Regionen steuern. Organisatorisch sind die Marken und Gesellschaften im Umweltbereich eigenständig verantwortlich. Sie leiten ihre Umweltschutzaktivitäten aus den konzernweit geltenden Zielen, Leitlinien und Grundsätzen ab.

Neben der Einhaltung der umwelt- und energiebezogenen gesetzlichen Anforderungen streben wir an, zusätzliche freiwillige Selbstverpflichtungen einzuhalten und haben unsere Prozesse und Unternehmenskultur darauf ausgerichtet. Um unsere umwelt- und energiebezogenen Ziele zu erreichen, stellen wir notwendige Ressourcen bereit. Unser Umwelt-Compliance-Managementsystem soll sicherstellen, dass ökologische Aspekte und Anforderungen in unserer Geschäftstätigkeit erkannt und bei Entscheidungen angemessen berücksichtigt werden. Umweltbezogenes Fehlverhalten sowie absichtliche Missachtung oder Täuschung werden gemäß unseren organisatorischen Richtlinien als Schwere Regelverstöße behandelt. Die Übereinstimmung unseres Handelns mit den Vorgaben unserer Umwelt- und Energiepolitik wird jährlich evaluiert und an den Vorstand des Volkswagen Konzerns berichtet.

INTEGRITÄTS- UND COMPLIANCE-MANAGEMENTSYSTEM (ICMS)

Integrität und Compliance genießen im Volkswagen Konzern hohe Priorität. Wir sind überzeugt: Für nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg ist es wichtig, dass sich jeder Einzelne an Gesetze, Regelungen und Selbstverpflichtungen hält. Deshalb sind Integrität und Compliance ein Bestandteil unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+.

Wir wollen Vorbild sein und das Vertrauen der Beschäftigten, Kundinnen und Kunden, Investoren sowie Partner in uns stärken. Unsere Regelwerke, Prozesse und unsere Unternehmenskultur geben allen Beschäftigten Orientierung, sich jederzeit integer und regelkonform zu verhalten. Integrität und Compliance sollen als Steuerungsgröße strategisch wie operativ eine genauso wichtige Rolle in unserem Unternehmen spielen wie Umsatz, Ergebnis, Produktqualität oder Arbeitgeberattraktivität.

Die Group Integrity & Compliance Organisation bildet den konzernweiten Rahmen für ein umfassendes Integrity and Compliance Management System (ICMS) mit entsprechenden Programmen, Richtlinien, Prozessen und praxisorientierter Beratung rund um Integrität und Compliance. Dabei ist das übergeordnete Ziel, einheitliche Standards in den Konzern- und Markengesellschaften sicherzustellen. Dies unterstützt die weltweiten Gesellschaften, ihre jeweiligen Geschäftsaktivitäten in eigener Verantwortung regelkonform durchzuführen sowie die entsprechenden Gesetze und internen Vorgaben einzuhalten.

Arbeitsschwerpunkte

Schwerpunkte im Rahmen des ICMS sind unter anderem die Korruptionsbekämpfung sowie das Verhindern von Untreue, Betrug, Bestechung und Geldwäsche.

Ausgangspunkt ist hierbei die interne Compliance-Risikobewertung (ICRA – Internal Compliance Risk Assessment). Sie ermittelt die Compliance-Risiken im Konzern. Auf Basis der über das ICRA ermittelten Risikoprofile werden für jede kontrollierte Gesellschaft Compliance-Maßnahmen definiert, die durch die Gesellschaften umgesetzt werden. Zusätzlich verweisen die Compliance-Maßnahmen auf konzernweit geltende Minimum-Standards für Code of Conduct, Hinweisgebersystem, Integritäts-&-Compliance-Trainings und Kommunikation.

HR (Human Resources) Compliance-Richtlinien und -Verfahren

Integrität und Compliance sind Bestandteile der Standard-HR-Prozesse. Dazu gehören die Themenfelder Einstellung, Qualifizierung und Mitarbeiterentwicklung. In der Vergütung kann sich Fehlverhalten negativ auf die Bonushöhe auswirken. Integrität und Compliance sind Bestandteil des jährlichen Mitarbeitergesprächs und von Trainingsmaßnahmen für Beschäftigte aller Hierarchiestufen.

Sensibilisierung und Kommunikation

Der Code of Conduct bildet das gemeinsame Wertefundament für integriertes und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern für alle Marken und Gesellschaften. Er wirkt als zentrales Element, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden zu stärken, leistet Hilfe und vermittelt Ansprechpartner. Der Code of Conduct gilt verpflichtend für alle Beschäftigten; die Verpflichtung zur Einhaltung des jeweils gültigen Code of Conduct ist im Arbeitsvertrag niedergelegt. Die Beschäftigten und der Vorstand sowie alle Leitungsorgane sind verpflichtet, an regelmäßigen Schulungen zu den Inhalten des Code of Conduct teilzunehmen. Veranstaltungen in

den Fachbereichen ergänzen das Angebot der Group Integrity & Compliance-Organisation. Das Kommunikationsteam greift regelmäßig Aufgaben und Fallbeispiele aus der Compliance-Praxis auf. Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Sensibilisierungskampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele flankieren das Sensibilisieren für Integritäts-&-Compliance-Themen.

Als zentrale Beratungsstelle hat sich der Infopoint Integrity & Compliance etabliert. Dessen Team beantwortet Compliance-Anliegen und berät zu Unternehmensrichtlinien und -vorgaben.

Trainings und Standards

Mit dem ICMS gibt die Group Integrity & Compliance-Organisation konzernweit einheitliche Standards für Integritäts-&-Compliance-Trainings vor. So sollen Marken und Gesellschaften befähigt werden, ihre Beschäftigten risikobasiert, zielgruppenspezifisch und mit vorab festgelegten Kerninhalten qualitativ gleichwertig zu trainieren. Die Trainings widmen sich den Schwerpunktthemen Code of Conduct, Antikorruption, Prävention von Geldwäsche und Hinweisgebersystem.

Antikorruption

Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik bei aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl in unseren internen Verhaltensgrundsätzen als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert. Zur Korruptionsbekämpfung gehört unter anderem auch die Entwicklung und Umsetzung von Pflichttrainings für Beschäftigte in Gesellschaften mit hoher Compliance-Risiko-Exposition.

Geldwäscheprävention

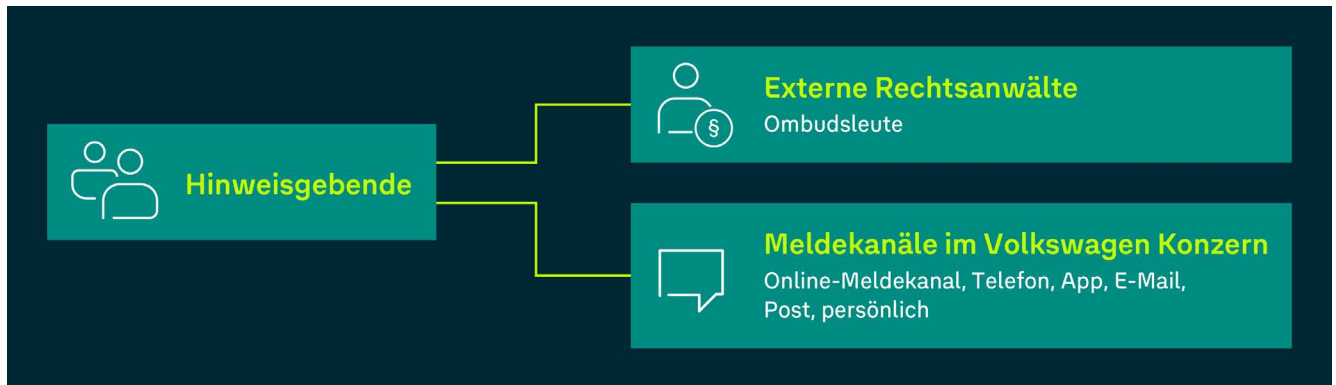
Der Volkswagen Konzern bekennt sich zu einer strikten Einhaltung der gesetzlichen Anforderungen zur Verhinderung von Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung. Grundlage bilden das deutsche Geldwäschegesetz (GwG) sowie die jeweils einschlägigen Vorschriften in den Jurisdiktionen, in denen das Unternehmen tätig ist. Zur wirksamen Prävention wurden einheitliche Prozesse und Kontrollmechanismen etabliert, um verdächtige Transaktionen frühzeitig zu erkennen und zu verhindern. Dazu gehören unter anderem risikobasierte Prüfungen von Geschäftspartnern sowie verpflichtende Schulungen für Beschäftigte der Gesellschaften mit hoher Risikoexposition gemäß ICRA. Die Einhaltung der geldwäscherechtlichen Vorgaben wird regelmäßig überwacht und bei Bedarf an neue regulatorische Entwicklungen angepasst.

Hinweisgebersystem

Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße von Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sowie von Lieferanten zu melden. Beschäftigte, Geschäftspartner sowie weitere Dritte können zu jeder Zeit und in vielen Sprachen Hinweise auf Fehlverhalten abgeben. Dafür stehen verschiedene – auf Wunsch auch vollständig anonyme – Meldewege zur Verfügung. Eine Untersuchung wird nach sorgfältiger Prüfung und bei konkreten Anhaltspunkten für einen Regelverstoß eingeleitet. Nachgewiesenes Fehlverhalten wird angemessen sanktioniert. Übergeordnetes Ziel ist, mit verbindlichen Grundsätzen und klar geregelten Verfahren Schaden vom Unternehmen und den Beschäftigten abzuwenden.

I HINWEISGEBERSYSTEM
www.volkswagen-group.com/hinweisgebersystem
Telefon: + 49 5361 9 46300
E-Mail: io@volkswagen.de

MELDEKANÄLE DES HINWEISGEBERSYSTEMS



M&A- und NCS-Compliance

Bei geplanten Zusammenschlüssen und Zukäufen, sogenannten Mergers & Acquisitions (M&A)-Transaktionen, untersuchen wir die entsprechenden Unternehmen auf wirtschaftsrechtliche Risiken wie Korruption, Untreue oder Betrug sowie auf menschenrechtliche Risiken. Dies gilt auch für Joint Ventures sowie Industrialisierungs- und Kooperationsprojekte mit Drittpartnern. Die Analysen liefern Empfehlungen, um identifizierte Risiken zu senken. Darüber hinaus unterstützt die Group Integrity & Compliance-Organisation bei Bedarf das Compliance-Management in Unternehmen, die nicht durch ein Unternehmen des Volkswagen Konzerns als Mehrheitseigentümer kontrolliert werden, sogenannte Non-controlled Shareholdings (NCS).

Geschäftspartnerprüfung

Im Rahmen des Prozesses zur Business Partner Due Diligence (BPDD) werden unsere Geschäftspartner auf Integrität, mögliche Korruptionsrisiken sowie die Einhaltung ethischer Standards geprüft. Die Durchführung der BPDD-Prüfungen ist durch eine Richtlinie für bestimmte Geschäftspartner auf Grundlage eines risikobasierten Ansatzes verpflichtend. Ziel ist es, Risiken für Gesetzesverstöße und die Missachtung ethischer Standards frühzeitig zu erkennen, risikobehaftete Geschäftspartner zu vermeiden und – wo möglich – Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen sowie gemeinsam mit dem Geschäftspartner umzusetzen. Ist dies nicht möglich, wird die Geschäftsbeziehung nicht aufgenommen oder im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten beendet.

Produkt-Compliance

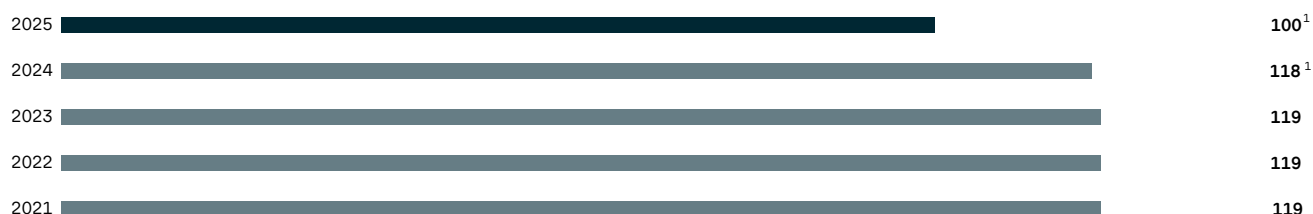
Das Product-Compliance-Managementsystem unterstützt dabei, dass unsere Produkte über ihre Lebensdauer die gesetzlichen und behördlichen Vorschriften des Aus- und Einfuhrlandes, interne wie externe Standards, vertraglich vereinbarte Kundenanforderungen sowie extern kommunizierte Selbstverpflichtungen erfüllen.

Umwelt-Compliance

Die gesetzlichen Umweltvorschriften und freiwilligen Selbstverpflichtungen sind bindend für alle Standorte und Geschäftsfelder. Die Umwelt- und Energiepolitik des Konzerns und das Umwelt-Compliance-Managementsystem legen die Anforderungen und Verantwortlichkeiten fest. Sie gelten für alle Strategie-, Planungs- und Entscheidungsprozesse in den Konzernmarken und -gesellschaften. Dazu gehört ein Kennzahlensystem, das den Fortschritt beim Erreichen der Umweltziele in den Bereichen erneuerbare Energien, CO₂-Ausstoß und Ressourceneffizienz ermittelt. Weitere Ausführungen zum Umwelt-Compliance-Managementsystem sind im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“ zu finden.

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

in Gramm pro Kilometer (WLTP)



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

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Zukunftsweisende Mobilitätslösungen mit markenprägenden Produkten und Dienstleistungen sind ohne Innovationen undenkbar. Unsere Forschung und Entwicklung spielt daher für die nachhaltige Wertsteigerung des Unternehmens eine zentrale Rolle.

Gemeinsam mit unseren Konzernmarken haben wir – abgeleitet aus unserer Konzernstrategie – Maßnahmen zur Vernetzung der konzernweiten Entwicklungsaktivitäten auf den Weg gebracht. Im Mittelpunkt steht dabei ein effizienter, markenübergreifender Entwicklungsverbund, gekennzeichnet durch enge Vernetzung unserer Expertinnen und Experten, Zusammenarbeit auf Augenhöhe, ein innovatives Arbeitsumfeld und die Bündelung von Entwicklungsaktivitäten. Der Entwicklungsverbund trägt maßgeblich dazu bei, die Transformation des Volkswagen Konzerns voranzutreiben und seine Zukunftsfähigkeit zu stärken.

Im Berichtsjahr haben wir uns auf der Grundlage dieser strategischen Ausrichtung darauf konzentriert, weiter an zukunftsweisenden Mobilitätslösungen zu arbeiten, wettbewerbsstärkende Technologiekompetenzen aufzubauen, unsere Produkt- und Servicepalette zu erweitern sowie Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit unserer Produkte und Dienstleistungen zu verbessern.

CO₂-Flottenemissionen

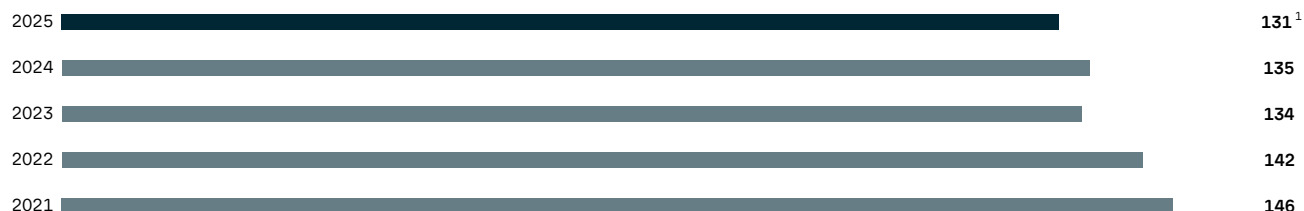
Um die Wirksamkeit unserer Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen unserer Fahrzeuge zu messen, erheben wir in Europa und in den USA die Kennzahl CO₂-Flottenemissionen.

Für die 27 EU-Staaten zuzüglich Norwegen und Island (EU27+2) hat die EU-Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 100 g CO₂/km emittiert. Die CO₂-Daten sind vorbehaltlich der Bestätigung im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Für den Zielwert hat die EU-Kommission ab 2025 eine Verschärfung in Form einer CO₂-Reduktion von 15% gegenüber 2021 festgelegt. Dies entspricht einem CO₂-Zielwert von 95 g CO₂/km für die Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns.

Für den Zeitraum 2025 bis 2027 hat die EU-Kommission einen dreijährigen Ausgleichsmechanismus für die CO₂-Flottengrenzwerte für Pkw eingeführt. Das Ziel des Volkswagen Konzerns ist, die CO₂-Flottengrenzwerte in EU27+2 über den Dreijahreszeitraum 2025 bis 2027 jeweils primär aus eigener Kraft zu erreichen. Aufgrund des anhaltend herausfordernden und volatilen Marktumfelds, insbesondere bei der Elektromobilität, bleibt die Erreichung der Zielwerte weiterhin eine große Herausforderung.

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

in Gramm pro Kilometer für das Modelljahr



1 Vorbehaltlich der Einreichung des Final MY Reports MY25 und der anschließenden Anerkennung durch die EPA (interner Datenstand).

In den USA ist die Emissionsgemeinschaft – bestehend aus den Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi, Bentley, Lamborghini und Porsche sowie dem nicht dem Konzern angehörenden Joint Venture Bugatti Rimac – verpflichtet, die Vorschriften der zwei Regulierungen für Greenhouse Gas (GHG) und Corporate Average Fuel Economy (CAFE) einzuhalten. Aufgrund der abweichenden Länge eines Modelljahres – der in den USA verwendete Bilanzzeitraum – und des Kalenderjahres sind die Werte für das aktuelle und vorhergehende Modelljahr durch interne Berechnungen hergeleitet. Der GHG CO₂-Wert für das Modelljahr 2025 (interner Datenstand) der Flotten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge liegt im Durchschnitt bei 131 g CO₂/km (Modelljahr 2024: 135 g CO₂/km) gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 110 g CO₂/km (Modelljahr 2024: 117 g CO₂/km). Unter Berücksichtigung der gesetzlichen Flexibilitäten für die GHG- und CAFE-Regulierung strebt der Volkswagen Konzern die Einhaltung der geltenden Vorgaben – vorbehaltlich der Anerkennung durch die Behörden – an. Der für das Modelljahr 2025 genannte Wert versteht sich ebenfalls vorbehaltlich der Anerkennung durch die US-Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA). Die Erreichung des CO₂-Zielwertes von circa 99 g CO₂/km stellt für das Jahr 2026 eine große Herausforderung dar. Für 2030 streben wir eine Elektrifizierungsquote unserer Neuwagenflotte an, die eine eigenständige Erfüllung der gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Flottenregulierung erlaubt.

Die amtierende Administration überprüft aktuell die Regulierungen bezüglich ihrer grundsätzlichen Notwendigkeit und der Ausgestaltung.

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Mit Blick auf die gesetzlichen Emissionsvorgaben entwickeln wir derzeit ein zukunftsorientiertes Antriebs- und Fahrzeugportfolio: Wir haben uns vorgenommen, die Effizienz der Antriebe mit jeder neuen Modellgeneration zu steigern – unabhängig davon, ob es sich um Verbrennungsmotoren, Hybrid- oder reine Elektroantriebe handelt. Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um Zielverfehlungen bei den Flottenverbrauchsgrenzen zu vermeiden. Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir unseren Kundinnen und Kunden weltweit zunehmend batterieelektrische Modelle anbieten können – vom Volumenmodell bis zum Premiumfahrzeug. Dafür haben wir neben dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) auch eine rein elektrische Plattform für unsere Premium- und Sportmarken – die Premium Platform Electric (PPE) – entwickelt. Des Weiteren gestalten wir derzeit die Nachfolgeplattform für unsere zukünftigen rein elektrischen Fahrzeuge, die sogenannte Scalable Systems Platform (SSP). Strategische Ziele der SSP sind die weitere Senkung von Varianz über alle Segmente hinweg durch die konsequente Steigerung von Synergien und damit das Heben von erheblichen Einsparpotenzialen.

Um in Zukunft möglichst vielen Menschen weltweit nachhaltige und bezahlbare Mobilität zur Verfügung zu stellen, bieten wir ein fokussiertes Antriebsspektrum mit Elektrifizierungen an. Aus heutiger Sicht werden konventionelle

Verbrennungsmotoren auch in den nächsten Jahren noch einen großen Anteil des Antriebsportfolios abbilden. Im Interesse eines verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen ist es deshalb unerlässlich, diesen Teil der Motorenpalette weiter zu verbessern sowie konsequent und marktspezifisch zu konsolidieren. Zur Erfüllung zukünftiger Abgasnormen sind Aggregatemaßnahmen erforderlich, wie eine deutlich aufwendigere Abgasreinigung oder ein intensiver Einsatz der Hybridisierung von Antrieben, sowie auch Fahrzeugmaßnahmen, zum Beispiel eine optimierte Aerodynamik oder reduzierte Rollwiderstände. Daran arbeiten wir bei der Weiterentwicklung unseres Produktportfolios intensiv.

Für uns ist es wichtig, den Modulansatz stringent weiterzuverfolgen. Um ein breites Produktportfolio wirtschaftlich anbieten zu können, optimieren wir die Anzahl der einzelnen Module. Bei den konventionellen Verbrennungsmotoren etwa reduzieren wir die Varianten im Konzern langfristig im Rahmen der Transformation in Richtung Elektromobilität. Das schafft Freiraum für die Entwicklung und Produktion neuer elektrifizierter Antriebe.

Vernetzung und automatisiertes Fahren

Mobilität von Personen und Waren ist eine Voraussetzung für wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Doch die natürlichen Ressourcen schwinden, und der Klimawandel schreitet voran. Kundinnen und Kunden fordern daher ganzheitliche Mobilitätskonzepte, die die Auswirkungen auf die Umwelt minimieren. Sie sollen effizient, nachhaltig, krisensicher, kundenorientiert und jederzeit und überall zugänglich sein.

In unserem konzernweiten Verbund erforschen und entwickeln wir solche Konzepte: Wenn wir die Zukunft der Mobilität gestalten, blicken wir nicht nur auf das Automobil und begleitende Dienstleistungen. Wir beziehen alle Verkehrsmittel, die Verkehrsinfrastrukturen und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ein. Digitale Vernetzung und das automatisierte Fahren ermöglichen neue Lösungsansätze. Mit ihnen können wir unseren Beitrag zu einem ganzheitlichen Mobilitätssystem der Zukunft leisten und die Transformation unserer Branche vorantreiben.

Die Grundlage dafür ist Software. Als Global Automotive Tech Driver gehört die Softwareentwicklung zu einer der Ziel-Kernkompetenzen des Volkswagen Konzerns und ist mit dem Handlungsfeld „Software Architektur“ im TOP-10-Programm der Konzernstrategie verankert. Mit Unterstützung von CARIAD als synergetische Softwareeinheit im Konzern soll ein nachhaltiges, komfortables, vernetztes und sicheres automobiles Erlebnis für die Kundinnen und Kunden der Marken unseres Konzerns entwickelt werden.

Im Jahr 2025 hat der Volkswagen Konzern seine Software Governance konsequent weiterentwickelt. CARIAD steuert dabei die Entwicklung von synergetischen Kerntechnologien: automatisiertes Fahren, Infotainment, Cloud und Motion über alle Architekturen und Softwaretechnologien des Konzerns. Ziel ist die beschleunigte und effizientere Entwicklung und Lieferung der Software für die Marken im Konzern und ein noch engeres Zusammenarbeitsmodell zwischen CARIAD und den Konzernmarken. Die Software von CARIAD kann dabei skalierbar in vollelektrischen Fahrzeugen sowie Verbrenner- und Hybridfahrzeugen eingesetzt werden. Entwicklerinnen und Entwickler von CARIAD arbeiten in Innovationszentren an Standorten in Deutschland und Europa, China sowie den USA.

Für Fahrzeuge auf Basis neuer sowie bereits bestehender Architekturen lieferte CARIAD im Berichtsjahr neue Software-Releases und Online-Updates für die Marken Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA, Audi und Porsche in allen wesentlichen internationalen Märkten. Auch im Jahr 2025 neu eingeführte beziehungsweise vorgestellte Modelle wie der Škoda Elroq und der Porsche Cayenne Electric sind mit Software von CARIAD ausgestattet.

Fahrzeugsoftware der nächsten Generation soll auch den Weg zu autonomen Fahrfunktionen der Zukunft ebnen. Die Entwicklung des autonomen Fahrens ist Kernbestandteil unserer Konzernstrategie. CARIAD verantwortet die Entwicklung teil- und hochautomatisierter Fahrfunktionen für die Marken des Konzerns. Diese Anwendungen sollen auf unterschiedlichen Leistungsebenen schrittweise in neuen Fahrzeugmodellen eingeführt werden. Volkswagen Nutzfahrzeuge ist dabei speziell für die Bereiche Mobility and Transportation as a Service (MaaS/TaaS) zuständig. Das autonome Fahren wird an neue Service-Modelle geknüpft, also geteilte Mobilität in den genannten Bereichen mit Robo-Shuttles und -Transportern.

Die Entwicklung automatisierter und autonomer Fahrtechnologien erfolgt jeweils mit Entwicklungspartnern.

Mit Allianzen Kräfte bündeln

Wir verfolgen die klare Strategie der Transformation des Kerngeschäfts und den gleichzeitigen Ausbau des Geschäftsfelds Mobilitätslösungen. Um diese Ziele zu erreichen, stärken wir unsere Innovationskraft durch eine globale Struktur. In der Volkswagen Group Innovation bündeln wir technologische Aktivitäten an sieben internationalen Standorten. Dort entstehen nachhaltige Lösungen für urbane und interurbane Mobilität, die regelmäßig in unsere Konzernmarken überführt werden. So schaffen wir eine agile Innovationsstruktur, die schnelle Projektstarts mit internationalen Partnern in den Bereichen Digitalisierung, Nachhaltigkeit und E-Mobilität ermöglicht. Wachstum im Mobilitätsbereich entsteht zunehmend durch regionale Innovationsaktivitäten. Deshalb fokussieren wir unsere Venture-Capital-Investitionen und Partnerschaften gezielt innerhalb des globalen Innovationsökosystems des Konzerns. Das erlaubt uns, regionale Kundenbedürfnisse besser zu verstehen, unser Angebot anzupassen und wettbewerbsfähige Kostenstrukturen zu etablieren. Die Auswahl der Engagements erfolgt zentral, um den größtmöglichen Wert für den Konzern und seine Marken zu schaffen.

Mit der Ford Motor Company führen wir eine Allianz für leichte Nutzfahrzeuge und Elektrifizierung. Drei Fahrzeuge sind daraus hervorgegangen und im Markt erhältlich. Außerdem nutzt Ford den MEB von Volkswagen für zwei elektrische Volumenmodelle. Mit der Kooperation wollen Volkswagen und Ford ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, die Produkte noch besser auf die Wünsche der Kundinnen und Kunden weltweit ausrichten und gleichzeitig Synergien bei Kosten und Investitionen heben.

Zur Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die Zulassung und Einführung unseres eigenen Self-Driving-Systems beteiligen wir uns aktiv an öffentlichen Projekten. Die Erfahrungen, die wir dort sammeln, kommen den Marken des Konzerns und damit unseren Kundinnen und Kunden zugute.

Die Entwicklung der automatisierten Fahrfunktionen für private Mobilität übernimmt konzernübergreifend die Softwaretochter CARIAD. In der Automated Driving Alliance arbeiten CARIAD und die Robert Bosch GmbH daran, das teil- und hochautomatisierte Fahren auch für das Volumensegment verfügbar zu machen. Im Jahr 2025 hat die Alliance ihren Software-Stack für automatisierte Fahrfunktionen auf Level 2 und 3 durch den Einsatz von KI gezielt weiterentwickelt. Das soll zu leistungsstärkeren intelligenten Fahrerassistenzsystemen führen, die so agieren wie natürliche Personen am Steuer. In einer Testflotte ist die Software bereits im Einsatz und wird kontinuierlich trainiert und weiterentwickelt.

Auf dem chinesischen Markt setzt CARIAD zudem auf lokale Partnerschaften, um die Entwicklungskompetenzen weiter zu stärken. CARIAD China, Volkswagen Group (China) Technology Company und XPeng entwickeln gemeinsam die neue zonale Elektronikarchitektur China Electrical Architecture (CEA) für den chinesischen Markt.

Die Entwicklung hochautomatisierter Fahrfunktionen verantwortet CARIAD mit seiner lokalen Partnerschaft mit dem Unternehmen Horizon Robotics im Joint Venture Carizon.

CARIAD setzt sich zudem für eine offene Zusammenarbeit in der weltweiten Entwicklergemeinschaft ein, um Software im Auto effizienter zu entwickeln und Innovationen zu fördern, zum Beispiel als Platinmitglied im Zephyr Project, als Mitglied der Linux Foundation und als strategisches Mitglied in der Arbeitsgruppe „Software Defined Vehicle“ der Open Source Community Eclipse Foundation.

Rivian and Volkswagen Group Technologies, das von Volkswagen und dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian gegründete Joint Venture, hat 2024 seine Tätigkeit gestartet. Es wird zu gleichen Teilen von beiden Partnern gehalten und agiert als eigenständiges Unternehmen. Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV-Architekturen) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

Patente unserer Beschäftigten

Im Geschäftsjahr 2025 haben wir weltweit 7.915 (6.740) Patente auf Erfindungen unserer Beschäftigten angemeldet, davon die Mehrzahl in Deutschland. Der Trend, dass ein immer größerer Teil dieser Patente auf Anmeldungen in

wichtigen Zukunftsfeldern wie Fahrerassistenzsysteme, automatisiertes Fahren, Digitalisierung und Automatisierung, Elektromobilität (inklusive Batterietechnologie) sowie künstliche Intelligenz entfält, hat sich auch im Jahr 2025 fortgesetzt.

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am 31. Dezember 2025 – einschließlich der At Equity konsolidierten chinesischen Joint Ventures – konzernweit 62.954 (+0,3 %) Beschäftigte tätig; das entspricht einem Anteil von 9,5 % an der Belegschaft.

BESCHAFFUNG

Die zentrale Aufgabe der Beschaffung ist es, entlang der Dimensionen Effizienz, Nachhaltigkeit, Resilienz und Kaufteil-Prozessqualität den Unternehmenserfolg mitzusteuern. Im Jahr 2025 waren erneut intensive Bemühungen der Konzern Beschaffung und unserer Lieferanten notwendig, um Versorgungsengpässe nachhaltig zu adressieren.

Beschaffungsstrategie

Die Beschaffungsorganisationen im Volkswagen Konzern leisten einen integralen Beitrag zur Konzernstrategie. Eine wesentliche Aufgabe besteht darin, das Beschaffungsnetzwerk zu stärken und die Zusammenarbeit über Marken und Regionen hinweg zu intensivieren. Durch die Nutzung globaler Synergien ergeben sich zudem Potenziale für eine langfristige Reduzierung der Kosten für Rohstoffe, Bauteile und Dienstleistungen.

Die Häufigkeit, Dauer und Intensität von Krisen und die damit verbundenen Störungen der Lieferketten sind seit Beginn der 2020er-Jahre deutlich gestiegen. Als Konsequenz daraus wollen die Beschaffungsorganisationen gemeinsam mit internen Schnittstellenpartnern sowie Lieferanten die Resilienz in der Versorgung stärken. Das Etablieren von Konzepten und Werkzeugen sowie das Bereitstellen zusätzlicher Kapazitäten für Strategie- und Risikoanalysen sollen hierbei ein vorausschauendes und vollumfängliches Monitoring der Lieferketten entlang definierter Kriterien, wie politischen Einflussfaktoren, wirtschaftlichen Entwicklungen oder Umweltrisiken, ermöglichen.

Die Transformation der Automobilindustrie hin zur Elektromobilität verlangt von den Beschaffungsorganisationen auch eine Anpassung ihres Zulieferernetzwerks. Die Zusammenarbeit mit diesen Lieferanten soll im Rahmen strategischer Partnerschaften individuell gestaltet werden, wobei die Transformation als gemeinschaftliche Aufgabe verstanden wird. Der Ausbau von Partnerschaften ist generell ein weiteres Schwerpunktthema in der Beschaffung, sowohl konzernintern in Form von marken- und fachbereichsübergreifender Zusammenarbeit als auch bezogen auf externe Lieferanten des Volkswagen Konzerns. Das Fundament für alle strategischen Maßnahmen bilden dabei auch die Digitalisierung und effiziente Prozesse. Insbesondere die zukünftige Nutzung einer neuen digitalen Zulieferplattform und des zukünftig zentralen Daten-Ökosystems Catena-X bildet die Voraussetzungen für datengesteuerte Wertschöpfungsketten und ist Kernpunkt dieses Handlungsfeldes.

Digitalisierung der Versorgung

Die Lieferkette der Zukunft ist vernetzt, digital und transparent. Sie soll uns dabei unterstützen, die Versorgung abzusichern, konzernweit Synergien zu heben und Transparenz zu schaffen. Dafür schaffen wir eine gemeinsame Datenbasis und nutzen innovative Technologien, die eine effiziente, vernetzte Zusammenarbeit in Echtzeit ermöglichen – im Konzern wie auch mit unseren Partnern. Im Bereich Beschaffung sollen Transaktionen mit unseren Lieferanten zukünftig standardisiert und – wo möglich – automatisiert werden, um nicht nur Transaktionskosten zu reduzieren, sondern auch Geschäftsprozesse zu beschleunigen. Hierbei ist auch die Einbindung von Catena-X, dem Datennetzwerk der Automobilindustrie, ein wichtiger Baustein. Mögliche Versorgungsrisiken sollen frühzeitiger identifiziert und entsprechende Maßnahmen und Alternativen gemeinsam schneller abgeleitet werden können. Mit der Digitalisierungsstrategie der Beschaffung wollen wir unsere IT-Systemlandschaft innerhalb der Beschaffung stärken und die Effektivität, Effizienz und Zukunftsfähigkeit der Organisation steigern. Die neue IT-Landschaft der Beschaffung für Produktions- und Allgemeines Material befindet sich bis 2030 im konzernweiten Roll-out und wurde bereits in einigen Marken implementiert.

Struktur der Konzern Beschaffung

Die Beschaffung des Volkswagen Konzerns steht in der Verantwortung, kosteneffiziente, resiliente, nachhaltige und qualitative Lieferketten sicherzustellen. Die Beschaffung ist global organisiert und in den wichtigsten Einkaufsmärkten präsent. Neben lokalen Gremien- und Entscheidungsstrukturen werden die Marken und Regionen aus den Bereichen der Konzern Beschaffung geführt. Dies hilft uns einerseits bei der gemeinsamen Umsetzung von Kostenzugewinnen und andererseits bei der Beherrschung von Risiken. Durch die organisierte Vernetzung der Beschaffungsorganisation in den Marken wollen wir in der Lage sein, konzernweite Synergien zu heben und Produktionsmaterial, Sachinvestitionen und Dienstleistungen weltweit in der geforderten Qualität und zu bestmöglichen Konditionen einzukaufen. Zusätzlich zu den Beschaffungseinheiten der Marken betreibt die Beschaffung Regionalbüros in strategischen Einkaufsmärkten.

Supply Chain Management der Beschaffung

Innerhalb des Supply Chain Managements der Beschaffung arbeiten wir fokussiert daran, die Versorgung in Anlaufphasen und im Seriengeschäft abzusichern. Dies umfasst die Begleitung der Industrialisierung bei unseren Lieferanten, die Serienüberwachung sowie das Management von Versorgungskrisen, die zum Beispiel aufgrund von geopolitischen Krisen oder durch Naturereignisse auftreten können. Mit der Einführung des strategischen Halbleitermanagements hat sich der Volkswagen Konzern 2024 neu ausgerichtet. Somit unterhält der Volkswagen Konzern direkte Geschäftsbeziehungen mit strategisch relevanten Halbleiterherstellern und nimmt direkten Einfluss auf die Auswahl der Komponenten für die Elektronikarchitektur. Ziele dieser Aktivität sind die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Konzern-Produktportfolios sowie die Versorgungsabsicherung der Kernkomponenten auf Halbleiterebene.

Bereits in der frühen Phase neuer Projekte führen wir Audits durch, um die Versorgung durch unsere Lieferanten abzusichern. Des Weiteren erfolgt eine Begleitung der Kaufteile entlang der einzelnen Projektmeilensteine bis zum Produktionsstart. Dabei fordern insbesondere komplexe Bauteile immer wieder eine Vor-Ort-Begleitung durch unser Lieferantenmanagement. Abschließend findet eine Abnahme der Produktionskapazitäten statt, um den Serienanlauf der Fahrzeuge in unseren Werken zeitgerecht zu ermöglichen.

Darüber hinaus werden regelmäßige Überprüfungen im laufenden Serienbetrieb durchgeführt, beispielsweise bezüglich eines fortlaufenden Bedarfs- und Kapazitätsabgleichs oder möglicher Kapazitätsanpassungen bei den Lieferanten. Hierdurch wird auch die Kapazität der Lieferanten bei der Verwendung von bestehenden Bauteilen in Neuprojekten abgesichert.

Komplexen Herausforderungen entlang der Lieferkette können wir durch unsere etablierte Krisenmanagementstruktur und das weltweite Lieferantennetzwerk entgegenwirken. Damit können wir auf eine Vielzahl von Standorten und Technologien zurückgreifen. Durch die bereichsübergreifende Arbeit zwischen Beschaffung, Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion und Logistik sollen drohende Verluste durch Versorgungsrisiken weitgehend vermieden sowie in reaktiven Fällen die Produktionsfähigkeit aufrechterhalten werden.

TECHNIK

Der Geschäftsbereich „Technik“ des Vorstands gliedert sich in vier Säulen, die sogenannten Tech Stacks. Sie umfassen alle Aktivitäten im Bereich der Batterie, die ebenfalls im Konzern-TOP-10-Programm im Handlungsfeld „Batterie“ verankert sind, alle konzernweiten Themen rund um den Bereich Laden und Energie, die Aktivitäten der Volkswagen Group Components sowie die Vermarktung der Volkswagen Plattformen und Komponenten an Dritte (Platform Business).

Die markenübergreifende Steuerung aller Technikaktivitäten und die konzernweit abgestimmte Wertschöpfungsstrategie zielen auf die Verbesserung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns ab. Sowohl bei traditionellen Technologien als auch bei Zukunftsthemen sollen Synergien realisiert werden, um den Übergang zur Elektromobilität voranzutreiben.

Batterie

Mit unseren Batterieaktivitäten verfolgen wir das Ziel, die Komplexität und Kosten dieser Schlüsseltechnologie signifikant zu senken, um das Elektrofahrzeug für möglichst viele Menschen attraktiv und bezahlbar zu machen. Das Geschäftsfeld Battery teilt sich mit dem Center of Excellence Battery und der PowerCo in zwei Bereiche. Das Center of Excellence Battery verantwortet als Geschäftsfeld im Konzern alle relevanten Aktivitäten rund um Batteriesysteme und Batteriezellen. Dazu gehören das Produktmanagement, die Entwicklung, Qualitätssicherung und Beschaffung bis hin zum Recycling am Ende des Lebenszyklus. Der Bereich verantwortet dazu das konzernweite Batterieportfolio, wie beispielsweise PHEV-Batterien für den Modularen Querbaukasten (MQB) sowie BEV-Batterien für die MEB-Plattform. Nach erfolgreichem Produktionsanlauf der neuen, vollelektrischen MEB+ Plattform Anfang 2026 für die Electric Urban Car Family der Markengruppe Core liegt der Fokus nun auf einem Update des bisherigen MEB-Produktportfolios (ID.3, ID.4, Škoda Enyaq, Cupra Born, Audi Q4 e-tron, etc.). Es ist geplant die aktuelle MEB-Plattform mit Batterien auf Basis der heutigen Module-to-Pack Bauweise in den kommenden Jahren auf Cell-to-Pack Batteriesysteme mit Einheitszelle umzustellen. Dafür sind sowohl Batteriesysteme mit Zellchemie LFP (Lithium-Eisenphosphat) und NMC (Nickel-Mangan-Kobalt) vorgesehen. Weitere Batteriesysteme auf Basis der Cell-to-Pack-Bauweise mit der Einheitszelle als neue globale Technologieplattform des Volkswagen Konzerns sollen in den kommenden Jahren in China, Europa und in den USA folgen.

Mit der PowerCo SE, Salzgitter/Deutschland als eigenes Unternehmen bündeln wir die weltweiten Aktivitäten zur Zellproduktion im Konzern. Vom europäischen Battery Hub in Salzgitter aus steuert das Unternehmen den Aufbau des internationalen Fabrikbetriebs, die Weiterentwicklung der Zelltechnologie, die vertikale Integration der Wertschöpfungskette sowie die Ausstattung der Fabriken mit Maschinen und Anlagen. Die PowerCo setzt auf zwei Schlüsselkonzepte, mit denen sie künftige Industriestandards setzen will: Die Einheitszelle ermöglicht einen flexiblen Einsatz verschiedenster Zellchemien und soll perspektivisch in bis zu 80% aller vollelektrischen Konzernmodelle zum Einsatz kommen. Das zweite Schlüsselkonzept ist die Standardfabrik, die mit einheitlichen Gebäuden, Ausrüstung, IT und Infrastruktur den schnellen Roll-out der Eigenfertigung gewährleisten soll und somit an künftige Innovationen schnell und flexibel angepasst werden kann.

Die konzernweit erste eigene Zellfabrik in Salzgitter hat im Jahr 2025 den Betrieb aufgenommen und die ersten Zellen zur weiteren Validierung konzernintern geliefert. Der Start der Serienproduktion ist für das Jahr 2026 vorgesehen. Neben Salzgitter entstehen weitere Zellfabriken in Valencia/Spanien und in St. Thomas/Kanada. Der Hochlauf der Fabriken orientiert sich am erwarteten Volumen vollelektrischer Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Jede dieser Fabriken soll mit regenerativ erzeugtem Strom betrieben und auf künftiges Closed-Loop-Recycling ausgelegt werden.

Die vertikale Integration der Wertschöpfung ist ein weiterer Bestandteil der Batteriestrategie. Die Absicherung der Rohstoffe soll sowohl durch langfristige Lieferverträge als auch durch Investitionen mit Partnern erfolgen. Im Jahr 2025 wurde die Beteiligung in Höhe von 9,9% am kanadischen Lithium-Unternehmen Patriot Battery Metals abgeschlossen, das derzeit das größte Lithium-Vorkommen in Nordamerika erschließt.

Laden und Energie

Mit dem Hochlauf der Elektromobilität nimmt der Bereich Laden und Energie eine Schlüsselrolle in der Elektromobilitätsstrategie des Volkswagen Konzerns ein. Ziel ist es, ein führender Anbieter eines intelligenten Lade- und Energie-Ökosystems zu werden. Der Konzern setzt dabei auf zwei zentrale Schwerpunkte: Zum einen wird der Absatz elektrifizierter Fahrzeuge durch den Ausbau globaler Schnellladenetze gefördert. Zum anderen soll das Ladeökosystem für die Kundinnen und Kunden einfacher und kostengünstiger werden, während die Batterie zugleich als flexibles Speichermedium für die Energiewende nutzbar gemacht wird. Mit der Marke Elli zählt der Konzern zu den größten Ladeökosystem-Anbietern Europas und bietet Zugang zu mehr als einer Million Ladepunkten mit rund 88.000 Schnellladepunkten in 28 Ländern. Gleichzeitig wächst das Ladenetz in Nordamerika mit Electrify America auf über 5.000 Schnellladepunkte, während das Joint Venture CAMS in China sein Netz weiter ausbaut – auf inzwischen mehr als 11.700 Ladepunkte. Als Teil des Volkswagen Konzerns bietet Elli ein nahtloses Ökosystem für nachhaltige

Mobilität und Energie. 2025 markierte für die Konzerntochter ein entscheidendes Jahr auf dem Weg vom Ladeinfrastruktur-Anbieter hin zum ganzheitlichen Energieunternehmen. Mit dem Start eines Pilotprojekts zum bidirektionalen Laden präsentierte Elli auf der IAA Mobility 2025 erstmals eine Ladelösung, die die heimische Solaranlage und das E-Fahrzeug mit einer von Elli entwickelten, modularen Softwareplattform vernetzt. Parallel dazu erweiterte Elli sein Portfolio um den Energiehandel als Serviceprodukt für externe Kundinnen und Kunden – und bietet Unternehmen damit einen verlässlichen Partner für eine strukturierte und nachhaltige Energiebeschaffung. Das dafür entwickelte Elli PowerCenter fungiert als Plattform für Energiehandel und netzdienliche Leistungen. Diese Entwicklungen bilden zugleich die Grundlage für das Managed Battery Network – ein virtuelles Kraftwerk, das stationäre Speicher und Fahrzeugbatterien vernetzt, um erneuerbare Energien effizient einzubinden, Lastspitzen zu glätten und überschüssige Energie handelbar zu machen. Mit diesen Schritten positionieren sich der Volkswagen Konzern und Elli klar an der Schnittstelle von Automobilindustrie und Energiewirtschaft.

Volkswagen Group Components

Die unternehmerisch eigenständige Geschäftseinheit Volkswagen Group Components unter dem Dach der Volkswagen AG bildet die dritte Säule des Geschäftsbereichs „Technik“. Weltweit sind 58.000 Beschäftigte in über 60 Werken an 35 Standorten tätig, deren Expertise in der Entwicklung und Fertigung von Fahrzeugkomponenten liegt. Damit zählt die Volkswagen Group Components zu den größten Automobilzulieferern weltweit. Historisch ist die Volkswagen Group Components stark in dem Komponentensegment für Fahrzeuge mit konventionellen Antriebsarten vertreten, treibt aber konsequent die Transformation des Produktportfolios mit Ausrichtung auf strategische Kernmodule für die E-Mobilität voran. Die Transformation zum Systemanbieter erfolgt schrittweise: 2025 wurden weltweit 7,7 Mio. Verbrennungsmotoren und 6 Mio. Getriebe gefertigt – gleichzeitig aber auch bereits 1,2 Mio. E-Antriebe und 1,2 Mio. Batteriesysteme. Auch in den Kompetenzprofilen der Beschäftigten spiegelt sich dieser Wandel wider. Kernkompetenzen mit Fokus auf die Zukunftstechnologien werden auf- und ausgebaut und Beschäftigte gezielt für die Anforderungen der Elektromobilität qualifiziert. Bereits Ende 2024 arbeiteten rund 25 % der Beschäftigten in diesen strategischen Zukunftsfeldern. Dieser Anteil stieg bis Ende 2025 auf über 30 % und wird voraussichtlich in den kommenden Jahren weiter ansteigen.

Das Produktportfolio umfasst dabei im Schwerpunkt Tech-Komponenten wie Fahrwerk, Achssysteme, Lenkungen, Getriebe, E-Antriebe inklusive der dazugehörigen Leistungselektronik, Thermomanagementsysteme und Batteriesysteme.

Mit dem Einstieg in die Elektromobilität liegt der Fokus auf der konsequenten Optimierung des elektrischen Antriebsstrangs für den Konzern sowie der Transformation der Komponentenwerke von der Verbrenner- in die Elektromobilitätswelt. Das Produktportfolio wurde entsprechend strategisch definiert und fokussiert. Ein gutes Beispiel ist der elektrische Performance-Antrieb APP550, der bisher leistungsstärkste und effizienteste E-Antrieb der Volkswagen Group Components.

Einhergehend mit der Transformation und basierend auf der vorhandenen Technologie-Expertise hat sich der Geschäftsbereich auch im Hinblick auf Kooperationen mit externen Partnern geöffnet, um Potenziale aus Synergie- und Skaleneffekten zu heben und dadurch die Transformation zur Elektromobilität zu beschleunigen sowie dazu beizutragen, Volkswagen-Technologien als Industriestandard zu etablieren.

Platform Business

In der vierten Säule des Geschäftsbereichs „Technik“ wird mit dem Platform Business (Drittmarktgeschäft) die konzernweite Verantwortung für den externen Vertrieb von Plattformen und Komponenten gebündelt. In dieser Organisationseinheit werden die Anbahnung und Akquise (inklusive Vertragsgestaltung) sowie Betreuung von Kundenprojekten einschließlich der dazugehörigen Auftragsabwicklung (Logistik, Abrechnung) verantwortet. Der Tech Stack Platform Business baut auf der jahrzehntelangen Erfahrung im konzerninternen Plattform-Sharing auf. Mit Ford hat Volkswagen erstmals einem externen Partner die Nutzung der Konzernplattform MEB ermöglicht. Im Rahmen dieses Kooperationsprojekts wurden die notwendigen markenübergreifenden Strukturen und Prozesse innerhalb der

Volkswagen Organisation geschaffen, um künftig auch weitere externe Kooperationspartner aufzubauen. Seit Juni 2024 wird beispielsweise der indische Automobilhersteller Mahindra mit MEB-Komponenten für Fahrzeuge der INGLO-Plattform beliefert; zukünftig soll auch die Einheitszelle von PowerCo an den Automobilhersteller geliefert werden.

PRODUKTION

Unser internationales Produktionsnetzwerk umfasst eine Vielzahl an Prozessschritten – vom Lieferanten über die Fabriken und die Montagelinien bis hin zum Handel sowie zu unseren Kundinnen und Kunden. Die dauerhafte Effizienz dieses Netzwerks ist entscheidend für unsere Wettbewerbsfähigkeit. Um den Herausforderungen der Zukunft gewachsen zu sein, setzen wir auf umfassende Optimierungen, zukunftsweisende Innovationen, stabile Lieferketten und flexible Strukturen. Im Geschäftsjahr 2025 produzierte der Volkswagen Konzern weltweit 8,9 Mio. Fahrzeuge inklusive der chinesischen Joint Ventures. Dies entspricht einem Rückgang von 1,0% im Vergleich zum Vorjahr. Die Produktivität (Fahrzeuge pro Mitarbeiter und Jahr) stieg inklusive der chinesischen Joint Ventures im Vergleich zum Vorjahr um 4,3%. Ohne die chinesischen Joint Ventures produzierte der Volkswagen Konzern weltweit 6,2 Mio. Fahrzeuge, was einem Anstieg von 0,6% gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Produktivität stieg im Vergleich zum Vorjahr um 4,6%.

Produktionsstrategie

Mit PULSE 2035 richtet die Konzernproduktion ihren Fokus konsequent auf Zukunftsfähigkeit, Effizienz und Nachhaltigkeit aus. Damit reagiert sie auf die tiefgreifenden Veränderungen in der Automobilbranche, die durch technologische Innovationen, geopolitische Entwicklungen und steigende ökologische Anforderungen geprägt sind. PULSE 2035 formuliert ein konkretes Zielbild für das Jahr 2035, das sich auf fünf zentrale Zielgrößen stützt: Fabrikkosten pro Fahrzeug, Produktivität, Werksauslastung, innovative Technologien und Prozesse sowie die Verringerung der Umweltauswirkungen. Diese Größen machen die strategische Ausrichtung greifbar und geben eine klare Orientierung.

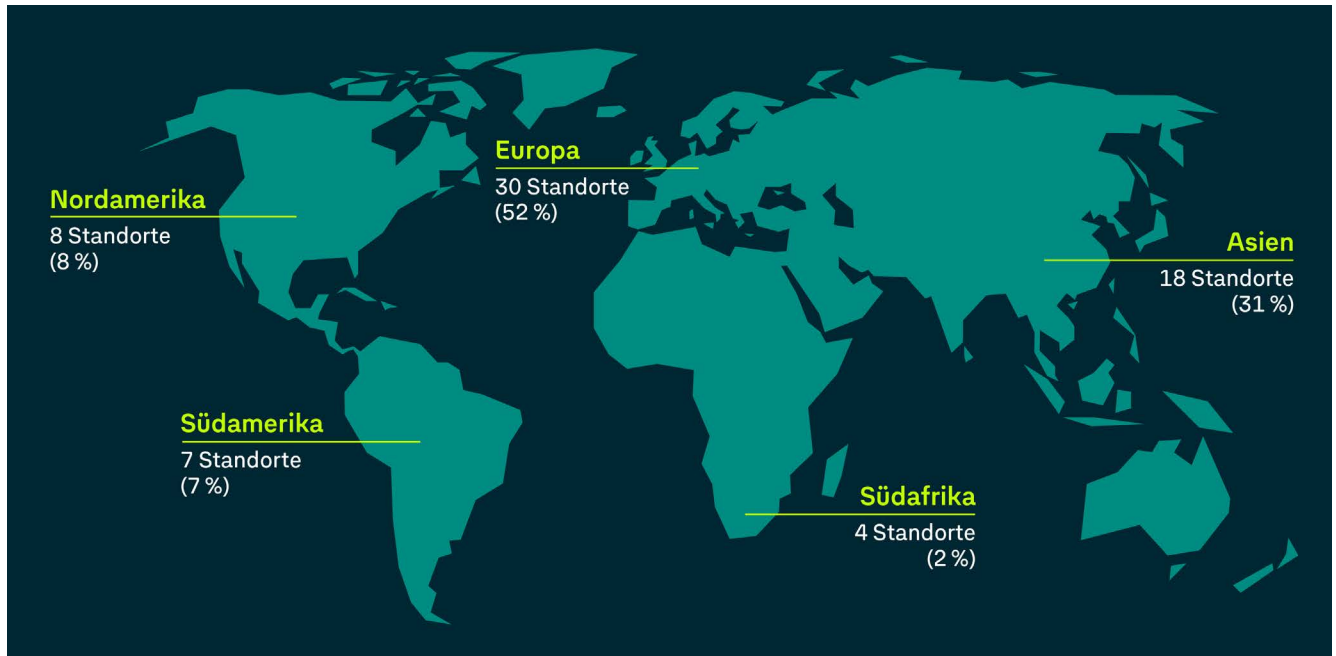
Die Vision von PULSE 2035 beschreibt eine Produktion und Logistik, die ressourcenschonend, leistungsoptimiert und innovationsgetrieben ist – und bis 2035 realisiert werden soll. Zur strukturierten Umsetzung dieser Vision basiert die Strategie auf einem stabilen Ordnungsrahmen aus sieben Kategorien: Produkt und Produktionsprozesse, Produktionsnetzwerk, Lieferkette, Menschen, Umwelt und Energie, Digitalisierung, Betriebsabläufe und Governance. Dieser Rahmen bildet das Fundament für die Umsetzung und ermöglicht eine konsistente Steuerung der Transformation über alle Standorte hinweg.

Globales Produktionsnetzwerk

Das Produktionsnetzwerk des Konzerns erstreckte sich am Ende des Berichtsjahres über 111 Produktionsstandorte einschließlich unserer chinesischen Joint Ventures. Davon sind 67 Standorte fahrzeugproduzierende Werke, inklusive LKWs, Busse und Motorräder. Eine Standardisierung der Produktion mit einheitlichen Produktkonzepten, Anlagen, Betriebsmitteln und Fertigungsprozessen innerhalb einer Produktfamilie ist ein wesentlicher Faktor unserer zukunftsorientierten Fertigung. Wir entwickeln unsere Produktionskonzepte stetig weiter, richten sie auf neue Technologien aus und wollen dabei ambitionierte Ziele in den einzelnen Projekten realisieren. Dem Volkswagen Konzern ist 2025 in einem herausfordernden Umfeld der Anlauf von 46 Fahrzeugprojekten gelungen, davon waren 26 neue Produkte beziehungsweise Produktnachfolger sowie 20 Produktaufwertungen oder Derivate.

FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Anteil an der Gesamtproduktion 2025 in Prozent



Die flexiblen Produktionskapazitäten auf Basis unserer Plattformen bieten die Möglichkeit, auf sich verändernde Marktanforderungen zu reagieren, das Produktionsnetzwerk bedarfsorientiert auszulasten sowie markenübergreifend Synergien durch Mehrmarkenstandorte zu realisieren. Von den fahrzeugbauenden Produktionsstandorten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sind bereits fast die Hälfte Mehrmarkenstandorte. Musterbeispiele im Konzern sind hierfür die Standorte Bratislava und Zwickau. In Bratislava werden Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Škoda, Audi und Porsche auf gemeinsamen Plattformen des Modulare Längsbaukastens (MLB) und des MQB gefertigt. In Zwickau fertigen wir derzeit Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi und CUPRA auf gemeinsamen Plattformen des MEB.

Bei der Transformation des Volkswagen Konzerns stehen innovative, effiziente, nachhaltige und kundenorientierte sowie auf profitables Wachstum fokussierte Mobilitätslösungen im Vordergrund. Eine Grundlage hierfür war die Einführung des MEB und später für die Premium- und Sportmarken die rein elektrische PPE. Hierdurch heben wir markenübergreifende Synergien in der Fertigung. Zum Jahresende 2025 wurden im weltweiten Produktionsnetzwerk für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an 19 Standorten Elektrofahrzeuge produziert.

Neue Technologien und Digitalisierung

Im Rahmen des Konzern-TOP-10-Programms, das die strategische Basis für neue Technologien und die Digitalisierung in der Produktion für das Geschäftsjahr 2025 bildete, wurde der Fokus auf Geschwindigkeit und Mehrwert von IT-Produkten sowie auf den Einsatz von KI gelegt. Die digitale Transformation ist prägend für die zukünftige Weiterentwicklung unserer Prozesslandschaft. Der damit einhergehende Umbau beinhaltet die Umstellung auf eine wertstrom- und produktorientierte Softwareentwicklung innerhalb des Konzerns. Insgesamt stehen bereits mehr als 110 neue Applikationen für den Einsatz in den Produktions- und Logistikprozessen zur Verfügung. Beispiele erstrecken sich von virtuellen Trainings für neue Fahrzeuganläufe, Identifizierung und Umsetzung von Energieeinsparpotenzialen bis zum Einsatz von KI zur Unterstützung der Fahrzeuginbetriebnahme. Die Applikationen werden über die gemeinsam mit dem erneut bestätigten strategischen Partner Amazon Web Services (AWS) entwickelte Digitale Produktionsplattform (DPP) ausgerollt. Die Fähigkeiten der DPP werden gemeinsam mit AWS kontinuierlich ausgebaut. Im Berichtsjahr gab es einen starken Fokus auf Data Management Services.

Im Volkswagen Konzern ist es unser Ziel, digitale und innovative Technologien systematisch zu validieren und deren Einsatz für die Produktion und Logistik zu pilotieren und auszurollen. Dadurch sollen sich Kostenreduktionen in der Wertschöpfungskette sowie flexiblere Umsetzungsmöglichkeiten und Qualitätsverbesserungen realisieren lassen. Mit der digitalen Transformation in der Produktion und Logistik verfolgen wir das Ziel, die gesamte Prozesskette zu vereinfachen und neue Technologien bestmöglich einzusetzen. Im Jahr 2025 hat Volkswagen unter anderem den Ausbau des Projekts ONE Log, einem Logistiksystem auf Basis SAP S/4 HANA, weitergeführt. Mit ONE Log möchte die Marke Volkswagen Pkw gemeinsam mit anderen Marken wie Audi und Škoda sowie Volkswagen Group Components weltweit die Zukunft der digitalen Logistik gestalten. Ziel ist die einheitliche Informationsverarbeitung und Standardisierung der logistischen Prozesse, wodurch Optimierungen skalierbar und innovative Technologien zentral getrieben werden sollen. Das Projekt umfasst die verschiedenen Prozesse wie Disposition, Versand und Materialwirtschaft vom Wareneingang bis an die Produktionslinie. Die gezielte Digitalisierungsinitiative soll die Robustheit unserer Werke steigern.

Der Fokus der Innovationsarbeit lag 2025 auf KI, zum Beispiel für KI-Robotik sowie im Bereich Generative KI. Im Anwendungsbereich Generative KI hat Volkswagen im Jahr 2025 priorisierte Anwendungsfelder erschlossen und nutzt erste markenübergreifende Anwendungen, um das Wissensmanagement in den Bereichen Planung und Instandhaltung effizienter zu gestalten. Weitere Anwendungen befinden sich im Bereich des Änderungs- und Anforderungsmanagements und direkt in der Produktion. Mit dem Einsatz von Generativer KI hat Volkswagen das Ziel, Kostenreduzierungen im Zusammenhang mit der Informationsgenerierung und -verarbeitung in der Produktion zu heben.

MARKETING UND VERTRIEB

Wir verstehen uns als innovativer und nachhaltiger Mobilitätsanbieter für alle gewerblichen und privaten Kundinnen und Kunden weltweit – mit einem umfassenden Produktportfolio, das unsere Marken und Finanzdienstleistungen einschließt.

Die wirtschaftliche Kraft und Profitabilität des Volkswagen Konzerns basiert auf einem breiten Portfolio von starken Marken. Unser Ziel ist es, Markenprofile stetig zu schärfen und die jeweiligen Kundensegmente, die die Marken bedienen, möglichst trennscharf abzugrenzen beziehungsweise bei Bedarf gezielt zu ergänzen. So wollen wir eine hohe Marktabdeckung bei großer Effizienz und geringer Kannibalisierung der jeweiligen Marken erreichen. Dazu haben wir eine automobilspezifische Kundensegmentierung etabliert, mit der wir die Positionierung unserer Marken steuern und verbessern wollen.

Im Rahmen unserer Konzernstrategie haben wir auf China sowie die Regionen Westeuropa und Nordamerika aufgrund ihrer hohen strategischen Bedeutung als größter Einzelmarkt beziehungsweise größte Regionen für den Volkswagen Konzern ein besonderes Augenmerk gelegt. Die Konzernstrategie bildet die Grundlage für die Weiterentwicklung des Vertriebs hin zum globalen Technologie- und Mobilitätsanbieter und soll uns befähigen, noch flexibler und zielgerichteter auf die Wünsche unserer Kundinnen und Kunden zu reagieren und zusätzliche Ertragspotenziale zu heben.

Gemeinsam mit ihren Vertriebspartnern und Importeuren haben sich unsere Pkw-Marken auf ein Vorgehen zur Integration neuartiger Produkte und Services in das Vertriebsnetz verständigt. Im Vordergrund stehen dabei der sichere und rechtskonforme Umgang mit Kundendaten und die Art und Weise, wie diese bei digitalen Produkten und Services oder beim Fahrzeugkauf verarbeitet werden. Die gesetzlichen Anforderungen an den Umgang mit Kundendaten sind hoch. Gleichzeitig kommen immer mehr Konzernfahrzeuge auf den Markt, die je nach Ausstattung und Verfügbarkeit mit dem Internet verbunden sind. Wir investieren verstärkt in Vertriebssysteme und -prozesse mit dem Ziel, das individuelle Kundenerlebnis in allen Vertriebskanälen weiter zu digitalisieren und zu verbessern.

Kundenzufriedenheit, Kundentreue und Kundeneroberung

Der Volkswagen Konzern richtet seine Vertriebsaktivitäten darauf aus, seine Kundinnen und Kunden zu begeistern. Das hat für uns höchste Priorität, denn begeisterte Kundinnen und Kunden sind unseren Marken treu und empfehlen unsere Produkte und Dienstleistungen weiter. Dafür messen wir die Kundenzufriedenheit entlang der Kundenkontaktpunkte mit unseren Marken und thematisieren sie in Vorstandsgremien. Neben der Zufriedenheit mit unseren Produkten und Services legen wir Wert auf eine emotionale Bindung an unsere Marken. Dabei ist es uns wichtig, Kundinnen und Kunden zu halten und neue zu gewinnen. Um unseren Erfolg auf diesem Gebiet zu messen, erheben und analysieren wir für die Pkw-produzierenden Marken geeignete Kennzahlen: Die Loyalitätsrate stellt den Anteil der Kundinnen und Kunden unserer Pkw-Marken dar, die erneut ein Konzernmodell gekauft haben. Die Marken Volkswagen Pkw, Škoda, Audi und Porsche belegen in der Loyalität dank ihrer treuen Kundinnen und Kunden im Wettbewerbsvergleich seit mehreren Jahren vordere Plätze in den europäischen Kernmärkten. Im Vergleich zu anderen Herstellergruppen belegt der Volkswagen Konzern in den europäischen Kernmärkten bezüglich der Loyalität weiterhin einen Spitzenrang. Mit der Eroberungsrate wird der Anteil der gewonnenen Pkw-Kundinnen und -Kunden in Bezug auf eine markenspezifische Auswahl an Wettbewerbern abgebildet. Die Marke Volkswagen Pkw hat weiterhin eine wettbewerbsüberlegene Eroberungsrate. Die Marken Škoda, SEAT und CUPRA zeigten 2025 eine verbesserte Eroberung, während Porsche Werte leicht unter Vorjahresniveau verzeichnete.

Auf den europäischen Kernmärkten hat sich 2025 das Markenimage der Marke Volkswagen Pkw auf Gesamtmarktniveau bewegt; das Markenvertrauen lag über Gesamtmarktniveau im Bereich der Premiummarken. Audi und Porsche belegen im Imageranking weiterhin Spitzenplätze.

Elektromobilität und Digitalisierung im Konzern Vertrieb

Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir das Angebot an rein batterieelektrischen Fahrzeugen sukzessive erhöhen. Diese Offensive wird ergänzt um kundenorientierte Angebote rund um das Fahrzeug, wie kundenspezifische Ladeinfrastrukturlösungen und mobile Online-Dienste. Damit entwickelt sich der Volkswagen Konzern vom Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister – was neue Herausforderungen an den Vertrieb stellt.

Die Digitalisierung bietet dem Vertrieb Chancen, unter anderem eine verbesserte Kundenansprache. Grundlage für unser Handeln ist die umfangreiche Kooperation zwischen den Marken und Märkten, um größtmögliche Synergien zu erzielen. Wir wollen für die Kundinnen und Kunden unserer Marken ein optimales Produkterlebnis schaffen, das durch eine nahtlose Kommunikation besticht – vom ersten Kaufinteresse über die Inspektionen bis zum Verkauf des Fahrzeugs als Gebrauchtwagen. Damit erschließen wir uns neue Geschäftsmodelle rund um das vernetzte Fahrzeug, insbesondere bei Mobilitäts- und Servicedienstleistungen.

Großkundengeschäft

Geschäftsbeziehungen mit Großkunden sind oft langfristige Partnerschaften. Diese sorgen unter volatilen Rahmenbedingungen für einen stabileren Absatz gut ausgestatteter, renditestarker Fahrzeugmodelle als das Segment der Privatkunden.

Gerade in Deutschland und im europäischen Ausland hat der Volkswagen Konzern einen festen Stamm gewerblicher Großkunden. Unser umfangreiches Produktangebot ermöglicht uns, ihre individuellen Mobilitätsanforderungen aus einer Hand zu erfüllen. In einem zunehmend herausfordernden Wettbewerbsumfeld konnten wir 2025 allein in unserem Heimatmarkt rund 1.000 neue Großkunden gewinnen und haben damit gemeinsam mit einer engagierten Handelsorganisation ein deutliches Zeichen für Vertrauen und nachhaltiges Wachstum gesetzt.

In einem um 1,4 % gestiegenen Pkw-Gesamtmarkt in Deutschland lag der Anteil gewerblicher Großkunden an den Gesamtzulassungen im Berichtsjahr bei 18,0 (19,9) %. Der Anteil des Volkswagen Konzerns in diesem Kundensegment stieg auf 49,8 (48,0) %. Außerhalb Deutschlands verzeichneten wir bei den Zulassungen gewerblicher Großkunden in Europa einen Konzernanteil von 28,4 (27,6) %. Dies zeigt, dass das Vertrauen der Großkunden in den Konzern weiterhin auf einem hohen Niveau liegt. Die gute Marktposition im Flotten- und Großkundengeschäft in Europa konnten wir festigen.

After Sales und Service

Im After-Sales-Geschäft verstehen wir uns als Komplettanbieter für alle kundenrelevanten Produkte und Dienstleistungen. Gemeinsam mit unseren Partnern haben wir den Anspruch, die Mobilität unserer Kundinnen und Kunden und unserer Fahrzeuge ein Leben lang sicherzustellen. Dazu erweitern wir kontinuierlich unser Portfolio an maßgeschneiderten Angeboten und Dienstleistungen über den gesamten Lebenszyklus mit dem Ziel, die Kundenerfahrungen zu verbessern und die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden zu steigern. Zusätzlich bieten die Partnerbetriebe ein umfangreiches Portfolio von Serviceleistungen für alle Fahrzeugklassen an.

Den Wandel der Mobilitätswelt und unsere konsequente Ausrichtung auf die Elektromobilität unterstützen wir im After-Sales-Bereich durch die Entwicklung neuer Services und innovativer Konzepte. Auf dem Weg der Transformation arbeiten wir mit unterschiedlichen, für die jeweiligen Märkte spezialisierten Partnern zusammen. Mit den daraus resultierenden Connectivity-Diensten können wir auch im After-Sales-Bereich Synergien mit den Marken des Volkswagen Konzerns generieren und neue Möglichkeiten zur Stärkung der Kundenloyalität nutzen.

Neben dem individuellen Service ist die fristgerechte Versorgung mit Originalteilen maßgeblich für die Zufriedenheit unserer Pkw-Kundinnen und -Kunden im After-Sales-Bereich. Die Originalteile unserer Pkw-Marken und die Kompetenz der Servicestationen stehen für Qualität, Sicherheit und Werterhalt der Kundenfahrzeuge. Mit unserem weltweiten After-Sales-Netzwerk schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass nahezu alle Servicepartner rund um den Globus im Regelfall innerhalb von 24 Stunden beliefert werden können.

Im Rahmen des Projekts Digital After Sales modernisieren wir die Abläufe und IT-Systeme im After-Sales-Bereich. Mit einem Ansatz, der sowohl die Händler als auch die Kundinnen und Kunden mit ihren individuellen Bedürfnissen in den Mittelpunkt der Produkt- und Serviceentwicklung stellt, wollen wir einerseits administrative Zeit im Handel durch KI-basierte und ineinandergreifende Dienstleistungen reduzieren und andererseits vorhandene IT-Systeme stabilisieren sowie Effizienzen heben. Innovative, digitale After-Sales-Dienstleistungen sollen zudem das Kundenerlebnis verbessern.

Auch unser Nutzfahrzeuggeschäft steht weltweit für Qualität der Produkte und für Kundennähe. Unsere Palette von Lkw, Bussen und Motoren ergänzen wir um Dienstleistungen mit dem Ziel, Kraftstoffeffizienz, Zuverlässigkeit und eine hohe Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu gewährleisten. Mit unseren Fahrzeugen, die über einen vollelektrischen oder hybriden Antrieb verfügen, berücksichtigen wir sowohl den Kundenwunsch als auch unsere Verantwortung, einen Beitrag zum emissionsfreien Transportwesen zu leisten. Der Werkstattservice und die Serviceverträge sollen den Kundinnen und Kunden eine hohe Qualität und ein hohes Maß an Sicherheit bieten. Wartungszeiten und -kosten senken wir mit Blick auf die Gesamtbetriebskosten der Fahrzeuge.

QUALITÄTSSICHERUNG

Die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden hängt maßgeblich von der Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen ab. Zufrieden und loyal sind Kundinnen und Kunden vor allem dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder an eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Im gesamten Verlauf des Produkterlebnisses bestimmen Anmutung, Zuverlässigkeit und Service die wahrgenommene Qualität. Wir haben den Anspruch, unsere Kundinnen und Kunden in sämtlichen Bereichen positiv zu überraschen und zu begeistern, um sie auf diese Weise von unserer Qualität zu überzeugen.

Die Digitalisierung stand auch im abgelaufenen Geschäftsjahr im Mittelpunkt unserer Arbeit: Die Entwicklung softwarebasierter Systeme rückt immer weiter in den Fokus und stellt einen erfolgskritischen Faktor im Hinblick auf die Kundenzufriedenheit dar. Der durchgängigen Anwendung der Bewertungsmethode „Automotive SPICE“ (Automotive Software Process Improvement and Capability dEtermination), die wir zur Verbesserung unserer Prozesse einsetzen, kommt daher bei unseren Aktivitäten eine besondere Bedeutung zu. Sie ist ein wichtiger Baustein, um sowohl den Anforderungen unserer Kundinnen und Kunden als auch denen aus regulatorischer und gesetzgeberischer Sicht Rechnung zu tragen.

Strategie der Konzern Qualität

Unsere Funktionalbereichsstrategie New Quality überprüfen wir regelmäßig und stimmen sie mit den Marken ab. Unser Handeln strebt danach, herausragende Produkte, Dienstleistungen und eine exzellente Kundenzufriedenheit zu erzielen. Der Konzernstrategie folgend fokussiert unsere Qualitätsstrategie vor allem auf eine exzellente Kundenzufriedenheit entlang des gesamten Kundenerlebnisses – von der Bestellung über das digitale Ökosystem bis hin zum Produkt sowie zu Service und Dienstleistungen. Abgeleitet aus dem Konzern-TOP-10-Programm bildete das TOP-10-Group-Quality-Programm im Berichtsjahr eines unserer zusätzlichen strategischen Ziele. Mit diesem Programm richten wir aufseiten der Konzern Qualität den Fokus immer auf unsere internen und externen Kundinnen und Kunden, definieren klare Verantwortlichkeiten für Qualität im gesamten Konzern und stimmen ein schnelles Zusammenarbeitsmodell zwischen Konzern, Markengruppen und Marken ab. Im Laufe des Geschäftsjahres 2025 wurden sechs der auf das Konzern-TOP-10-Programm einzahlenden qualitätsspezifischen Handlungsfelder abgeschlossen und sechs neue Handlungsfelder (unter anderem wird das Thema Kundenzufriedenheit fokussiert) gestartet.

Gesetzes- und Regelkonformität

Die Gesetzes- und Regelkonformität unserer Produkte besitzt in unserer Arbeit höchsten Stellenwert. Wir setzen in unseren Prozessen auf das Mehr-Augen-Prinzip – risikobasiert werden relevante Entscheidungen nicht von Einzelpersonen getroffen. Bei allen Marken wird unter anderem die Entwicklung der Software von Qualitätsmeilensteinen flankiert: Hier werden nach diesem Prinzip alle Systeme, Komponenten oder Bauteile einbezogen, die sich unmittelbar auf die Sicherheit, Zulassung oder Funktion eines Fahrzeugs auswirken und daher besonderer Sorgfalt bedürfen. In der Serienphase achten wir darauf, die Konformitätsprüfungen unserer Produkte – insbesondere in Bezug auf den Ausstoß von Emissionen und den Kraftstoffverbrauch – durchzuführen und zu bewerten.

Auch auf das Qualitätsmanagementsystem richten wir unsere Aufmerksamkeit und stärken konzernweit das bereichsübergreifende Prozessdenken. Das Qualitätsmanagementsystem im Volkswagen Konzern orientiert sich an der Norm ISO 9001 und den behördlichen typgenehmigungsrelevanten Anforderungen. Diese Normen und Vorgaben müssen erfüllt sein, damit wir die Typgenehmigung für die Herstellung und den Vertrieb unserer Fahrzeuge erhalten. Im Berichtsjahr haben wir in zahlreichen System-Audits geprüft, dass unsere Standorte und Marken weiterhin diese Anforderungen erfüllen. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf der Bewertung des Risikos einer Nichteinhaltung definierter Abläufe. Unsere Qualitätsmanagementberater achten darauf, dass diese und weitere neue Anforderungen sowie behördliche Vorschriften umgesetzt und eingehalten werden; sie werden dabei von einer zentralen Stelle in der Konzern Qualität koordiniert und unterstützt.

Beachtung regionaler Anforderungen

Zur Erfassung regionsspezifischer Kundenanforderungen nutzen wir verschiedene Instrumente zum Einholen von Feedback wie zum Beispiel konkrete Kundenbefragungen. Darüber hinaus beobachten wir weltweit die einschlägigen Internetforen und Social-Media-Beiträge, um direktes Kundenfeedback einzuholen sowie Stimmungen und Trends frühzeitig zu erkennen.

Um eine angemessene Qualitätsanmutung unserer Fahrzeuge im Wettbewerbsvergleich erreichen zu können, berücksichtigen wir regionale Kundenbedürfnisse in unseren Fahrzeug-Audits. Jede Marke legt gemeinsam mit den einzelnen Regionen fest, wie ihr Produkt dort positioniert werden soll. Dadurch stärken wir die Verantwortung der Marken. Damit wir beim Fahrzeug-Audit vergleichbare Ergebnisse erhalten, gelten einheitliche Qualitätsmaßstäbe über alle Marken und Regionen hinweg. Wir passen sie laufend an die sich wandelnden Anforderungen an. Seit mehr als 40 Jahren sind weltweit Auditoren für uns im Einsatz; sie beurteilen die auslieferungsbereiten Fahrzeuge aus Sicht der Kundinnen und Kunden und sorgen dafür, dass die Fahrzeuge die definierten Qualitätsmaßstäbe einhalten.

PERSONAL

Der Volkswagen Konzern ist einer der größten privaten Arbeitgeber weltweit und will sich mit seiner Personalpolitik der damit verbundenen Verantwortung stellen. Am 31. Dezember 2025 arbeiteten – die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen einbezogen – insgesamt 662.942 (679.472) Beschäftigte im Volkswagen Konzern und 602.659 (614.082) Beschäftigte ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Das sind 2,4% weniger als Ende 2024. Die Verteilung unserer Gesamtbelegschaft auf das In- und Ausland blieb im vergangenen Jahr weitgehend stabil: Ende 2025 arbeiteten 284.032 (293.338) Beschäftigte in Deutschland.

BESCHÄFTIGTE NACH MÄRKTEN

in Prozent, Stand 31.12.2025



■ Europa (ohne Deutschland) / Übrige Märkte	30 %
■ Deutschland	43 %
■ Nordamerika	7 %
■ Südamerika	5 %
■ Asien-Pazifik	15 %

Personalstrategie und Grundsätze der Personalpolitik

Der Volkswagen Konzern setzt im Rahmen seiner Konzernstrategie einen Fokus darauf, seine Beschäftigten für die Transformation zu befähigen und zu begleiten. Eine Schlüsselrolle spielt für unsere drei Markengruppen Core, Progressive und Sport Luxury in diesem Zusammenhang die Personalstrategie (Group People Strategy), mit der vor allem zentrale und erfolgskritische Ansätze der Personalpolitik fortgeführt werden.

Im Rahmen der Personalstrategie haben wir verschiedene Dimensionen identifiziert, mit dem Ziel, die Bedürfnisse und Erwartungen der Beschäftigten und des Unternehmens ganzheitlich zu adressieren und somit bestmögliche Leistungen im Sinne unseres Unternehmenserfolgs zu ermöglichen.

- 1) „Ich“ (Me@Volkswagen): Wir wollen das Mitarbeitererleben systematisch verbessern und darauf hinwirken, dass jeder Beschäftigte optimale Bedingungen für die Erfüllung seiner Aufgaben vorfindet.
- 2) „Mein Team“ (Teams@Volkswagen): Im Zuge unserer Transformation ändert sich grundlegend die Art, wie Teams im Volkswagen Konzern zusammenarbeiten. Hybride, digitale und agile Formen prägen die Zusammenarbeit.
- 3) „Wir alle bei Volkswagen“ (All of us@Volkswagen): Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns bilden die sieben Volkswagen Konzerngrundsätze, die im Code of Conduct niedergeschrieben sind: Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft, Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist, Wir wagen Neues, Wir leben Vielfalt, Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit, Wir statt ich, Wir halten Wort.
- 4) „Volkswagen in der Gesellschaft“ (We@Volkswagen and the world around us): Uns ist bewusst, dass wir ohne eine langfristige gesellschaftliche Legitimität an unseren Standorten und in unseren Märkten unser Geschäftsmodell in Zeiten des beschleunigten Wertewandels nicht fortführen können – das gilt wirtschaftlich, ökologisch und sozial. Dabei verstehen wir unsere Beschäftigten als Botschafter des Volkswagen Konzerns, die unsere Werte in der Gesellschaft vertreten.

Mit unseren vielfältigen Transformationsfeldern wie zum Beispiel Digitalisierung und Elektromobilität befinden wir uns auf einem langfristigen Weg der Veränderung und Erneuerung. Dabei ist uns wichtig, immer wieder zu überprüfen, ob wir den eingeschlagenen Kurs halten und unsere Ziele erreichen. In diesem Sinne findet im Rahmen der weiteren Operationalisierung der Group Strategy auch eine Überarbeitung der strategischen Kennzahlen der Group People Strategy statt.

- > **Engagement-Index:** Der Engagement-Index wird auf Grundlage von drei Fragen der neu eingeführten Beschäftigtenbefragung myVOICE ermittelt. Er misst das Engagement, die Motivation und die Leistungsbereitschaft der Beschäftigten sowie die Attraktivität von Volkswagen als Arbeitgeber. Die Befragung wurde Ende 2025 erstmalig in vier Gesellschaften durchgeführt und wird ab 2026 weiter ausgerollt. Für die Jahre 2025 und 2026 wird der Engagement-Index im Rahmen der Group People Strategy zunächst als Ist-Wert berichtet, der die Grundlage für die Verzielung ab dem Jahr 2027 bildet. Dann setzt der Engagement-Index als strategischer KPI der Group People Strategy ein. Der bisherige KPI „Interne Arbeitgeberattraktivität“, der auf der im Jahr 2023 letztmalig durchgeführten Beschäftigtenbefragung „Stimmungsbarometer“ basierte, besteht nicht mehr.
- > **Diversity-Index:** Zur Förderung der Vielfalt und Chancengerechtigkeit im Konzern haben wir Ziele für den prozentualen Frauenanteil im Management sowie für den Internationalisierungsgrad im Top-Management festgelegt. Diese beiden Zahlen werden im Diversity-Index zusammengefasst, der weiterhin als strategische Kennzahl Bestand hat. Nähere Informationen zu diesem Ziel finden sich im Abschnitt „Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit“ im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ des Nachhaltigkeitsberichts sowie im Vergütungsbericht.
- > **Umsetzungsstand strategische Personalplanung:** Im Rahmen der Überarbeitung der Konzernstrategie wird die Kennzahl ab 2025 nicht mehr als KPI genutzt.
- > **Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem:** Die strategische Kennzahl „Durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Beschäftigtem pro Jahr“ wird aktuell überarbeitet und ist deswegen für die Berichtsjahre 2025 und 2026 ausgesetzt. In diesem Zeitraum wird die Kennzahl sowohl in der Group Strategy als auch in der regenerate+ nicht als strategischer KPI berichtet. Weitere Information dazu finden sich im Abschnitt „Ziel in Bezug auf Weiterbildung und Kompetenzentwicklung“ unter „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ im Nachhaltigkeitsbericht.

Handlungsfeld „People“ im Konzern TOP-10-Programm

Neben der langfristigen Steuerung unserer strategischen Ziele im Rahmen der Group People Strategy arbeiten wir jährlich mit einem TOP-10-Programm für den Personalbereich an der Erreichung unterjähriger Ziele, an deren Umsetzung sich unsere Konzerngesellschaften beteiligen. Im TOP-10-Programm des Konzerns war der Personalbereich im Berichtsjahr mit dem Top „People“ vertreten. Kundenorientierung, Unternehmertum und Teamgeist bilden für Volkswagen die Basis für zukünftigen Erfolg. Prozessoptimierung und Effizienz sollen das Unternehmen international wettbewerbsfähig halten. Mit innovativen Aus- und Weiterbildungen sowie hochwertigen Führungskräfteprogrammen und attraktiven Vergütungs- und Partizipationsmodellen möchte Volkswagen ein sozialer Arbeitgeber für eine leistungsstarke Mannschaft sein. Im TOP-10-Programm 2025 hat das Personalressort diesen Anspruch in zehn Arbeitsschwerpunkte übersetzt. Hierzu zählten unter anderem das globale Management der Arbeitskosten, die systematische Förderung von Diversität, ein neues Rahmenkonzept für die Talentförderung und gezielte Angebote zur Förderung von individueller Gesundheit und Resilienz. Innerhalb dieser Arbeitsschwerpunkte wurde im Berichtsjahr auch die konzernweite Umsetzung der Effizienzprogramme ausgewählter Marken sowie die teilweise Neugestaltung der Managementstruktur nachverfolgt. In der Volkswagen AG wurde im Kontext der Effizienzprogramme ein umfangreiches Abfindungsprogramm fortgeführt, das den Personalabbau entlang der demographischen Kurve sozialverträglich unterstützt und auch 2026 im Rahmen des verbleibenden Budgets noch nutzbar ist.

Qualifizierung und Weiterbildung

Mit der Transformation in der Automobilindustrie stehen wir vor dem größten Kompetenz- und Kulturwandelprozess unserer Unternehmensgeschichte. Unser Anspruch ist es, die Beschäftigungsfähigkeit unserer Gesamtbelegschaft langfristig zu sichern. Wir investieren umfangreich in Qualifizierung und leisten somit einen Beitrag, dass Beschäftigte auch bei veränderten Anforderungen eine sichere Beschäftigungsperspektive bei Volkswagen haben. Im Fokus stand 2025 weiterhin der Auf- und Ausbau des digitalen Weiterbildungsangebots. Wir implementieren und integrieren das Personalsystem „Success Factors“ und die Lernplattform „Degreed“ als Learning Ecosystem zum digitalen Lernen und zur selbstgesteuerten Weiterbildung. Ausgehend von und koordiniert durch die Volkswagen Group Academy

schaffen wir auf diese Weise einen gemeinsamen Rahmen für die Qualifizierung aller Beschäftigten des Volkswagen Konzerns. Nähere Informationen zu Degreed finden sich im Abschnitt „Aufbau und Ausbau eines digitalen Weiterbildungsangebots“ im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“.

Herzstück der Qualifizierung bei Volkswagen sind die Berufsausbildung sowie das duale Studium. Zum Jahresende 2025 bildete der Volkswagen Konzern 17.124 (17.201) junge Menschen aus. Das duale Prinzip der Berufsausbildung haben wir in den vergangenen Jahren an vielen internationalen Konzernstandorten eingeführt und verbessern es kontinuierlich. Auch nach ihrer Ausbildung sollen sich Berufsanfängerinnen und Berufsanfänger bei uns weiterentwickeln können.

Mit unseren Angeboten im Bereich der Aus- und Weiterbildung, des sozialverträglichen Personalumbaus und unserer gezielten Steuerung aktueller Fokusthemen durch das TOP-10-Programm leisten wir als Personalbereich einen Beitrag zur zukunftsgerichteten Transformation des Volkswagen Konzerns.

INFORMATIONSTECHNOLOGIE (IT)

IT-Strategie

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Zielbild „The Global Automotive Tech Driver“. Die IT spielt dabei eine immer wichtigere Rolle – sowohl im Fahrzeug als auch innerhalb des Unternehmens sowie bei der Erschließung neuer Geschäftsmodelle.

Digitalisierte Lieferketten, automatisierte und KI-optimierte Prozesse in allen Geschäftsbereichen des Unternehmens, ein datengesteuertes Management der Nachhaltigkeitsziele und ein nahtloses Zusammenspiel aus analogem und digitalem Kundenerlebnis sind Elemente dieser Transformation.

Der Geschäftsbereich „IT“ des Vorstands hat mit Global IT++ eine Strategie für die konzernweite IT entwickelt. Sie folgt der Vision „ONE strong global Network“ und soll eine klare und synchrone Ausrichtung, die weltweite Vernetzung und den Wissensaustausch sowie die gemeinsame Umsetzung der IT-Strategien aller Marken und Regionen sicherstellen. Ziel ist die marken- und regionsübergreifend standardisierte und damit sinnvoll gebündelte Bereitstellung von IT-Infrastrukturen, IT-Services und IT-Lösungen. Das dient dazu, Kosten zu senken, Effizienzen auszunutzen und weiteres Synergiepotenzial zu heben. Differenzierungen und individuelle Lösungen finden nur dort statt, wo sie konkreten Notwendigkeiten folgen oder regulatorische Vorgaben dies verlangen.

Zieldimensionen sind: der klare Wertbeitrag für die Fachbereiche, ein aktiver Beitrag zur konsequenten Digitalisierung des Unternehmens, eine hohe Geschwindigkeit und Anpassungsfähigkeit in der Umsetzung sowie Kosteneffizienz. Um diese Ziele zu erreichen, wurden langfristige IT-Imperative definiert. Diese fokussieren sich auf beispielsweise die Transformation zu einem daten- und KI-getriebenen Unternehmen, die Umsetzung durchgängiger Infrastrukturplattformen über Marken und Regionen hinweg, die Umsetzung einer globalen, digitalen Produktlandschaft durch ein marken- und regionsübergreifendes Zusammenarbeitsmodell auf Basis komplementärer Fähigkeiten sowie operationale Exzellenz bei der Umsetzung. Den Umsetzungsstand zielgerichteter Maßnahmen verfolgen wir durch das jährliche Global IT TOP-10-Programm in agiler Arbeitsweise in Halbjahres-Sprints mit dem Fokus auf Geschäftsnutzen und Geschwindigkeit im One Strong Global Network. Dieses IT-Netzwerk der Konzernstellen, Marken, Regionen und Partnerfirmen steht für eine pragmatische, markenübergreifende Zusammenarbeit, transparente Kommunikation und regelmäßigen Dialog zum effizienten, weltweiten Personaleinsatz und der Vermeidung von Doppelarbeiten durch Synergien.

Das Global IT TOP-10-Programm schafft durch Maßnahmen zur optimierten Datenverfügbarkeit die Basis für moderne KI-Anwendungen und damit das Potenzial für unternehmensweite Effizienzen. Eine konsequente Modularisierung und der globale Roll Out großer IT-Programme unterstützt die Bereitstellung zukunftsfähiger IT-Lösungen und treibt damit die Digitalisierung aller Geschäftsbereiche lokal sowie weltweit voran, zum Beispiel durch die IT China Strategie. Die Einführung der agilen Produktorganisation soll die Geschwindigkeit bei der Entwicklung und Bereitstellung digitaler Produkte erhöhen. Hierbei arbeiten IT und Geschäftsbereiche in funktionsübergreifenden Teams in kurzen Entwicklungszyklen gemeinsam an neuen digitalen Produkten. Mit der fachlichen Anbindung der Chief Information Officers (CIOs) der Markengruppen Core, Progressive, Sport Luxury und der Volkswagen Financial

Services AG an den Geschäftsbereich „IT“ des Vorstands soll eine einheitliche strategische Ausrichtung sichergestellt werden. Darüber hinaus erleichtert diese fachlich-organisatorische Anbindung die Realisierung von Synergien und weiteren Skaleneffekten. Die systematische Identifizierung und das konzernweite Teilen von erfolgreich umgesetzten Projekten in Marken und Gesellschaften (Best Practices) soll einen effektiven Wissenstransfer innerhalb des Unternehmens gewährleisten, für mehr Tempo und Synergien sorgen und damit auch den Mittelbedarf senken.

Im Bereich der IT-Infrastruktur liegt der Fokus auf dem weiteren Ausbau und der Optimierung der Zusammenarbeit zwischen den Konzernstellen und den Marken. Dieser Kurs wird konsequent weiterverfolgt. Die Konzern-IT strukturiert sich dazu global einheitlich entlang von fünf Betriebsplattformen beziehungsweise -domänen (Cloud, Mainframe, High Performance Computing, On Premise, Digital Workplace (DWP)) sowie den crossfunktionalen Services, die marken- und regionsübergreifend genutzt werden. Dabei verbinden wir unsere gemeinschaftlichen Ressourcen in den Marken und Regionen sowie den internationalen Gesellschaften der Global IT, zum Beispiel in Indien. Besonders deutlich wurden die Vorteile der globalen Zusammenarbeit 2025 anhand der Plattform DWP.

Software-Entwicklung

Der Geschäftsbereich „IT“ des Vorstands verantwortet die schnelle und bedarfsgerechte Entwicklung und Einführung von Software- und IT-Lösungen für den Konzern. Die Umsetzung erfolgt unter anderem in den weltweiten Software Development Centern (SDC). Das strategische Ziel besteht darin, den Anteil der Eigenleistungen in Softwareprodukten für kritische Geschäftsprozesse (zum Beispiel die Technische Entwicklung) zu sichern und sukzessive auszuweiten. Dafür sollen vor allem der konsequente Ausbau der internationalen IT-Tochtergesellschaften und neue Kooperationsmodelle mit ausgewählten Partnern sorgen. So wird dem weiterhin steigenden Softwareentwicklungsbedarf im Volkswagen Konzern Rechnung getragen. Die schrittweise Erhöhung der Eigenleistungen soll insbesondere eine stärkere Governance und die effizientere Steuerung und Kostenkontrolle von Lieferanten sicherstellen.

Weiterhin stehen die Prozessoptimierung und Definition von Standards für die Softwareentwicklung im Vordergrund. Dies implizieren unter anderem die internationale und datengetriebene Steuerung der Aktivitäten in den SDC, die strategische Ausrichtung der geschäftskritischen Unternehmenssysteme sowie die Sicherung des geistigen Eigentums in Form des Quellcodes von Softwareprodukten. Darüber hinaus ist der Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) im Zusammenhang mit der Softwareentwicklung ein Kernbestandteil des Aufgabenbereichs des SDC.

Nutzung von Digitalisierung und KI

Der digitale Wandel wird durch den Vorstand stetig begleitet und unterstützt. Der Konzernvorstandsausschuss Digitale Transformation befasst sich mit der marken- und geschäftsbereichsübergreifenden digitalen Transformation der Unternehmensprozesse. Das Gremium steuert das IT-Projektportfolio, fördert den digitalen Kulturwandel sowie Innovationen und Synergien zwischen den Konzernstellen und den Marken. Damit ist er die höchste Entscheidungsinstanz und Richtungsgeber in der digitalen Transformation des Konzerns.

Im Geschäftsjahr 2025 wurde die großflächige Einbringung von Anwendungen mit KI in zahlreiche Unternehmensprozesse weiter vorangetrieben. Die Anwendungsbreite von KI im Volkswagen Konzern ist groß. Angestrebt werden konkrete monetäre Einsparungen (zum Beispiel die Reduktion von Prozessdurchlaufzeiten durch Effizienzsteigerungen wie die Beschleunigung des Produktentwicklungsprozesses), konkrete Verbesserungen der Produktqualität und damit verbundene mittelbare Kosteneinsparungen (zum Beispiel verbesserte Qualitätsprozesse und damit auch eine Reduktion von Kulanz- und Gewährleistungskosten sowie dadurch überflüssig werdende Beauftragungen mit beispielsweise Übersetzungs- und Rechtsverteidigungskosten) sowie ergonomische Vorteile für Beschäftigte durch eine unterstützte Bedienung von Systemen.

KI entfaltet ihren Wert im Konzern nur dort, wo sie messbaren Nutzen bringt – sei es durch Effizienzgewinne, Qualitätssteigerung oder neue geschäftliche Potenziale. Entscheidungen über ihren Einsatz folgen daher dem klaren Prinzip der wirtschaftlichen Relevanz.

Die konzernweite Daten- und KI-Strategie („Group Data & AI Strategy“) bildet das strategische Fundament für den skalierbaren und verantwortungsvollen Einsatz von KI. Ihr Ziel ist es, datengetriebene Innovationen systematisch

voranzutreiben und den geschäftlichen Mehrwert von Data- und KI-Anwendungen konzernweit zu realisieren. Die Umsetzung findet sich über das Handlungsfeld Data & AI auch im Konzern-TOP10-Programm wieder.

Ein Anwendungsbeispiel ist der Lastenheftassistent, ein KI-gestütztes Tool zur Erstellung technischer Leistungsbeschreibungen. Es unterstützt Fachbereiche bei der präzisen und strukturierten Formulierung von Anforderungen für Entwicklungsdienstleistungen. Durch die Integration generativer KI werden Eingaben verfeinert und automatisch gegen Qualitätsrichtlinien geprüft. Dies reduziert den Erstellungsaufwand und minimiert Fehlerquellen, was zu höherer Qualität und geringeren Änderungsbedarfen führt.

Im Bereich After Sales zeigt der Anwendungsfall Scorpion, wie datengetriebene Lösungen die Geschäftsleistung nachhaltig steigern können. Scorpion analysiert Verkaufs- und Werkstattdaten über alle Ebenen hinweg – von der Unternehmenszentrale über Importeure bis zu Händlern. In über 23 Märkten weltweit (inklusive China, USA, Japan, Brasilien) ist das System bereits im Einsatz. Es ermöglicht gezielte Kundenansprache, optimiert Werkstattbesuche und steigert den Umsatz durch intelligente Kampagnensteuerung. Die Ergebnisse zeigen signifikante Umsatz- und Gewinnsteigerungen im After Sales-Bereich.

Ein zukunftsweisender Ansatz ist auch die Entwicklung des Large Shape Model (LSM) – ein generatives KI-Modell für 3D-Daten. LSM ermöglicht die automatisierte Erstellung und Bearbeitung von 3D-Objekten aus Bildern, Texten oder Skizzen in Sekunden. Die Technologie wird konzernweit als zentrale Plattform („LSMaaS“) bereitgestellt und unterstützt zahlreiche Anwendungsfälle in Design, Engineering, Produktion und Marketing.

Ein weiterer wesentlicher Erfolgsfaktor von KI im Unternehmen sind konzernweite Informations- und Qualifizierungsmaßnahmen, die gezielte Schulungsformate für unterschiedliche Jobprofile und Kompetenzniveaus bereitstellen. Ergänzend fördern spezifische Veranstaltungsformate für Fachgruppen und interne Expertinnen und Experten den marken- und domänenübergreifenden Wissenstransfer zu Daten- und KI-Themen innerhalb des Volkswagen Konzerns. Der Group Skill Hub ist beispielsweise ein internes System zur kontinuierlichen Überprüfung, Anpassung und Erweiterung rollenbasierter Fähigkeiten, einschließlich der Anwendung von KI-Technologien im beruflichen Kontext.

Der systematische und verantwortungsvolle Einsatz von KI erfordert zudem ein effizientes Datenmanagement. Das Expertenteam Group Data & AI Platforms & Enablers gestaltet gemeinsam mit der Group Data & AI Governance den kulturellen und technologischen Wandel hin zu einer zukunftsfähigen Datenarchitektur. Ziel ist die gezielte (Wieder-) Verwendbarkeit von Daten zur durchgängigen Integration von KI in die Ende-zu-Ende-Prozesse des Konzerns.

IT-Sicherheit

Die globale Absicherung der Daten und Informationen im Volkswagen Konzern ist eine zentrale, priorisierte Aufgabe der IT. Strategische Maßnahmen wurden auch im Geschäftsjahr 2025 mit dem Group-Information-Security-Programm fortgesetzt. Das Programm hat zum Ziel, konzernübergreifende, einheitliche Prozesse und Lösungen zur weiteren Verbesserung der Informationssicherheit zu schaffen. Die Arbeitsergebnisse und Lösungen werden innerhalb des Konzerns implementiert. Dabei stehen insbesondere Themen im Fokus, die perspektivisch Informationssicherheitsrisiken für den Konzern darstellen könnten und die im Rahmen der digitalen Transformationsstrategie des Unternehmens besonders abgesichert werden müssen. Inhalt und Ausrichtung des Programms werden jährlich auf Aktualität überprüft und im Bedarfsfall angepasst.

Der Volkswagen Konzern fordert die bestandene TISAX (Trusted Information Security Assessment Exchange)-Bewertung seiner Lieferanten ein und setzt damit ein Zeichen zur unternehmensübergreifenden Informations- und Datensicherheit. Wesentliche Prozesse der Informationssicherheit von Volkswagen sind ebenfalls TISAX zertifiziert. TISAX ist ein Zertifikat, dessen Bewertungsverfahren aus der internationalen Industrienorm und den Anforderungen der Automobilwelt vom deutschen Verband der Automobilindustrie abgeleitet wurde. Ziel ist eine sichere Verarbeitung sensibler Daten und Informationen bei unseren Lieferanten.

Aufgabe der Automotive Cyber Security ist die Verhinderung und Abwehr von Cyber-Angriffen auf unsere Fahrzeuge und auf das digitale Fahrzeug-Ökosystem, für welches die IT-Sicherheit zuständig ist. Basierend auf den

gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE-Regulierung 155 (UNECE R 155) haben wir eine Konzernrichtlinie implementiert sowie eine markenspezifische Organisationsrichtlinie unter Berücksichtigung der organisatorischen Gegebenheiten abgeleitet.

Um Daten unserer Kundinnen und Kunden gegen Cyber-Angriffe zu schützen und die Rechtskonformität unserer Lösungen in Bezug auf nationale und internationale Vorschriften umzusetzen, etablierten wir integrierte marken- und regionsübergreifende Managementsysteme für Informations- und Cyber-Sicherheit. Das durch die UNECE R 155 geforderte Cyber-Security-Managementsystem wurde erstmalig im Jahr 2021 und seitdem anhand jährlicher Überwachungs-Audits und durch die Re-Zertifizierung 2025 vom KBA bestätigt.

Wichtige zentrale Prozesse der Informationssicherheit wurden auf Basis der internationalen Norm ISO 27001 auditert und zertifiziert. Sie ist die wichtigste branchenübergreifende Norm für Informationssicherheit und unsere Grundlage zum Aufbau eines angemessenen Informationssicherheitsmanagementsystems für alle schützenswerten Informationen des Unternehmens. Dieses System wird sukzessive erweitert, jährlich überprüft und in geforderten Abständen rezertifiziert.

Mit Einführung des Datenschutzmanagementsystems und der Datenschutzmanagementorganisation wurden in den vergangenen Jahren die Infrastruktur für die Umsetzung und die nachhaltige Einhaltung datenschutzrechtlicher Anforderungen in der Volkswagen AG etabliert. Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Geschäftsprozesse, neue Gesetzgebungsinitiativen mit Datenschutzrelevanz sowie die starke Erhöhung der Regelungsdichte internationaler Datenschutzgesetzgebung erfordern weiterhin eine hohe Aufmerksamkeit, um eine nachhaltige Einhaltung der Datenschutzanforderungen sicherstellen zu können. Die kontinuierliche Sensibilisierung der Beschäftigten sowie die weitere Automatisierung der Prozesse, zum Beispiel durch den Einsatz künstlicher Intelligenz, stehen dabei im Fokus.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Ende des Geschäftsjahres 2025 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

Prognosebericht

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2026 voraussichtlich mit einer ähnlichen Dynamik wachsen wie im Berichtsjahr. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und auf dem Vorjahresniveau liegen.

Im Folgenden beschreiben wir die voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns und der Rahmenbedingungen seiner Geschäftstätigkeit. Risiken und Chancen, die eine Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen bewirken könnten, stellen wir im Risiko- und Chancenbericht dar.

Unsere Annahmen zu externen Faktoren basieren auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, internationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2026 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2025 ähnlichen Dynamik wachsen wird. Die nachlassende Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende graduelle Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten sowie in strukturellen Defiziten einzelner Länder. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der wirtschaftspolitischen Ausrichtung der USA und der globalen Zunahme geoökonomischer Maßnahmen, die geopolitische Spannungen weiter verschärfen können. Wir gehen davon aus, dass die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Durchschnitt eine ähnliche und die Gruppe der Schwellenländer eine etwas niedrigere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Wir rechnen außerdem damit, dass die Weltwirtschaft bis 2030 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa erwarten wir für 2026 eine etwas niedrigere Wachstumsrate der Wirtschaft als im Berichtsjahr und eine im Durchschnitt weiter rückläufige Inflationsrate, jedoch keine damit einhergehenden zusätzlichen Leitzinssenkungen der Europäischen Zentralbank (EZB).

In Zentraleuropa gehen wir für das Jahr 2026 von einer etwas höheren Wachstumsrate gegenüber dem Vorjahr aus, bei zum Teil anhaltend hohen, aber vergleichsweise weniger dynamischen Preisanstiegen. Die Wirtschaftsleistung Osteuropas sollte sich nach dem starken Einbruch im Jahr 2022 infolge des Russland-Ukraine-Konflikts mit einer ähnlichen Dynamik wie im Berichtsjahr weiter erholen.

Deutschland

Wir erwarten, dass sich das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im Jahr 2026 positiv entwickelt, mit einer im Vergleich zum Vorjahr etwas höheren Wachstumsrate. Die deutsche Inflationsrate sollte sich im Jahresdurchschnitt etwas verringern, während sich die Lage auf dem Arbeitsmarkt voraussichtlich kaum verbessern wird.

Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2026 weiterhin stabil ausfällt und die Inflationsrate im Durchschnitt eine ähnliche Dynamik aufweist wie im Vergleichszeitraum der Vorperiode. Die US-Notenbank dürfte im Laufe des Jahres 2026 voraussichtlich weitere Leitzinssenkungen durchführen. In Kanada gehen wir von einer etwas niedrigeren Wachstumsrate gegenüber dem Vorjahr aus, während in Mexiko das Wirtschaftswachstum etwas höher als im Berichtsjahr ausfallen sollte.

Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird aller Voraussicht nach im Jahr 2026 eine positive Veränderungsrate aufweisen, die aber etwas niedriger ausfällt als im Berichtsjahr. In Argentinien sollte weiterhin ein positives Wachstum zu verzeichnen sein, voraussichtlich ebenfalls auf etwas niedrigerem Niveau.

Asien-Pazifik

Das chinesische BIP wird im Jahr 2026 wahrscheinlich mit einer relativ hohen Veränderungsrate wachsen, welche etwas geringer ausfallen sollte als im Vorjahr. Das Wirtschaftswachstum Indiens sollte eine etwas niedrigere Dynamik aufweisen als im Berichtsjahr, während Japans Wirtschaftsleistung gegenüber 2025 ebenfalls wachsen sollte, allerdings mit einer voraussichtlich etwas geringeren Rate.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2026 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, insgesamt aber stabil entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen. Für die Jahre 2027 bis 2030 rechnen wir weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen auf dem Niveau des Vorjahres. Für die Jahre 2027 bis 2030 gehen wir von einer weltweit wachsenden Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen aus.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa rechnen wir für 2026 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Für die großen Einzelmärkte Italien und Großbritannien rechnen wir in 2026 mit einem Wachstum auf Vorjahresniveau, für Frankreich mit einem Wachstum in der Größenordnung des Vorjahres. Den spanischen Markt erwarten wir leicht unter dem Vorjahresniveau.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen gehen wir in Westeuropa für das Jahr 2026 von einem Neuzulassungsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres aus. In den großen Einzelmärkten Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien sollte dabei die Entwicklung heterogen ausfallen.

Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2026 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich stark übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. In den wesentlichen Märkten dieser Region erwarten wir eine heterogene Entwicklung.

Die Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa werden 2026 den Vorjahreswert voraussichtlich spürbar übersteigen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts.

Deutschland

Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2026 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen auf dem Vorjahresniveau liegen wird.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen erwarten wir, dass die Zahl der Zulassungen 2026 den Vorjahreswert spürbar übertrifft.

Nordamerika

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Dabei dürften weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV- und Pickup-Segmenten gefragt sein. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen vollelektrischer Fahrzeuge infolge der Neuausrichtung der BEV-Förderung auf Bundesebene stark abnehmen werden. In Kanada wird die Zahl der Verkäufe voraussichtlich leicht unter dem Niveau des Vorjahreswertes liegen. Für Mexiko erwarten wir ebenfalls ein Neuzulassungsvolumen leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Südamerika

Die südamerikanischen Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden wegen ihrer Abhängigkeit von der globalen Rohstoffnachfrage stark von der Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2026 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht steigen wird. In Brasilien wird das Marktvolumen gegenüber 2025 voraussichtlich spürbar zunehmen, in Argentinien wird es voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Asien-Pazifik

Das Neuzulassungsvolumen für Pkw in der Region Asien-Pazifik wird 2026 voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres liegen. Wir rechnen damit, dass sich das Marktvolumen in China ebenfalls in der Größenordnung des Jahres 2025 bewegen wird. Dabei dürften zunehmend reichweitenstarke Plug-in-Hybridmodelle gefragt sein. Beeinträchtigungen können sich aus einer schwächer als erwartet verlaufenden wirtschaftlichen Erholung sowie aus der Verschärfung geopolitischer Spannungen ergeben. Insbesondere der volatile Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte – sofern sich keine Lösung abzeichnet – das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen weiter belasten. Den indischen Pkw-Markt erwarten wir auf dem Vorjahresniveau, in Japan dürfte die Nachfrage leicht über dem Volumenniveau des Vorjahres liegen.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen wird das Neuzulassungsvolumen in der Region Asien-Pazifik 2026 voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen. Für den chinesischen Markt rechnen wir mit einer Entwicklung in der Größenordnung des Vorjahres. In Indien erwarten wir für 2026 ein Volumen leicht über dem des Berichtsjahres. Für den japanischen Markt gehen wir ebenfalls von einem Volumen leicht über dem Wert des Vorjahres aus.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Wir erwarten für 2026, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

In der Region EU27+3 wird eine Marktentwicklung leicht über der des Vorjahres erwartet. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) erwarten wir eine Entwicklung der Neuzulassungen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Für Südamerika gehen wir davon aus, dass die Nachfrage im Jahr 2026 spürbar rückläufig sein wird.

Für die Jahre 2027 bis 2030 gehen wir von im Durchschnitt gleichbleibender Nachfrage auf den relevanten Lkw-Märkten aus.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2026 mit einer Nachfrage, die leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region

EU27+3 erwarten wir eine Entwicklung spürbar unter dem Vorjahresniveau. Für die Busmärkte in Nordamerika rechnen wir für 2026 mit spürbarem Wachstum. In Südamerika werden die Neuzulassungen im Jahr 2026 voraussichtlich deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen.

Für die Jahre 2027 bis 2030 prognostizieren wir auf den relevanten Märkten insgesamt eine im Durchschnitt konstante Nachfrage nach Bussen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2026 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – weiterhin eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Wir gehen davon aus, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend voraussichtlich fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Die im europäischen Finanzdienstleistungsgeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing wird sich weiter fortsetzen. Integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodule wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, dürften weiter an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich rechnen wir damit, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa nach Vermiet- oder Auto-Abo-Modellen, zunehmen wird. Händler bleiben weiterhin wichtige strategische Partner. Die nahtlose Integration von Finanzdienstleistungen in das Online-Fahrzeugangebot wird zunehmend wichtiger. Auch in den Jahren 2027 bis 2030 wird dieser Trend unserer Einschätzung nach anhalten.

Im Bereich der mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge sehen wir in den Schwellenländern eine robuste Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten. Insbesondere in diesen Ländern unterstützen Finanzierungs-lösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten erwarten wir 2026 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Jahren 2027 bis 2030 fortsetzen.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Für 2026 erwarten wir eine Aufwertung des Euro im Verhältnis zum US-Dollar und zum britischen Pfund. Der chinesische Renminbi, der brasilianische Real, der mexikanische Peso und der südafrikanische Rand sollten annahmegemäß in unterschiedlichem Ausmaß gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung abwerten. Aufgrund der anhaltend hohen Inflation in Argentinien und der Türkei wird für den argentinischen Peso und die türkische Lira eine starke Abwertung angenommen.

Für die Jahre 2027 bis 2030 rechnen wir mit einer weitestgehend stabilen Entwicklung der europäischen Gemeinschaftswährung im Verhältnis zum US-Dollar und zum mexikanischen Peso. Wir gehen von einem im Durchschnitt leicht aufgewerteten Euro gegenüber dem britischen Pfund sowie einer durchschnittlichen Abwertung des brasilianischen Reals aus. Für den chinesischen Renminbi und den südafrikanischen Rand erwarten wir eine durchschnittliche Aufwertung für die Jahre 2027 bis 2030 im Vergleich zum Jahr 2026. Die relative Währungsschwäche der türkischen Lira und des argentinischen Pesos wird sich vermutlich fortsetzen. Das sogenannte Eventrisiko – das Risiko nicht vorhersehbarer Marktentwicklungen – bleibt dabei jedoch grundsätzlich bestehen.

ZINSENTWICKLUNG

Nachdem im Jahr 2025 in fast allen großen westlichen Industrieländern und in vielen Schwellenländern Leitzinssenkungen zu verzeichnen waren, wird die weitere Veränderung der Leitzinsen in 2026 in den jeweiligen Ländern auf der einen Seite von der weiteren Inflationsentwicklung und auf der anderen Seite von dem Ausmaß eines möglichen wirtschaftlichen Abschwungs abhängen. Insgesamt gehen wir für 2026 von einem im Durchschnitt gegenüber dem Jahr 2025 etwas niedrigeren Zinsniveau aus.

Für die Jahre 2027 bis 2030 erwarten wir, dass die Zinssätze insgesamt etwa auf diesem Niveau verharren werden.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Für 2026 gehen wir bei vielen Rohstoffen von Preisanstiegen aus. Aufgrund des Wechselkurseffekts spiegelt sich dieser Preisanstieg nicht zwingend immer in der Bewertung in Euro wider.

Für die Jahre 2027 bis 2030 rechnen wir mit einer weiterhin volatilen Entwicklung auf einem zum Teil erhöhten Preisniveau auf den Rohstoffmärkten. Insbesondere für Batteriematerialien und Edelmetalle gehen wir von deutlichen Preisanstiegen aus.

MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2026

In der Markengruppe Core liegt der Schwerpunkt bei den Modellneuheiten im Jahr 2026 auf der Markteinführung von Einstiegsmodellen der neuen urbanen Elektrofamilie des Volkswagen Konzerns, die auf der Evolutionsstufe des Modulare E-Antriebsbaukastens, dem MEB+, basieren.

Hierzu gehört bei der Marke Volkswagen Pkw der ID. Polo. Außerdem bekommt der ID.3 in 2026 ein frisches In- und Exterieur. Der neue T-Roc wird mit einem sparsamen Hybridmotor erhältlich sein. In China, für China entwickelt und gebaut, werden insbesondere die neuen Elektromodelle ID. UNYX 07, ID. UNYX 08 und ID. ERA 9X auf den Markt kommen.

Bei Škoda debütiert 2026 der neue vollelektrische SUV Epiq, ebenfalls ein Mitglied der neuen urbanen Elektrofamilie. Der vollelektrische, siebensitzige Škoda Peaq mit großzügigem Raumangebot erweitert das Portfolio. Auf dem indischen Markt ergänzen neue Modelle der Baureihen Kushaq und Slavia die Palette der lokal entwickelten und produzierten Fahrzeuge.

CUPRA wird 2026 auf Basis des MEB+ den Raval auf den Markt bringen. Zudem wird der Born mit frischem In- und Exterieur erhältlich sein.

Der neue Transporter der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge geht 2026 mit Plug-in-Hybridantrieb an den Start, außerdem kommen weitere Varianten mit Doppelkabine auf den Markt. Caddy und Multivan werden umfangreich überarbeitet.

Audi wird im Jahr 2026 sein elektrisches Modellportfolio mit den Markteinführungen des neuen Q4 e-tron und Q4 Sportback e-tron aktualisieren. Als weiteres Highlight steht die Neuauflage des Q7 an. In China wird der AUDI E7X, ein vollelektrischer Premium-SUV, als zweites Modell der Wortmarke „AUDI“ eingeführt.

Porsche wird 2026 mit dem neuen Cayenne Electric und Cayenne Coupé Electric die Elektrifizierung seiner Modelle vorantreiben. Darüber hinaus wird die Produktpalette im Laufe des Jahres 2026 um zusätzliche Derivate ergänzt, darunter der Macan GTS.

Bei Bentley steht 2026 ein Update des Flying Spur auf dem Programm. Zudem kommen neue Versionen der bereits aktualisierten Modelle Continental GT und Continental GT Convertible auf den Markt.

Ducati bringt 2026 die Panigale V4 R und die limitierte Diavel V4 RS auf den Markt. Zudem gehen die Monster V2 und die Hypermotard V2 an den Start. Für Abenteuerfans ergänzen die Multistrada V4 RS, die Multistrada V4 Rally und die Desert X das Portfolio der Reise-Enduros.

Die TRATON GROUP wird 2026 die Elektromobilität und das autonome Fahren vorantreiben, jedoch weiterhin technologieoffen die von Kundinnen und Kunden gewünschten Produkte anbieten.

Scania wird Anfang 2026 mit der Auslieferung der ersten Lkw unter der neuen Marke Next Era beginnen, welche in China für den chinesischen Markt entwickelt und produziert werden. Zudem werden weitere Fahrzeugreihen mit dem Super-11-Motor ausgestattet.

MAN bringt 2026 weitere Motorvarianten auf Basis des D30-Motors für die verschiedenen Fahrzeugreihen auf den Markt.

International wird die Anwendung des gemeinsamen Antriebsstrangs über ein breites Produktportfolio vorantreiben.

Volkswagen Truck & Bus wird sein Angebot an batterieelektrischen Fahrzeugen ausbauen und seinen Kundinnen und Kunden neue Lösungen anbieten.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG

Um unsere Kundinnen und Kunden weltweit mit einem starken Produktportfolio und einem attraktiven Serviceangebot im gesamten Kunden- und Produktlebenszyklus zu begeistern, treiben wir im Rahmen der Umsetzung unserer Konzernstrategie die Transformation von Volkswagen zu einem „Global Automotive Tech Driver“ voran. Dabei wollen wir unser volles Unternehmenspotenzial durch wettbewerbsfähige Technologien sowie die effiziente Nutzung von Konzernsynergien ausschöpfen.

In unserer aktuellen Planung für das Jahr 2026 fließt der Großteil der Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) in die Produktion von Elektrofahrzeugen sowie in die zugehörigen Batterietechnologien und elektrischen Baukästen und Plattformen, die zentrale Bestandteile der Transformation in der Mobilitätsindustrie darstellen.

Insbesondere vor dem Hintergrund des verzögerten Hochlaufs der Elektromobilität behalten wir angesichts der sich verändernden Marktbedingungen weiterhin auch die Attraktivität unserer konventionellen Fahrzeuge, Baukästen und Plattformen im Fokus. Dies spiegelt sich auch in der strategischen Anpassung der Investitionsplanung wider, in der auch weiterhin Investitionen in unser Portfolio von Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben vorgesehen sind. Ziel ist es, eine ausgewogene Balance zwischen Fahrzeugen mit vollelektrischen, hybriden und konventionellen Antrieben zu schaffen, um die Kundenbedürfnisse differenziert zu bedienen.

Weitere Schwerpunkte unserer Sachinvestitionen bilden die Digitalisierung unserer Produkte und Standorte, Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und Förderung nachhaltiger Produktionsprozesse sowie der Ausbau der Marktpresenz unter anderem in Nordamerika (mit der Marke Scout) und China, wo wir unsere lokalen Aktivitäten ebenfalls erhöhen werden.

Neben den Sachinvestitionen umfasst die Investitionstätigkeit auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten. Sie spiegeln ebenso wie die Sachinvestitionen unter anderem die Vorleistungen für die Erneuerung und Elektrifizierung der Modellpalette sowie für Zukunftstechnologien wider. Darin enthalten sind auch Leistungen für die Softwarearchitekturen der Zukunft mit einem synergetischen Ansatz für die konzernweite Nutzung.

Mit den Investitionen in unsere Werke und Modelle, in die Entwicklung elektrifizierter Antriebe, Plattformen sowie in die Digitalisierung schaffen wir die Voraussetzung für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen und wollen so unsere Zukunftsfähigkeit sicherstellen. In den Investitionen enthalten sind auch verpflichtende Umsätze, die auf Entscheidungen aus abgeschlossenen Geschäftsjahren beruhen. Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2026 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 11 und 12 % liegen wird.

Wir wollen die Investitionen im Automobilbereich aus eigener Kraft finanzieren und gehen davon aus, dass der Cashflow aus dem laufenden Geschäft den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile übertreffen wird. Den Netto-Cashflow des Jahres 2026 erwarten wir zwischen 3 bis 6 Mrd. €. Darin sind vor allem Liquiditätsabflüsse für Zukunftsinvestitionen enthalten. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2026 voraussichtlich zwischen 32 und 34 Mrd. € liegen.

Diese Planung beruht auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns.

Unsere At Equity einbezogenen Joint Ventures in China sind nicht in den oben genannten Zahlen enthalten. Für 2026 planen diese Gemeinschaftsunternehmen in die Elektromobilität, die weitere Optimierung des Modellportfolios, die Entwicklung neuer Mobilitätslösungen sowie in die Digitalisierung (insbesondere in Software) zu investieren. Die Sachinvestitionen werden dabei voraussichtlich über dem Niveau von 2025 liegen und aus eigenen Mitteln finanziert werden.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen planen wir für 2026 Investitionen, die über dem Wert des Vorjahres liegen. Im Working Capital gehen wir davon aus, dass die Entwicklung des Vermietvermögens und der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierungen zu einer Mittelbindung führen wird, die rund zur Hälfte aus dem Brutto-Cashflow finanziert werden soll. Wie in der Branche üblich, soll der verbleibende Mittelbedarf vor allem durch unbesicherte Anleihen am Geld- und Kapitalmarkt, die Ausgabe von Asset Backed Securities, Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie durch die Nutzung internationaler Kreditlinien gedeckt werden.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2026 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2025 ähnlichen Dynamik wachsen wird. Die nachlassende Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende graduelle Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten sowie in strukturellen Defiziten einzelner Länder. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA und der globalen Zunahme geökonomischer Maßnahmen, die geopolitische Spannungen weiter verschärfen können. Wir gehen davon aus, dass die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Durchschnitt eine ähnliche und die Gruppe der Schwellenländer eine leicht niedrigere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und einer sinkenden Verfügbarkeit von Energie führen sowie eine Neubewertung bestehender Ressourcenallokationen erforderlich machen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2026 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, insgesamt aber stabil entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2026 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das ebenfalls auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Auch für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2026 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen auf dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2026 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich stark übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen leicht unterhalb des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2026 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2026 voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen auf dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2026, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2026 mit einer Nachfrage, die leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2026 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – weiterhin eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2026 unter herausfordernden Marktbedingungen auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, Unsicherheiten in Bezug auf Beschränkungen im internationalen Handel und geopolitische Spannungen, einer steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus hohen Anforderungen aus emissionsbezogenen Regulierungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern im Jahr 2026 eine Entwicklung der Umsatzerlöse in der Bandbreite von 0 bis + 3 % gegenüber dem Vorjahr. Die operative Umsatzrendite für den Konzern wird zwischen 4,0 und 5,5 % erwartet. Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2026 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 11 und 12 % liegen wird. Den Netto-Cashflow des Jahres 2026 erwarten wir zwischen 3 und 6 Mrd. €. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2026 voraussichtlich zwischen 32 und 34 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätssteuerung fortzusetzen.

Die Prognose basiert auf der Annahme, dass die derzeitige Zollsituation im internationalen Handel Bestand hat.

PROGNOSEÜBERSICHT DER SPITZENKENNZAHLEN

in Mrd. €	Ist 2025	Prognose für 2026
Auslieferungen an Kunden (in Mio. Fahrzeuge)	9,0	auf Vorjahresniveau
Volkswagen Konzern		
Umsatzerlöse	321,9	0 bis + 3,0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	2,8	4,0 bis 5,5
Operatives Ergebnis	8,9	in der Bandbreite
Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	244,5	0 bis + 3,0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	2,0	4,0 bis 5,0
Operatives Ergebnis	5,0	in der Bandbreite
Segment Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	42,5	- 5,0 bis + 7,0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	5,7	5,0 bis 7,0
Operatives Ergebnis	2,4	in der Bandbreite
Konzernbereich Finanzdienstleistungen		
Umsatzerlöse	62,1	0 bis + 3,0 %
Operatives Ergebnis	3,7	> 4
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile (in %)	11,8	11 bis 12
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	6,4	3 bis 6
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	34,5	32 bis 34

Risiko- und Chancenbericht

(ENTHÄLT DEN BERICHT NACH § 289 ABS. 4 HGB)

Für den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens ist es entscheidend, dass wir die Risiken und Chancen, die sich aus unserer Geschäftstätigkeit ergeben, frühzeitig erkennen und vorausschauend steuern. Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und ein Internes Kontrollsystem unterstützt.

In diesem Kapitel erläutern wir zunächst die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems (RMS) sowie des standardisierten Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns und beschreiben diese Systeme, auch mit Blick auf den Rechnungslegungsprozess. Im Anschluss stellen wir die wesentlichen Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben.

ZIELSETZUNG DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

Den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns können wir nur sicherstellen, indem wir die Risiken und Chancen aus unserer Geschäftstätigkeit frühzeitig identifizieren, zutreffend bewerten sowie effektiv und effizient steuern. Mithilfe des RMS und des IKS sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und des Ausmaßes zukünftiger Ereignisse und Entwicklungen unterliegt naturgemäß Unsicherheiten. Wir sind uns daher bewusst, dass selbst das beste RMS nicht alle potenziellen Risiken vorhersehen kann und auch das beste IKS regelwidrige Handlungen niemals vollständig verhindern kann.

AUFBAU DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS und IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Der Aufbau des RMS und IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk bezweckt eine umfassende Abdeckung möglicher Risikobereiche. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den standardisierten Umgang mit Risiken. Chancen werden in den RMS-Prozessen nicht erfasst.

Ein weiteres zentrales Element des RMS und IKS bei Volkswagen ist das Drei-Linien-Modell, das unter anderem der Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) fordert. Diesem Modell folgend verfügen das RMS und IKS des Volkswagen Konzerns über drei Linien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

Die Mindestanforderungen an das RMS und an das IKS einschließlich des Drei-Linien-Modells sind konzernweit in einer Richtlinie festgelegt, werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Zudem werden regelmäßig Schulungen zum RMS und IKS angeboten.

DAS VOLKSWAGEN DREI-LINIEN-MODELL



In einem gesonderten Vorstandsausschuss „Risikomanagement“ werden zudem vierteljährlich die wesentlichen Aspekte des RMS und des IKS behandelt, um

- > die Transparenz über die wesentlichen Risiken des Konzerns und deren Steuerung weiter zu erhöhen,
- > Einzelsachverhalte zu erörtern, sofern diese ein wesentliches Risiko für den Konzern darstellen,
- > Empfehlungen zur Weiterentwicklung des RMS und des IKS auszusprechen sowie
- > den offenen Umgang mit Risiken zu unterstützen und eine offene Risikokultur zu fördern.

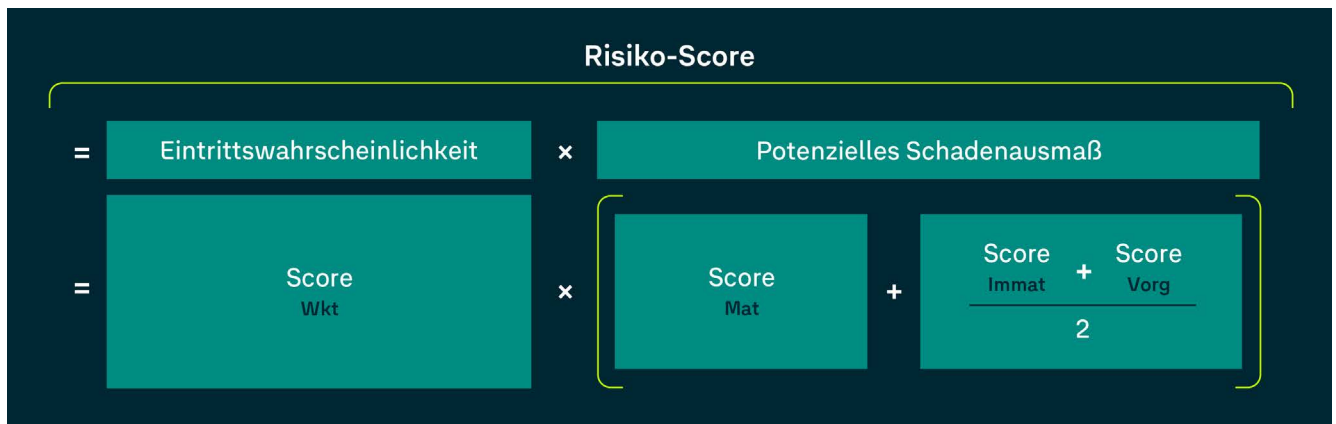
Erste Linie: Operatives Risikomanagement und IKS

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -bereiche bilden die vorderste Linie. Das RMS und das IKS sind integrale Bestandteile der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den Konzerngesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und bei Bedarf zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen so einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die regelmäßigen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Zweite Linie: Konzern-Risikomanagement und IKS

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement vierteljährlich standardisierte Abfragen zur Risikosituation und zur Umsetzung von Gegenmaßnahmen – mittels des sogenannten Risiko-Quartalsprozesses (RQP) – an alle Konzernmarken und wesentliche Konzerngesellschaften. Die Risiken werden dabei in einem Mehraugenprinzip erfasst und freigegeben sowie anschließend durch das Konzern-Risikomanagement plausibilisiert.

ERMITTLUNG DES RISIKO-SCORE



Für jedes Risiko wird ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit (Wkt) mit dem potenziellen Schadenausmaß ergibt und die Risiken vergleichbar macht. Das potenzielle Schadenausmaß ergibt sich aus den Kriterien finanzieller Schaden (Mat) sowie Reputationsschaden (Immat) und potenzieller Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben (Vorg). Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, bei der Risikobewertung berücksichtigt (Nettobetrachtung).

Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 % im Betrachtungszeitraum wird als hoch bezeichnet, bei einer mittleren Einstufung liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit mindestens bei 25 %. Für das Kriterium finanzieller Schaden steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationsschaden kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung über den lokalen Vertrauensverlust bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust annehmen. Die potenzielle Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben wird anhand der potenziellen Auswirkungen auf die lokale Gesellschaft, die Marke oder den Konzern eingestuft.

Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance-Risiken) und aus dem Nachhaltigkeitsumfeld (ESG) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken.

Die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Financial Services Overseas AG haben eigenständige RMS- beziehungsweise IKS-Prozesse implementiert und berichten über deren aktuelle Risikosituation regelmäßig an das Konzern-Risikomanagement.

Zur Überprüfung der Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns führt das Konzern-Risikomanagement auf Basis der Risikomeldungen regelmäßig einen Abgleich zwischen der aggregierten Risikolage und der Risikotragfähigkeit durch. Hierbei wird durch eine Simulation geprüft, ob Einzelrisiken durch Kumulation zu einem bestandsgefährdenden Risiko aggregieren können. Im Geschäftsjahr 2025 haben sich keine Hinweise auf eine unzureichende Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben.

Die Risikoberichterstattung an die Gremien der Volkswagen AG erfolgt abhängig von Wesentlichkeitsschwellen. Risiken werden ab einem Risiko-Score von 40 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Schaden von 1 Mrd. € dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG quartalsweise berichtet. Die Berichterstattung berücksichtigt zusätzlich die Risiken aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20.

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig beispielsweise durch unerwartete externe Ereignisse entstehen können, anlassbezogen an den Vorstand berichtet. Dies ist dann erforderlich, wenn das Risiko einen potenziellen finanziellen Schaden ab 1 Mrd. € annehmen kann und die Eintrittswahrscheinlichkeit in den kommenden 24 Monaten größer als 50 % eingeschätzt wird.

In den vergangenen Jahren wurde zudem ein standardisiertes IKS zur besseren Absicherung von Prozessrisiken entwickelt und in wesentlichen Gesellschaften etabliert. Jährlich erfolgt eine risikoorientierte Überprüfung der in das

standardisierte IKS einzubeziehenden Gesellschaften. Das IKS geht dabei deutlich über die Anforderungen an das rechnungslegungsbezogene IKS hinaus. In 26 Kontrollkatalogen werden den Konzerngesellschaften im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern.

Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung beispielsweise Prozessrisiken in der Entwicklung oder der Produktion, im Bereich Compliance sowie für Nachhaltigkeitsthemen adressiert. Die Kontrollkataloge werden in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität geprüft und erweitert.

Wesentliche Kontrollen zur Abdeckung der Prozessrisiken und Kontrollziele werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte wesentliche Schwachstellen werden an die zuständigen Gremien der Volkswagen AG berichtet und in den Fachbereichen behoben.

Wie der RQP wird auch das standardisierte IKS durch das IT-System RiskRadar unterstützt.

Im Rahmen unserer kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse optimieren wir das RMS und IKS regelmäßig. Dabei tragen wir internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Neben dem RMS und IKS ist auch unser Compliance-Managementsystem (CMS) diesen Kontroll- und Anpassungsmechanismen entsprechend unterworfen. Fallweise begleiten externe Expertinnen und Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres RMS, IKS und des CMS.

Dritte Linie: Prüfung durch die Konzernrevision

Die Konzernrevision unterstützt den Vorstand dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmens-einheiten im Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS, des IKS und des CMS regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen. Der vom Vorstand verabschiedete Prüfungsplan umfasst die erste und zweite Linie, also neben den operativen Einheiten auch die risikomitigierenden Funktionen.

RISIKOFRÜHERKENNUNGSSYSTEM

Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS und IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Die Risikolage des Unternehmens wird erfasst, bewertet und dokumentiert. Mit der regelmäßigen Durchführung der dargestellten Prozesse entsprechen wir den gesetzlichen Anforderungen. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können, und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

Darüber hinaus werden in den Unternehmen des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen turnusmäßige Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durchgeführt. Als Finanzholding unterliegt die Volkswagen Financial Services AG der Aufsicht der Europäischen Zentralbank und die Volkswagen Versicherung AG als Versicherungsunternehmen der Fachaufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin). Im Rahmen des turnusmäßigen aufsichtsrechtlichen Überprüfungsprozesses sowie im Rahmen unregelmäßiger Prüfungen beurteilt die zuständige Aufsichtsbehörde, ob die Regelungen, Strategien, Verfahren und Mechanismen ein solides Risikomanagement und eine solide Risikoabdeckung gewährleisten. Daneben prüft der Prüfungsverband deutscher Banken die Volkswagen Bank GmbH – als Teil der Volkswagen Financial Services AG – in unregelmäßigen Abständen.

Die Volkswagen Financial Services Overseas AG betreibt ebenfalls ein System zur Risikofrüherkennung und -steuerung. Damit soll gewährleistet werden, dass die jeweils lokal geltenden regulatorischen Anforderungen eingehalten werden. Es ermöglicht zugleich eine angemessene und wirksame Risikosteuerung auf Gruppenebene. Wesentliche Bestandteile davon werden regelmäßig im Rahmen der Jahresabschlussprüfung überprüft.

ÜBERWACHUNG DER WIRKSAMKEIT DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

In die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG fließen neben den Ergebnissen aus der kontinuierlichen Überwachung und Verbesserung des RMS und IKS auch die Evaluation der unternehmensweiten Risikosituation auf Basis des RQP und die Darstellung der Ergebnisse des internen Kontrollprozesses auf Basis des standardisierten IKS sowie der nachgelagerten Kontrollsysteme einzelner Marken ein.

Basierend darauf wird einmal jährlich in einer Vorstandssitzung der Volkswagen AG eine Gesamtaussage über die Angemessenheit und Wirksamkeit des RMS und IKS des Volkswagen Konzerns getroffen. Dem Vorstand liegen keine Hinweise vor, dass unser RMS und IKS im Geschäftsjahr 2025 in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären. Darüber hinaus wird auch der aktuelle Status des CMS mit den von der Group Integrity & Compliance-Organisation verantworteten Themenfeldern Korruptions-, Geldwäsche-, Unterschlagungs- und Untreueprävention regelmäßig dem Vorstand der Volkswagen AG vorgestellt. Dem Vorstand liegen keine Hinweise vor, dass unser CMS in seiner Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wäre.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen der Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement-, Compliance-Management- und Internen Kontrollsystems. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System kann beispielsweise nicht sicherstellen, dass alle tatsächlich eintretenden Risiken vorab aufgedeckt oder jedwede Prozessstörungen unter allen Umständen ausgeschlossen werden.

RISIKOMANAGEMENT- UND INTEGRIERTES INTERNES KONTROLLSYSTEM IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Der für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns sowie seiner Tochtergesellschaften maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des RMS und IKS umfasst Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass die Informationen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Lageberichts des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG notwendig sind, vollständig, richtig und zeitgerecht übermittelt werden. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung und der externen Berichterstattung minimieren.

Wesentliche Merkmale des Risikomanagement- und integrierten Internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen überwiegend die konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahr oder sie werden an Shared Service Center des Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS Accounting Standards und dem Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch aufgestellten Abschlüsse der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften werden grundsätzlich verschlüsselt an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Das Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch, bei dessen Erstellung Meinungen externer Expertinnen und Experten berücksichtigt wurden, soll eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der Vorschriften gewährleisten, die für das Mutterunternehmen anzuwenden sind. Es umfasst insbesondere Konkretisierungen der Anwendung gesetzlicher Vorschriften und branchenspezifischer Sachverhalte. Auch die Bestandteile der Berichtspakete der Konzerngesellschaften, die für die Erstellung des Konzernabschlusses notwendig sind, werden dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben für die Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle sowie für die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die Berichte, die der Abschlussprüfer vorgelegt hat, und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt. In den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch wesentliche Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche

sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG angewendet werden.

Die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird im Rahmen des standardisierten IKS in wesentlichen Gesellschaften systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungsprozesse zu identifizieren. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind.

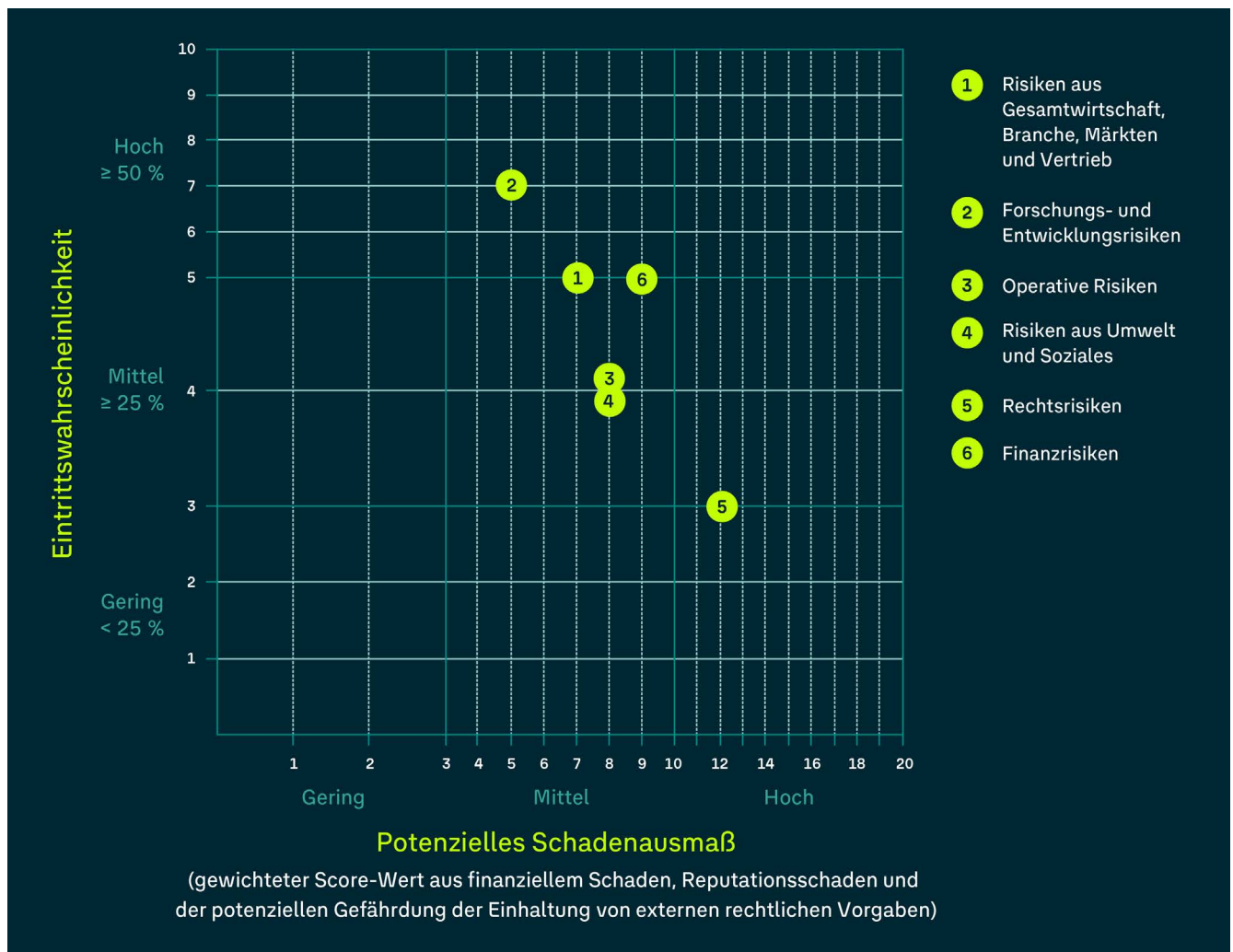
Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt. Die Datenerhebung erfolgt in der Regel über spezifische Systeme der Konzernfachbereiche.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem wird zudem von der Konzernrevision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem Financial Accounting Controlling Tax System (FACTS) lassen sich im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidieren und analysieren. FACTS bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und erforderliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine technische Plattform, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt FACTS über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.

DURCHSCHNITTSCHE SCORE-WERTE DER RISIKOKATEGORIEN



RISIKEN UND CHANCEN

In diesem Abschnitt stellen wir die wesentlichen Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben. Zur besseren Übersicht haben wir die Risiken und Chancen in Kategorien zusammengefasst, die in obiger Grafik dargestellt sind und im folgenden Text näher beschrieben sind. Zu Beginn einer jeden Risikokategorie nennen wir die anhand der Risiko-Score-Bewertung aus dem RQP ermittelten größten Risiken ihrer Bedeutung nach. Im Anschluss daran erfolgt die Beschreibung der Einzelrisiken, deren Reihenfolge keiner Bewertung unterliegt. In der Regel haben diese über den RQP hinausgehenden Einzelrisiken einen inhärenten Risikocharakter und erreichen nicht die zuvor dargestellten Wesentlichkeitsschwellen. Sofern nicht explizit erwähnt, ergaben sich hinsichtlich der Einzelrisiken und Chancen im Vergleich zum Vorjahr keine wesentlichen Änderungen, wenngleich sich das Gewicht einzelner Risiken verändert hat.

Mit dem Ziel, zukünftig eine einheitliche Risikoformulierung für die Einzelrisiken des Risiko- und Chancenberichts und die Risikofaktoren unserer Wertpapierprospekte zu verwenden, haben wir im Berichtsjahr die Formulierungen harmonisiert. Dieser Ansatz reduziert Komplexität und erhöht die Vergleichbarkeit beider Berichtsformate.

In die Bewertung der Risikokategorien des Volkswagen Konzerns sowie in die Berichterstattung an den Vorstand fließen unter anderem alle an das Konzern-Risikomanagement berichteten Risiken der einbezogenen Einheiten aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20 ein. Die grafische Darstellung der Risikokategorien erfolgt anhand der

durchschnittlichen Score-Werte. Für die Risikokategorie „Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ wurden keine Risiken mit entsprechenden Werten gemeldet.

Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfassen wir nicht nur Risiken, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung unserer Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und unsere Kostenstruktur auswirken. Risiken und Chancen, von denen wir erwarten, dass sie eintreten, haben wir – soweit einschätzbar – in unserer Mittelfristplanung und unserer Prognose bereits berücksichtigt. Im Folgenden berichten wir daher über interne und externe Entwicklungen als Risiken und Chancen, die nach derzeitigem Kenntnisstand zu einer negativen beziehungsweise positiven Abweichung von unserer Prognose beziehungsweise von unseren Zielen führen können.

Risiken und Chancen aus Gesamtwirtschaft, Branche, Märkten und Vertrieb

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das potenzielle Schadensmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen in negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung auch bedingt durch Handelsbeschränkungen, zunehmenden Protektionismus und eine verschärfte Wettbewerbssituation.

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Die Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen sowie unser Absatzvolumen hängen von der allgemeinen weltwirtschaftlichen Lage ab.

Risiken für eine stabile Weltwirtschaft können aus einer weltweiten Abkehr von der Globalisierung und einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft, aus Schwankungen auf den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten, zunehmenden geopolitischen und geoökonomischen Spannungen und Konflikten sowie grundlegenden Konjunkturzyklen entstehen. Politische Unsicherheiten, vor allem aufgrund von veränderten politischen Ausrichtungen, protektionistischen Maßnahmen sowie strukturellen Angebots- und Nachfragedefiziten, gefährden ebenfalls die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften, Schwellenländer und anderer Regionen. Regionale und globale Konflikte können sich ebenfalls direkt oder indirekt auf das Wirtschaftswachstum sowie die Entwicklung in fortgeschrittenen Volkswirtschaften und Schwellenländern auswirken. Entscheidende Einflussfaktoren sind geopolitische Auseinandersetzungen wie der Russland-Ukraine-Konflikt oder die Auseinandersetzungen im Nahen Osten, sicherheitsrelevante Ereignisse wie Terrorangriffe und Cyber-Attacken sowie Gesundheitsthemen, insbesondere durch die Verbreitung von Infektionskrankheiten, oder strukturelle Veränderungen wie der demografische Wandel. Die Auswirkungen auf die Konjunkturentwicklung können regional unterschiedlich ausfallen. Volkswirtschaften reagieren je nach Struktur, geopolitischer Lage und globaler Verflechtung unterschiedlich auf äußere Einflüsse. Verwerfungen in der Weltwirtschaft, zunehmende Volatilitäten auf den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten sowie verstärkte Migrationsbewegungen können mögliche Folgen sein. Zudem lässt sich verstärkt eine erhöhte Preissensitivität auf den einzelnen Märkten beobachten, die auf veränderte Angebots- und Nachfragebedingungen sowie erhöhte Unsicherheiten zurückzuführen ist. Weitere negative Auswirkungen auf das Wirtschaftswachstum können eine veränderte Geldpolitik, strukturelle Defizite oder eine hohe öffentliche und private Verschuldung mit sich bringen.

Insbesondere in Ländern und Regionen mit hoher wirtschaftlicher Relevanz für die globale Lieferkette und Vernetzung, wie die USA und China, können sich ein stagnierendes Wirtschaftswachstum, wirtschaftliche Abschwünge oder Störungen unmittelbar auf die Weltwirtschaft auswirken und damit ein wesentliches Risiko für unser Geschäft darstellen. Folgen wären unter anderem ein verschärfter Preiswettbewerb, eine Ausdehnung der Lagerbestände, eine erhöhte Kapitalbindung und Überkapazitäten in der Produktion.

Zunehmende protektionistische Tendenzen in unseren Kernmärkten, die Einführung oder Ausweitung weiterer tarifärer und nichttarifärer Handelshemmnisse, Mindestlokalisierungsanforderungen oder ähnliche Maßnahmen sowie der Ausstieg aus bestehenden Freihandelsabkommen könnten die genannten makroökonomischen Risiken verschärfen. Direkte oder indirekte Handelsspannungen zwischen den USA, Kanada, Mexiko, der EU und/oder China sowie eine wirtschaftspolitische Neuausrichtung der Länder, die zu unseren Kernmärkten gehören, beispielsweise zur

Stärkung ihres Inlandsgeschäfts oder ihrer Produktionsstandorte, haben sich und könnten sich weiterhin nachteilig auf uns auswirken. Insbesondere sind wir der potenziellen Verschärfung anhaltender Handelskonflikte unter anderem infolge bestehender und abrupt eingeführter Handelszölle der USA und den Gegenmaßnahmen anderer Länder ausgesetzt. Handelskonflikte, Zollschwankungen und -unsicherheiten sowie sonstige geoökonomische Maßnahmen, wie Sanktionen, Handelsbeschränkungen, Investitionskontrollen oder Währungsinterventionen, setzen uns unvorhersehbaren Kosten, Störungen in der Lieferkette und Compliance-Herausforderungen aus. Solche Maßnahmen haben in der Vergangenheit und könnten zukünftig bestimmte Sektoren und Produkte einschließlich des Automobilsektors treffen. Bestehende und geplante US-Zölle sowie nichttarifäre Handelshemmnisse beeinträchtigen den US-Absatz von Fahrzeugen, die wir in anderen Ländern, darunter auch Europa, produzieren.

Künftige, potenzielle bewaffnete internationale Konflikte oder eine Eskalation der Spannungen in unseren Kernmärkten, wie den USA und China, oder etwaige direkte Auseinandersetzungen dritter Staaten mit NATO-Mitgliedstaaten würden erheblich beeinträchtigende Auswirkungen für den Volkswagen Konzern bedeuten.

Insgesamt gehen wir davon aus, dass die Weltwirtschaft in 2026 wachsen wird. Vor allem aufgrund der genannten Risikofaktoren sowie zyklischer und struktureller Aspekte ist jedoch auch ein Einbruch des Weltwirtschaftswachstums oder eine Phase mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten möglich.

Das makroökonomische Umfeld könnte für den Volkswagen Konzern auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiver ausfällt als erwartet.

Wettbewerb in der Automobilindustrie

Wir sind weltweit auf Automobilmärkten mit hoher Wettbewerbsintensität aktiv und rechnen mit einer weiteren Verschärfung des Wettbewerbs. Daraus folgen ein anhaltender Preisdruck und ein verstärkter Einsatz von Verkaufsanreizen durch Marktteilnehmer.

Die Automobilindustrie wird sich in den kommenden Jahren weiterhin umfassenden Änderungen gegenübersehen, die in erster Linie auf die fortlaufende Elektrifizierung von Fahrzeugen, Digitalisierung und neue Technologien zurückzuführen sind. Das Wettbewerbsumfeld wird zunehmend durch neue Geschäftsmodelle (zum Beispiel Mobility und Transportation as a Service oder Car Sharing), neue Produkte (zum Beispiel autonomes Fahren) und neue Marktteilnehmer geprägt. Für den Volkswagen Konzern als Anbieter von Volumen- und Premiummodellen stellen die zunehmende Wettbewerbsintensität und der daraus folgende Preisdruck ein Risiko dar.

Wettbewerbsdruck kann durch den Markteintritt neuer Hersteller – vor allem aus China, den Vereinigten Staaten oder Indien –, die Produktionsausweitung etablierter Hersteller oder staatliche Regulierung entstehen. Dies betrifft insbesondere die Automobilmärkte in Westeuropa, den Vereinigten Staaten, China, Brasilien und Indien. Wettbewerber dürften zudem in verstärktem Maße versuchen, den westeuropäischen Markt mit freien Produktionskapazitäten oder neuen, auf europäische Verbraucher ausgerichteten Produktangeboten zu bedienen.

Abhängigkeit von Schlüsselmärkten

Ein signifikanter Anteil der Fahrzeugverkäufe des Volkswagen Konzerns entfällt auf unsere Schlüsselmärkte in Westeuropa, vor allem Deutschland, und China. Dabei sind wir Risiken aufgrund verschlechterter wirtschaftlicher Bedingungen und geschwächter Finanzmärkte in diesen Regionen ausgesetzt, die in der Vergangenheit zu einem Nachfragerückgang geführt haben und auch in Zukunft dazu führen könnten.

Aufgrund des anhaltenden Rückgangs der Nachfrage nach unseren Produkten und Dienstleistungen auf unseren Schlüsselmärkten beziehungsweise des gestiegenen Wettbewerbsdrucks mussten wir in diesen Regionen unsere Produktionskapazität anpassen und müssen dies möglicherweise auch weiterhin tun. Das könnte zu Zusatzkosten, Einmalaufwendungen oder einer anderweitigen Reduzierung der Ertragskraft führen.

Unsere künftigen Wachstumspläne hängen auch in hohem Maße von der Marktentwicklung in China ab. Das wettbewerbsintensive chinesische Marktumfeld hatte auch 2025 einen negativen Einfluss auf unsere Auslieferungen. Der Automobilmarkt in China ist hart umkämpft, und zahlreiche heimische und ausländische Hersteller versuchen, mithilfe taktischer Maßnahmen Marktanteile zu halten oder hinzuzugewinnen. Besonders im Segment der

batterieelektrischen Fahrzeuge herrscht ein intensiver Wettbewerb. Viele chinesische Kunden bevorzugen derzeit zudem heimische Hersteller aufgrund ihres landesspezifischeren Angebots an digitalen Diensten.

Eine Abkühlung der Konjunktur oder neue nachteilig wirkende staatliche Maßnahmen, wie die Beendigung von Subventionen, die Einführung oder Anhebung von Handelszöllen oder Quotenregelungen für New Energy Vehicles (zum Beispiel batterieelektrische Fahrzeuge und Plug-in-Hybride), könnten die Nachfrage nach Automobilen schwächen. Des Weiteren könnten Einschränkungen der Fahrzeugzulassungen in Ballungsräumen wie Peking, Shanghai und Guangzhou auf andere Großstädte ausgeweitet werden und unsere Auslieferungen in China beeinträchtigen.

Ein Nachfrageeinbruch bei Fahrzeugen in unseren Schlüsselmärkten – hervorgerufen durch verändertes Kundenverhalten, Preisanpassungen, Veränderungen der Investitionstätigkeit oder der wirtschaftlichen Rahmenbedingungen, zunehmenden Wettbewerb oder politische und bewaffnete Konflikte – würde unser Ergebnis und das unseres Finanzdienstleistungsgeschäfts besonders belasten.

Wachstumspotenzial auf den Schlüsselmärkten des Volkswagen Konzerns

Der Volkswagen Konzern steht dem wachsenden internationalen Wettbewerb, unter anderem aus China, positiv gegenüber und sieht darin eine Chance, von der unsere Kunden profitieren können.

Um unseren Marktanteil und unseren künftigen Erfolg auf bestehenden und neuen Märkten zu sichern, ist es wichtig, dass wir auf neue Kundenpräferenzen reagieren können, vor allem im Hinblick auf die Elektromobilität. Während der Transformationsphase ist ein flexibles Angebot von Antriebsarten essenziell, da sich die Regionen weltweit unterschiedlich schnell entwickeln. Mit unserem breiten Produktportfolio können wir die Nachfrage bedienen: Unsere Kunden können zwischen effizienten Verbrennungsmotoren, vollelektrischen Modellen oder leistungsstarken hybriden Antrieben wählen.

China

In China dürfte die Nachfrage nach Fahrzeugen in den nächsten Jahren weiter steigen, da der Bedarf an individueller Mobilität weiter zunimmt. Diese Entwicklung betrifft den schnell wachsenden Markt der Elektromobilität, der bereits heute unter anderem von volumenstarken heimischen Herstellern geprägt ist. Zudem wird erwartet, dass sich die Nachfrage von den großen Metropolen an der Küste in das Landesinnere verlagert, womit ein weiter zunehmender Wettbewerbsdruck durch lokale Hersteller einhergehen dürfte. Wir erweitern unser Produktportfolio fortlaufend um Modelle, die speziell für diesen Markt entwickelt wurden und wollen so die Chancen nutzen, die dieser Markt vor allem im Hinblick auf die Elektromobilität bietet. Dazu gehen wir verstärkt Partnerschaften ein, um die regionalen Kundenanforderungen besser erfüllen zu können.

USA

Wir erwarten, dass auf dem US-amerikanischen Markt der Anteil von Light Trucks – insbesondere SUV und Pickup – in den kommenden Jahren weiter leicht zunehmen wird. Wie in anderen Märkten wird die Elektrifizierung der Mobilität stark von staatlichen Fördermaßnahmen und aufsichtsrechtlichen Bestimmungen für Flottenemissionen und Kraftstoffverbrauch beeinflusst. Allerdings kann es durch Regierungswechsel immer wieder zu politischen Veränderungen kommen.

Unter der aktuellen Regierung wurden beispielsweise die Kaufanreize für Elektrofahrzeuge merklich zurückgenommen und Standards für die Kraftstoffeffizienz aufgehoben. Die Grenzwerte für den CO₂-Ausstoß sollen erheblich gelockert oder sogar aufgehoben werden.

Die Volkswagen Group of America verfolgt konsequent die Strategie, sich als vollwertiger Volumenanbieter zu etablieren und Marktanteile auszubauen. Durch den Ausbau lokaler Produktionskapazitäten – seit 2022 auch mit einer Fertigung für Elektrofahrzeuge – kann der Volkswagen Konzern in der Region Nordamerika den Markt besser bedienen. Darüber hinaus entwickeln wir zusätzliche Produkte speziell orientiert an den Kundenpräferenzen in den USA, unter anderem einen Full-Size-Pickup und ein robustes SUV, um den Elektro- und Hybridfahrzeugmarkt mit der US-Marke Scout zu erschließen.

Risiken in unseren Wachstumsmärkten

Neben der Entwicklung in unseren Schlüsselmärkten hängt unser wirtschaftlicher Erfolg auf den Wachstumsmärkten in Asien, Nordamerika, Südamerika sowie Mittel- und Osteuropa von unseren eigenen Anstrengungen und denen unserer Wettbewerber ab. In zahlreichen etablierten und aufstrebenden Märkten sind wir bereits vertreten oder wollen unseren Marktanteil erhöhen.

Wir haben erhebliche Investitionen in diese Wachstumsmärkte getätigt und beabsichtigen, dies auch weiterhin zu tun. Die auf diesen Märkten vorherrschenden Bedingungen könnten jedoch eine Steigerung des Absatzvolumens erschweren. Beispiele hierfür sind Anforderungen hinsichtlich des Anteils der lokalen Fertigung, Mindestanforderungen an Homologation und Fahrzeugzulassungen, Importbeschränkungen in Form von potenziellen Verboten von bestimmten ausländischen Bauteilen und Softwarelösungen sowie andere Handelshemmnisse, wie sie derzeit in den USA eine potenzielle Herausforderung darstellen. Infolgedessen könnten auf diesen Märkten Renditen auf das eingesetzte Kapital entweder gar nicht oder später als geplant erzielt werden.

Mehrere Wettbewerber, vor allem größere asiatische Hersteller, weiten ihre Produktionskapazitäten in diesen Märkten aus, um die lokale Nachfrage zu bedienen. Asiatische - vor allem chinesische und indische - Hersteller exportieren zunehmend in die aufstrebenden Regionen außerhalb ihrer Heimatmärkte. Dies verstärkt den Wettbewerbsdruck auf die Produkte und Dienstleistungen des Volkswagen Konzerns.

Chancen in unseren Wachstumsmärkten

Indien

Indien ist für uns ein wichtiger zukünftiger Markt. Die Nachfrage nach Neufahrzeugen dürfte dort, teils auch bedingt durch den demografischen Wandel, in den nächsten Jahren steigen. Der Volkswagen Konzern hat seinen Geschäftsbetrieb in Indien konsolidiert und bietet mit den Modellen Virtus und Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie mit den Modellen Kushaq, Slavia und Kylaq der Marke Škoda ein auf die lokalen Kundenpräferenzen zugeschnittenes Angebot.

Brasilien

In Brasilien dürften der Bedarf an individueller Mobilität und die Nachfrage in den nächsten Jahren leicht steigen, insbesondere in den Niedrigpreis-Segmenten kleinerer Fahrzeuge. Aufgrund von Handelshemmnissen bleibt die lokale Fertigung entscheidend für die Wettbewerbsfähigkeit. Um unsere Wettbewerbsposition in Brasilien zu festigen, bieten wir speziell für diesen Markt Fahrzeuge an, die lokal produziert werden, wie Polo und Polo Track, T-Cross, Saveiro, Nivus oder den neuen Tera.

Lokalisierungsanforderungen

Lokalisierungsanforderungen könnten uns Compliance-Risiken, Wettbewerbsnachteilen und Investitionsunsicherheiten aussetzen.

Manche Regierungen führen Vorschriften ein oder haben solche vorgeschlagen, die verlangen, dass Bauteile und Vormaterialien (wie beispielsweise Halbleiter) zu einem bestimmten Anteil im Inland bezogen werden oder die Wertschöpfung im Inland stattfinden muss. Andere Vorschriften schränken die Verwendung von Bauteilen und/oder Vormaterialien aus bestimmten Ländern ein. Die Einhaltung dieser Vorschriften ist häufig Voraussetzung für die Homologation und Zulassung von Fahrzeugen, die Beteiligung an öffentlichen Vergabeverfahren oder den Zugang zu staatlichen Anreizen, Subventionen oder steuerlichen Vergünstigungen.

Lokalisierungsanforderungen erhöhen die Komplexität für unser Supply Chain Management. Dadurch erhöht sich das Risiko von Störungen in der Lieferkette. Unter Umständen sind wir angehalten, mit einem eingeschränkten Kreis lokaler Lieferanten zusammenzuarbeiten, die möglicherweise der Herausforderung gegenüber stehen, wettbewerbsfähige Preise einzuhalten. Dies kann gegenüber inländischen Herstellern höhere Produktionskosten und eine geringere Wettbewerbsfähigkeit bedeuten.

Darüber hinaus kann die für uns selbstverständliche Einhaltung solcher Vorschriften höhere Betriebskosten zur Folge haben. Andererseits sind wir dem Risiko ausgesetzt, Strafen für eine etwaige Nichteinhaltung zahlen zu müssen.

Lokalisierungsvorgaben können zudem Handelsspannungen und Gegenmaßnahmen im Rahmen internationaler Abkommen auslösen. Sich häufig ändernde oder unklare Vorschriften können zu Investitionsunsicherheit führen und eine effektive, langfristige Unternehmensplanung von uns und unseren Lieferanten beeinträchtigen.

Andererseits bieten Local-Content-Quoten Chancen, zum Beispiel um alternative Lieferquellen schneller zu ertüchtigen.

Kundennachfrage

Ein Rückgang der Kaufkraft könnten unser Geschäft signifikant belasten.

Infolge eines niedrigeren verfügbaren Einkommens oder einer angespannten Finanzlage bei den Verbrauchern werden in der Regel weniger Fahrzeuge verkauft. Zunehmende Arbeitslosigkeit, steigende Inflation und Zinsen und ähnliche negative Konjunkturentwicklungen können Gründe für einen Rückgang der Kaufkraft sein. Weitere Faktoren, die sich negativ auf die Nachfrage auswirken, sind Finanzierungskosten, Unzufriedenheit der Kundinnen und Kunden mit vorhandenen Fahrzeugen und Veränderungen in der Mobilitätsentwicklung oder Infrastruktur, wie zunehmende Car-Sharing-Angebote und Verkehrsdienstleistungen.

Änderungen in der Verbraucherstimmung oder in der Medienberichterstattung zur Weltwirtschaft und den Finanzmärkten mit Veränderungen bei Arbeitslosigkeit, Inflation, Zinsen, Einkommen und privaten Vermögensverhältnissen können zu Nachfragerückgängen bei Automobilen führen, die nur mittelbar mit den zugrunde liegenden gesamtwirtschaftlichen Faktoren korrelieren. Wirtschaftliche Sorgen können mögliche Kunden, insbesondere auf den gesättigten Märkten in Westeuropa, vom Kauf oder Leasing von Neufahrzeugen abhalten und dazu führen, dass sie ihr aktuelles Fahrzeug länger fahren oder sich für günstigere Modelle entscheiden.

Die genannten Risiken zum gesamtwirtschaftlichen Umfeld und der Verbraucherstimmung können auch den Gebrauchtwagenmarkt und das dortige Preisniveau beeinträchtigen. Das könnte sich negativ auf die Rentabilität des Gebrauchtwagengeschäfts bei der Volkswagen Handelsorganisation sowie im Konzernbereich Finanzdienstleistungen auswirken.

Der Volkswagen Konzern sieht sich mit seinem breiten Portfolio von Produkten und Antrieben sowie mit seiner zielgruppenorientierten Kundenbetreuung gut aufgestellt und vor einer Konzentration von Ausfallrisiken einzelner Großkunden oder Märkte geschützt. Der konstant hohe Marktanteil in Europa zeigt, dass Großkunden dem Volkswagen Konzern weiterhin ihr Vertrauen schenken.

Markenüberschneidung

Mit unserem vielfältigen Markenportfolio kann die klare Abgrenzung der einzelnen Marken im Volkswagen Konzern erschwert werden, insbesondere dort, wo sich Kundensegmente oder Produktportfolios überlappen. Durch diese Überschneidungen kann die Unverwechselbarkeit einer Marke verloren gehen und den Kunden eine Unterscheidung erschwert werden. Diese Markenkonvergenz könnte einen internen Wettbewerb auslösen, das heißt, dass sich unterschiedliche Konzernmarken im Wettbewerb um dieselbe Kundenbasis befinden können. Dies kann zur Kannibalisierung und Verwässerung des jeweiligen Markenwerts führen.

Rechtliche oder aufsichtsrechtliche Regelungen können darüber hinaus die Markeneinführung auf manchen Märkten gelegentlich verzögern. Wir überwachen diese Entwicklungen genau und passen unsere Strategien entsprechend an, um auf einen geplanten und regelkonformen Markteintritt hinzuwirken.

Eine bessere Markendifferenzierung und -wahrnehmung erfordern ambitionierte Marketingmaßnahmen und Investitionen. Durch eine gezielte strategische Positionierung und das fortlaufende Verfeinern unserer Markenidentitäten stärken wir proaktiv die Unverwechselbarkeit jeder Marke. Diese Bemühungen können höhere Marketingkosten und Repositionierungsaufwendungen nach sich ziehen, sollten aber langfristig den Markenwert und den Konzernwert insgesamt erhöhen.

Der Volkswagen Konzern verfolgt einen proaktiven Ansatz, um das Risiko einer Markenüberschneidung zu minimieren und eine klar strukturierte Markenarchitektur zu sichern. So werden die langfristige Wettbewerbsfähigkeit und Widerstandskraft des Konzerns gestärkt.

Großkunden

Das Fahrzeuggeschäft mit Großkunden ist für uns bedeutend, sodass wir auch von deren wirtschaftlicher Lage und ihren Präferenzen abhängig sind.

Über einen längeren Zeitraum betrachtet ist das Geschäft mit Großkunden stabiler als das mit privaten Kundinnen und Kunden. Großkunden brauchen Fahrzeuge, um zu reisen, ihre Waren und Dienstleistungen zu vertreiben und ihre Kunden zu besuchen. Sie benötigen für das Tagesgeschäft Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse und verfügen für die Fahrzeuganschaffung in der Regel über ein bestimmtes Budget. Flottenzulassungen von Pkw stellen im Jahr etwa die Hälfte unserer Zulassungen in Europa dar und verdeutlichen damit die Bedeutung dieser Kunden für den Volkswagen Konzern.

Zwar hängt der Volkswagen Konzern nicht von einzelnen Geschäftskunden ab, das Segment ist jedoch von Bedeutung und setzt uns Risiken im Zusammenhang mit der wirtschaftlichen Resilienz dieser Kunden aus. Die Fahrzeugnachfrage bei Großkunden hängt in erster Linie von deren finanzieller Leistungsfähigkeit ab, ihren Investitionsplänen und Finanzierungsmöglichkeiten, der Zufriedenheit mit vorhandenen Produkten sowie sich entwickelnden Mobilitätstrends und Infrastrukturen. Ein wirtschaftlicher Abschwung könnte Großkunden veranlassen, den Kauf oder das Leasing von Fahrzeugen zu verschieben oder zurückzuhalten, was unseren Umsatz belasten würde.

Zudem findet im Großkundengeschäft eine zunehmende Konzentration und Internationalisierung statt, das heißt der Verlust weniger Großkunden könnte bereits zu einem deutlichen Rückgang beim Fahrzeugabsatz führen.

Häufig sind bei Großkunden CO₂-Einschränkungen bei Abgasemissionen Teil ihrer Unternehmensrichtlinien. Es besteht das Risiko, dass Großkunden nur noch wenige oder keine Fahrzeuge mehr kaufen, wenn wir nicht in der Lage sind, Produkte mit entsprechend niedrigen Abgaswerten anzubieten. Großkunden sind zudem zunehmend an batterieelektrischen Fahrzeugen, neuen Mobilitätsformen sowie mobilen Online-Diensten interessiert, da sie anstreben, die Bestimmungen für Flottenemissionen und unternehmensinterne ESG-Regelungen einzuhalten. Gelingt uns der Wandel hin zur Elektromobilität oder anderen neuen Mobilitätskonzepten nicht rechtzeitig, könnte dies zu Umsatzverlusten führen.

Der Volkswagen Konzern sieht sich mit seinem breiten Portfolio von Produkten und Antrieben sowie seiner zielgruppenorientierten Kundenbetreuung gut aufgestellt. Dieser Ansatz wirkt einer Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden oder Märkte entgegen. Der konstant hohe Marktanteil in Europa zeigt, dass Großkunden dem Volkswagen Konzern weiterhin ihr Vertrauen schenken.

Veränderte Kundenpräferenzen

Sich ändernde Kundenpräferenzen bei der Wahl von Verkehrsmitteln könnten dazu führen, dass wir herkömmliche Produktlinien nicht mehr auf dem jetzigen Absatzniveau verkaufen können.

Größe, Leistung und Ausstattungsmerkmale sowie auch marktspezifische Funktionen unserer Pkw und leichten Nutzfahrzeuge beeinflussen unmittelbar unsere Rentabilität. So tragen beispielsweise größere Fahrzeuge aus höherwertigeren Segmenten in der Regel mehr zum operativen Ergebnis bei als kleinere oder sparsamer ausgestattete Fahrzeuge oder solche aus günstigeren Segmenten.

Bedingt durch einen Nachfrageanstieg nach verbrauchsgünstigen Fahrzeugen, wie Hybrid- und Elektromodelle, müssen kleinere und effizientere Motoren verbaut werden, die vergleichsweise teuer und in der technischen Entwicklung anspruchsvoll sind. Aufgrund wettbewerbsintensiver Marktbedingungen wird es unter Umständen auch künftig schwierig bleiben, Kostensteigerungen durch Preisanpassungen zu kompensieren, was sich nachteilig auf unsere Rentabilität auswirken könnte. Des Weiteren könnte ein stockendes Interesse an Hybrid- und Elektrofahrzeugen eine negative Auswirkung auf die CO₂-Bilanz unserer Flotte haben. Die Folge wären höhere Kosten zur Erfüllung der regulatorischen CO₂-Bestimmungen in einigen Ländern.

Aufgrund der wachsenden Urbanisierung erkennen wir einen anhaltenden Trend zu veränderten Mobilitätsmustern: Privat- und Geschäftskunden zeigen zunehmend Interesse an alternativen Verkehrslösungen anstelle von eigenen Fahrzeugen. Ein verändertes Kundenverhalten oder staatliche Maßnahmen zur Vermeidung des

Kraftfahrzeugverkehrs im städtischen Raum oder der allgemeine Trend zu kleineren Fahrzeugen und alternativen Antriebsformen könnte die Nachfrage nach einem Teil unserer Fahrzeuge schwächen.

Diesem Risiko begegnen wir, indem wir stetig neue, kraftstoffsparende Fahrzeuge und alternative Antriebe entwickeln. Unsere Antriebs-, Kraftstoff- und Mobilitätsstrategien bilden die Grundlagen dafür.

Risiken durch staatliche Eingriffe

Die Nachfrage nach unseren Produkten, vor allem im Bereich Hybrid- und Elektrofahrzeuge, wird teilweise durch staatliche und steuerliche Anreize beziehungsweise durch Dritt- oder andere Umweltanreize bestimmt, die jederzeit gekürzt oder eingestellt werden können.

Der Automobilmarkt ist weltweit Risiken durch staatliche Eingriffe wie zum Beispiel Steuererhöhungen ausgesetzt, die den privaten Konsum einschränken. Handelsbeschränkungen, protektionistische Maßnahmen, wie sie vor allem von den USA umgesetzt wurden, sowie Sanktionen stellen ebenfalls Risiken dar. Darüber hinaus kann unser Geschäft durch Änderungen bestehender oder die Einführung neuer Freihandelsabkommen beeinflusst werden. Etwaige Anpassungen oder restriktivere Bestimmungen in diesen Abkommen könnten uns gegenüber Wettbewerbern mit Produktionsstandorten in Ländern benachteiligen, die von solchen Abkommen profitieren. Zudem bestehen potenzielle Risiken im Zusammenhang mit dem Vertrieb von elektrifizierten Fahrzeugen, wenn die Mindestanforderungen hinsichtlich Lokalisierung aus den Freihandelsabkommen nicht erfüllt werden. Darüber hinaus birgt unsere Abhängigkeit von bestehenden Freihandelsbestimmungen Risiken. Maßnahmen zur Verkaufsförderung könnten zu zeitlichen Verschiebungen der Nachfrage führen und einen ungleichmäßigen Absatz nach sich ziehen.

Staatliche Verkaufsanreize könnten Marktsegmente ansprechen, die für uns nicht vorteilhaft sind und so gegebenenfalls die Attraktivität unserer Fahrzeuge für Kundinnen und Kunden verringern. Beispielsweise können durch politische Veränderungen Regierungen beschließen die Nachfrage nach Elektro- und Hybridfahrzeugen nicht mehr oder nur noch teilweise über direkte Anreize, Steuervergünstigungen und andere Drittanreize gezielt zu fördern oder Maßnahmen ergreifen, die Elektro- und Hybridfahrzeuge benachteiligen. Des Weiteren können Regierungen andere Bedingungen oder Voraussetzungen, um sich für solche Förderungsmaßnahmen und Anreize zu qualifizieren, einführen (zum Beispiel Transparenz- und Sorgfaltspflicht in der Lieferkette, Lokalisierungsanforderungen, Verpflichtungen zu Vielfalt und Inklusion), die wir nicht einhalten könnten.

Darüber hinaus wirken sich spezielle Verkaufsanreize und ein zunehmender Preisdruck im Neuwagengeschäft auf das Preisniveau im Gebrauchtwagenmarkt aus.

Nachfrage nach Nutzfahrzeugen

Schlüsselfaktoren für die Kundinnen und Kunden im Nutzfahrzeuggeschäft sind die Gesamtbetriebskosten, die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs und der zur Verfügung stehende Service.

Die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen reagiert sehr empfindlich auf wirtschaftliche Veränderungen, was Hersteller dazu zwingt, sich schnell an schwankende Transportbedürfnisse anzupassen. Da es sich zudem um kapitalintensive Güter handelt, können Kundinnen und Kunden eine Anschaffung in Phasen wirtschaftlicher oder regulatorischer Unsicherheiten verschieben oder reduzieren. Lkw und Busse werden in geringerer Stückzahl gefertigt als Pkw und sie sind technisch wesentlich komplexer, was zu höheren Herstellungskosten und betrieblichen Herausforderungen führt. Dies könnte unsere effiziente Anpassung der Fertigung an Nachfrageschwankungen einschränken. Darüber hinaus erschwert die Kapitalintensität von Nutzfahrzeugen das Lagermanagement und die Kapazitätsplanung, was zu Unterauslastung oder Ineffizienzen in der Lieferkette führen kann.

Des Weiteren ist es möglich, dass sich der Frachtverkehr weltweit von Lkw auf andere Verkehrsmittel verlagert und so die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen des Konzerns nachlässt.

Dem daraus resultierenden Risiko von Produktionsschwankungen begegnen wir mit einem hohen Maß an Flexibilität.

Forschungs- und Entwicklungsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das potenzielle Schadensmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP resultieren aus einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Software und die damit verbundene Architektur sowie die Elektromobilität.

Risiken aus Forschungs- und Entwicklungstätigkeit

Die Automobilindustrie durchläuft einen Transformationsprozess mit weitreichenden Änderungen. Unser künftiger Geschäftserfolg hängt davon ab, neue, attraktive und energieeffiziente Produkte zu entwickeln, insbesondere angesichts der Entwicklungen bei E-Mobilität, Software und Digitalisierung.

Die Automobilindustrie unterliegt bereits seit einiger Zeit und auch künftig einem grundlegenden Wandel, da die Kunden zunehmend Wert auf geringen Kraftstoffverbrauch und weniger Abgasemissionen sowie die Digitalisierung von Produkten und Dienstleistungen im Automobilbereich legen. Wirtschaftlicher Erfolg und Wettbewerbsfähigkeit hängen für uns davon ab, inwiefern es uns gelingt, unser Produkt- und Dienstleistungsportfolio zeitnah an die geänderten Kundenbedürfnisse anzupassen.

Aufgrund des intensiven Wettbewerbs in der Automobilbranche und der Geschwindigkeit technologischer Entwicklungen besteht das potenzielle Risiko, dass es uns nicht gelingt, Markttendenzen rechtzeitig zu erkennen, um neue Produkte und Dienstleistungen nachfragegerecht zu entwickeln und zu kommerzialisieren und vorhandene Produkte und Dienstleistungen schneller zu verbessern. Der Schwerpunkt von Forschung und Entwicklung liegt auf alternativer Antriebstechnik, beispielsweise Elektro- und Hybridsystemen sowie Range Extendern. Von zentraler Bedeutung sind zudem Software Defined Vehicles (SDV) und ihre digitalen Komponenten für die Architektur, darunter vernetzte Dienste, autonome Fahrfunktionen und KI-gestützte Anwendungen.

Als multinationales Unternehmen müssen wir in der Produktforschung und -entwicklung strenge gesetzliche Anforderungen in den Ländern erfüllen, in denen wir geschäftlich tätig sind. Zunehmend strengere Abgas- und Verbrauchsvorschriften – etwa C6 in China oder Euro-7 in Europa – stellen zusammen mit immer komplexeren Prüfverfahren und Testzyklen (zum Beispiel Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP) und Homologationsvorschriften eine weitere operative Herausforderung dar. Diese Gesetze werden fortlaufend weiterentwickelt und in den jeweiligen Ländern immer detaillierter. Dies belastet unsere Abläufe und stellt ein Risiko für unsere Forschung und Entwicklung dar.

Forschung und Entwicklung für unsere komplexen Produkte, Software und Dienstleistungen ist mit erheblichen Risiken verbunden, darunter Unsicherheiten hinsichtlich der breiten Akzeptanz durch die Kunden und der für diese Produkte vorhandenen Infrastruktur. Zu diesen Risiken gehören auch Unsicherheiten hinsichtlich der Erkennung von Markttendenzen und der Erreichung von Erfolgszielen, und zwar zeitnah und zu vorgegebenen Kosten bei gleichzeitiger Erfüllung der Qualitätsstandards und regulatorischen Bestimmungen. Darüber hinaus gibt es Unsicherheiten hinsichtlich des Umfangs von Investitionen, die zur Erreichung bestimmter Entwicklungsmeilensteine erforderlich sind. So sollen beispielsweise alle Elektrofahrzeuge in Nordamerika ab 2027 den nordamerikanischen Ladestandard (North American Charging Network, NACS) verwenden.

Mit dem Wandel des Volkswagen Konzerns vom traditionellen Automobilhersteller zum Anbieter nachhaltiger Mobilitätslösungen entwickeln sich unsere Fahrzeuge von überwiegend mechanischen Systemen zu softwaredefinierten Plattformen. Sofern wir diese Softwareplattform-Konzepte nicht schnell genug einführen, könnte dies einen Nachfragerückgang nach unseren Produkten und einen rückläufigen Marktanteil zur Folge haben. Die erfolgreiche Umsetzung dieses Wandels hängt vom Aufbau starker technologischer und organisatorischer Kompetenzen und der Einstellung qualifizierter Programmierer ab, wodurch für den Volkswagen Konzern Personalrisiken entstehen können.

Wir investieren in Elektromobilität, Batterietechnologie und Digitalisierung, um unser Angebot an Elektrofahrzeugen zu erweitern. Diese Maßnahmen bergen erhebliche Risiken im Zusammenhang mit regulatorischen Unsicherheiten, staatlicher Förderung, Verbraucherakzeptanz, Ladeinfrastruktur, Investitionsbedarf, Bedrohung der

Cyber-Sicherheit, Beschränkungen in der Lieferkette und der Skalierung von Produktions- und Organisationskapazitäten zur Deckung der Marktnachfrage, die wir möglicherweise nicht immer erfolgreich bewältigen können.

Auch können sich neben den globalen politischen Bedingungen und Anforderungen Tendenzen in Forschung und Entwicklung in eine unvorhergesehene Richtung entwickeln, die nicht im Einklang mit unserer Strategie stehen.

Wir sind in der Vergangenheit entscheidende Kooperationsvereinbarungen zur Forschung und Entwicklung neuer Technologien eingegangen und werden dies auch in Zukunft fortsetzen. Solche Investitionen, die erhebliche Ressourcen erfordern können, waren in der Vergangenheit nicht immer erfolgreich und könnten möglicherweise auch in Zukunft nicht erfolgreich sein. Wir können unter Umständen unsere Ziele oder die angestrebte Kapitalrendite nicht erreichen und keine Vorteile aus diesen Vereinbarungen ziehen oder davon profitieren. Unsere Wettbewerber sind möglicherweise in der Lage, bessere Lösungen zu entwickeln und die Produkte schneller, in größeren Stückzahlen, zu besserer Qualität oder geringeren Kosten zu entwickeln, mit der Folge, dass die Nachfrage nach unseren Produkten sinken und wir Marktanteile verlieren könnten.

Im Rahmen unserer Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten besteht ein erhöhtes Risiko, unbeabsichtigt Patente Dritter zu verletzen, was zu Rechtsstreitigkeiten, finanziellen Haftungen oder Verzögerungen bei der Markteinführung von Produkten führen kann.

Dieses Risiko reduzieren wir, indem wir intensiv die Schutzrechte Dritter analysieren, zunehmend auch im Hinblick auf Kommunikationstechnologien.

Wir führen unter anderem Trendanalysen und Kundenbefragungen durch und überprüfen die Relevanz der Ergebnisse für unsere Kundinnen und Kunden. Dem Risiko, dass Module, Fahrzeuge oder Services – insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität, Digitalisierung und Software – nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können, begegnen wir, indem wir kontinuierlich und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte überprüfen.

Die Ergebnisse aller Analysen gleichen wir regelmäßig mit den Zielvorgaben des jeweiligen Projekts ab; bei Abweichungen leiten wir geeignete Gegenmaßnahmen ein. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche. So soll sichergestellt werden, dass spezifische Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht werden und dass die Umsetzung dieser Anforderungen rechtzeitig eingeplant wird.

Risiken und Chancen aus der Modulstrategie

In der konzernweiten Fahrzeugfertigung kommen unter anderem modulare Baukästen zum Einsatz, die einen flexiblen, markenübergreifenden Einsatz ermöglichen, jedoch auch das Risiko von Produktionsstörungen erhöhen. Unsere Baukästen erweitern wir kontinuierlich und orientieren uns dabei an künftigen Kundenanforderungen, gesetzlichen Regelungen und Infrastrukturanforderungen.

Zwar werden durch den Einsatz modularer Baukästen, wie dem Modularen Querbaukasten (MQB) für verschiedene Fahrzeugklassen sowie dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) und der Premium Platform Electric (PPE) für den Elektroantrieb, mehr Fahrzeuge auf gleicher Basis produziert, jedoch steigt das Risiko, dass Störungen in der Lieferkette zum Beispiel durch fehlende Fahrzeugteile einen großen Teil unseres Fahrzeugangebots betreffen könnten. Des Weiteren könnten nicht erkannte Fehler, Probleme mit einzelnen Teilen oder zu langsame Reaktionszeiten nach deren Identifizierung zahlreiche Fahrzeuge unserer Marken betreffen.

Der MQB ist eine hochflexible Fahrzeugarchitektur, bei der konzeptbestimmende Abmessungen wie Radstand, Spurbreite, Rädergröße und Sitzposition konzernweit abgestimmt sind und variabel zum Einsatz kommen. Andere Abmessungen, zum Beispiel der Abstand der Pedale zur vorderen Radmitte, sind immer dieselben, sodass eine einheitliche Systematik der Frontpartie gewährleistet ist. Aufgrund der Synergieeffekte, die sich daraus ergeben, sind wir in der Lage, sowohl die Entwicklungskosten als auch den erforderlichen Einmalaufwand und die Fertigungszeiten zu reduzieren. Darüber hinaus können wir dank der Baukästen in einem Werk auf denselben Anlagen verschiedene Modelle verschiedener Marken in unterschiedlicher Stückzahl produzieren. Das bedeutet, dass wir unsere Kapazitäten im ganzen Volkswagen Konzern flexibler nutzen und dadurch Effizienzvorteile erzielen können.

Dieses Prinzip der Vereinheitlichung bei größtmöglicher Flexibilität haben wir auch auf unseren MEB und die PPE übertragen, die konzeptionell auf den reinen Elektroantrieb ausgelegt sind. Die Synergieeffekte und Effizienzvorteile der Baukastenstrategie eröffnen uns die Chance, mit den Fahrzeugen auf Basis des MEB und PPE die Elektromobilität weltweit in Serienproduktion zu bringen. Zukünftig wollen wir diese Synergieeffekte durch die Zusammenführung von MEB und PPE in der sogenannten Scalable Systems Platform (SSP) verstärken.

Operative Risiken und Chancen

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: hoch) und das potenzielle Schadensmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen insbesondere in unseren Beschaffungsmärkten und im Bereich der Qualität.

Lieferkettenrisiken

Unsere Produkte und Dienstleistungen sind von einer komplexen globalen Lieferkette abhängig, die wir steuern müssen.

Unsere Produktion ist abhängig von der Qualität der Bauteile, Komponenten und Vormaterialien, der Rohstoffe und der sonstigen Materialien sowie einer verlässlichen und rechtzeitigen Belieferung durch unsere Lieferanten.

Die Transformation der Automobilindustrie hin zur Elektromobilität bringt weitere Risiken in unserer Lieferkette mit sich. Die branchenweite Transformation zur Elektromobilität und die damit verbundene Umstrukturierung der Lieferketten haben in der Vergangenheit und können in der Zukunft zu Engpässen bei der Versorgung und zu Preiserhöhungen bei kritischen Rohstoffen (zum Beispiel Lithium, Rhodium oder Kobalt) und Vormaterialien (zum Beispiel Halbleitern) führen. Dadurch könnten wir darin beeinträchtigt werden, neue Technologien gewinnbringend zu skalieren. Der technologische Wandel erfordert signifikante Veränderungen in unserer Lieferkette, da wir zunehmend Teile und Materialien für neue Technologien hinzukaufen. Das erfordert auch, dass wir konstruktive Beziehungen mit neuen Lieferanten eingehen und aufbauen müssen. Solche geplanten Veränderungen sind in der Regel mit Herausforderungen verbunden. Wir analysieren die Rohstoff- und Nachfrageentwicklung kontinuierlich und bewerten sie fachbereichsübergreifend, um bei möglichen Engpässen frühzeitig Maßnahmen ergreifen zu können.

Grundsätzlich beschaffen wir Bauteile und Komponenten von mehreren Lieferanten. In einigen Fällen sind wir jedoch für die Lieferung bestimmter Bauteile, Komponenten, Vormaterialien und anderer Materialien auf einen oder wenige Lieferanten angewiesen und sind einem erhöhten Risiko ausgesetzt, wenn diese ihren Lieferverpflichtungen nicht nachkommen. Beispielsweise ergeben sich im Bereich der Batteriezellfertigung Versorgungsrisiken, da die Automobilhersteller von einem begrenzten Zuliefererkreis, technologischen Entwicklungen und der Lebensdauer der Batteriezellen abhängig sind. Diesen Risiken begegnet der Volkswagen Konzern durch mehrere strategische Lieferantenbeziehungen und erweitert gleichzeitig den Umfang eigener Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette, zum Beispiel hinsichtlich Rohstoffgewinnung oder Zellfertigung.

Rohstoffrisiken können teilweise durch Rückwärtsintegration der Wertschöpfungskette gemindert werden. Beispielsweise nutzen wir Partnerschaften und langfristige Lieferverträge mit Rohstofflieferanten, um die Versorgung mit entsprechendem Material sicherzustellen und gleichzeitig wettbewerbsfähige Preise zu erzielen.

Es besteht das Risiko, dass mögliche Lieferunterbrechungen nicht frühzeitig genug erkannt und Gegenmaßnahmen nicht rechtzeitig eingeleitet werden, um ein angemessenes Produktionsniveau aufrechtzuhalten.

Erkennbare Engpässe wichtiger Komponenten in unserer Lieferkette oder die Beschaffung von Komponenten, die nicht unseren Spezifikationen entsprechen, haben in der Vergangenheit unsere Geschäftstätigkeit beeinträchtigt oder unsere Produktionskosten erhöht, sofern diese Komponenten nicht rechtzeitig von einem anderen Lieferanten beschafft werden konnten. Dies ist auch künftig nicht ausgeschlossen. Lieferanten waren gelegentlich nicht in der Lage, Fahrzeugteile zeitnah oder gemäß den vereinbarten Vorgaben zu liefern. Verschiedene Faktoren wie Fertigungsprobleme, Materialknappheit, Lieferschwierigkeiten, Beschränkungen im Handel mit bestimmten Ländern

oder Unternehmen, geopolitische Spannungen, Naturkatastrophen, eine Verschärfung von Konflikten und zunehmend klimabedingte Extremwetterereignisse können dafür sorgen, dass dies auch in Zukunft passiert.

Finanzielle Schwierigkeiten Einzelner in der Lieferkette, verstärkt durch die Transformation der Industrie zur Elektromobilität, könnten dazu führen, dass unsere Lieferanten in eine finanzielle Notlage oder in die Insolvenz geraten, was Lieferengpässe sowie höhere Preise und Kosten nach sich ziehen könnte. Lieferanten sehen sich zudem steigenden Rohstoff-, Energie- und Personalkosten sowie einem höheren Finanzierungsaufwand und strengeren Kreditvergabebedingungen ausgesetzt. Das schränkt ihre Möglichkeiten ein, in Neuprojekte zu investieren oder Kapazitäten auszubauen. Spezialisten für Restrukturierung und Versorgungssicherung in der Beschaffung beobachten kontinuierlich und weltweit die finanzielle Lage unserer Lieferanten und ergreifen gezielt Maßnahmen, um dem Risiko möglicher Lieferstörungen entgegenzuwirken.

Das Lieferantenrisikomanagement in der Beschaffung des Volkswagen Konzerns bewertet insbesondere die finanzielle Lage der Lieferanten, bevor sie mit der Realisierung von Projekten betraut werden. Die Beschaffung berücksichtigt die Empfehlungen des Lieferantenrisikomanagements.

Ein erkennbarer Rückgang des Fahrzeugabsatzes auf dem Automobilmarkt würde zudem den Wettbewerb in der Branche verschärfen und die finanzielle Stabilität einiger Lieferanten beeinträchtigen.

Versorgungsrisiken sollen in der Beschaffung durch Frühwarnsysteme identifiziert und im Rahmen geschaffener Task-Force- und Mitigationsstrukturen reduziert werden. Zudem sollen strategische Maßnahmen ergriffen werden, um zukünftige Auswirkungen nachhaltig zu vermeiden. Weiteren Risiken wirken wir zudem unter anderem mit umfassenden Schutz- und Krisenreaktionskonzepten, beispielsweise Brandschutz, Objektschutz, Gefahrgutmanagement oder Task Forces, entgegen und decken sie – sofern wirtschaftlich sinnvoll – durch einen Versicherungsschutz ab.

Beschaffungskosten und Rohstoffrisiken

Die Preise für bestimmte von uns benötigte Rohstoffe waren und sind nach wie vor einer hohen Volatilität ausgesetzt.

Steigende Preise für handelbare und Grundrohstoffe, Vormaterialien, Energie oder andere Vorleistungen sowie Personalkosten, die wir und unsere Lieferanten bei der Herstellung von Produkten, Systemen, Komponenten und Bauteilen verwenden, wie beispielsweise Stahl, Edelmetalle, Nichteisenmetalle, kritische Mineralien oder andere ähnliche Rohstoffe, oder Erhöhungen der Logistik- und damit verbundenen Kosten, haben zu höheren Produktionskosten für Komponenten, Bauteile, Vormaterialien und Fahrzeuge geführt und können auch zukünftig dazu führen. Vor allem bei kritischen Materialien für unsere Elektroantriebssysteme, darunter Lithium, Nickel, Kobalt und bestimmte Seltene Erden, könnten Preissteigerungen oder eingeschränkte Verfügbarkeit die Produktionskosten für unsere Elektrofahrzeuge erhöhen und die erfolgreiche Entwicklung unserer Elektrostrategie beeinträchtigen.

Engpässe in den Produktionsländern können zu Rohstoff- und Energieknappheit oder Preisschwankungen führen.

Die Rohstoff- und Nachfrageentwicklung wird kontinuierlich analysiert und fachbereichsübergreifend bewertet, um bei möglichen Engpässen frühzeitig Maßnahmen ergreifen zu können.

Compliance in der Lieferkette

Unsere komplexe Lieferkette geht mit gesellschaftlichen Verpflichtungen einher. Wie auch unsere Lieferanten müssen wir weltweit eine Reihe rechtlicher und menschenrechtlicher Verpflichtungen einhalten. Eine Nichteinhaltung durch uns oder unsere Lieferanten könnte erhebliche Geldbußen, Strafen, Schadensersatzforderungen oder andere negative Folgen nach sich ziehen.

Sozial- oder Umweltbelange können finanziellen Aufwand, Reputationsschäden oder eine instabile Versorgung mit sich bringen. Die Komplexität unserer Produkte und die Abhängigkeit von Lieferanten erhöhen unsere Risiken, sofern Lieferanten menschenrechtliche oder umweltrechtliche Pflichten nicht einhalten. Ein besonders hohes Risiko besteht bei der Beschaffung von Metallen für Elektrofahrzeugbatterien aus Ländern mit niedrigen Nachhaltigkeitsstandards und einer schwachen Umsetzung von Arbeits- und Umweltgesetzen. Die Einhaltung dieser Vorschriften erforderte in der Vergangenheit und erfordert voraussichtlich weiterhin, dass wir Ressourcen für die Analyse unserer

Lieferkette bereitstellen. Neue Gesetze können finanzielle Risiken durch Bußgelder, Importbeschränkungen oder den Ausschluss von öffentlichen Ausschreibungen ebenfalls erhöhen.

Mithilfe von Lückenanalysen vergleichen wir rechtliche Anforderungen mit bestehenden Prozessen und entwickeln Maßnahmen, um identifizierte Lücken zu schließen. Im Jahr 2022 haben wir ein Responsible Supply Chain System implementiert, um Risiken im Zusammenhang mit menschenrechtlichen, sozialen und ökologischen Risiken in der Lieferkette zu erkennen, zu vermeiden oder zu minimieren. Dieses System beruht auf einer Risikoanalyse und umfasst präventive und reaktive Standardmaßnahmen sowie Vertiefungsmaßnahmen wie das Human Rights Focus System, das Raw Materials Due Diligence Management System und die Zusammenarbeit mit externen Partnern zur Weiterentwicklung des Konzepts Nachhaltigkeit in der Lieferkette.

Es gibt keine Gewähr, dass unsere Lieferanten diese Standards stets einhalten oder wir etwaige Verstöße in jedem Fall erkennen und beseitigen können. Ein Verstoß könnte Versorgungsengpässe, Lieferverzögerungen bei den betroffenen Fahrzeugen, Reputationsschäden und rechtliche Sanktionen nach sich ziehen.

Betriebsunterbrechungen

Unvorhergesehene Betriebsunterbrechungen in Produktionsanlagen können zu Produktionsengpässen oder Ausfallzeiten führen, und Planabweichungen im Zusammenhang mit Großprojekten können deren Umsetzung beeinträchtigen.

Wir verfügen über zahlreiche Produktionsstandorte weltweit und sind auf das internationale Netzwerk unserer Lieferanten angewiesen. Sowohl unsere eigenen Produktionsanlagen als auch die unserer Lieferanten sind der Gefahr betrieblicher Störungen oder Unterbrechungen ausgesetzt.

Störungen können durch äußere physische Risiken entstehen, zum Beispiel in Form von Extremwetterereignissen wie Überflutungen, Wassermangel, Wirbelstürmen und Hitzewellen oder durch den Austritt umweltschädlicher oder gesundheitsgefährdender Substanzen. An mehreren Standorten hat der Volkswagen Konzern bereits die spezifische Gefährdung durch Klimarisiken untersucht und Gegenmaßnahmen ergriffen. Die Wirksamkeitsanalyse der Gegenmaßnahmen wird in den nächsten Jahren auf weitere Produktionsstandorte ausgedehnt. Die eigenen Vermögenswerte des Konzerns sind durch geeignete Versicherungsverträge abgesichert. Sie werden regelmäßig überprüft und zusammen mit Versicherungsunternehmen an sich verändernde Risikosituationen angepasst.

Weitere Unterbrechungsrisiken könnten durch gesellschaftliche und politische Veränderungen, wie zum Beispiel Personalverfügbarkeit, Epidemien/Pandemien, Sabotage oder regulatorische Änderungen entstehen. Sie könnten betriebliche Probleme verursachen, die zu regionalen, nationalen oder internationalen Einschränkungen unserer Geschäftstätigkeit oder der unserer Lieferanten führen und möglicherweise reduzierte Produktionsleistungen oder vorübergehende Standortschließungen nach sich ziehen können. Gegen- und Vorsorgemaßnahmen werden entsprechend den Grundsätzen des Risikomanagements getroffen, um das jeweilig identifizierte Risiko zu mindern.

Störungen unserer betrieblichen Leistungsfähigkeit können auch aus einem Ausfall kritischer Infrastrukturen oder aus Problemen im externen Teil des Produktionsnetzes resultieren. Die Versorgung mit Strom und anderen Energiequellen, Wasser, Komponenten, Dienstleistungen und stabilen Datenverbindungen sind für eine unterbrechungsfreie Produktion erforderlich. Der Volkswagen Konzern begegnet diesen Risiken mit verbrauchssenkenden Maßnahmen und durch eine flexible Verwendung von Rohstoffen, soweit wirtschaftlich vertretbar. Ferner bereiten wir Ausgleichsmaßnahmen, beispielsweise eine optimale Ressourcenallokation, zwischen Standorten vor, die die wirtschaftlichen Auswirkungen der Risiken für den gesamten Volkswagen Konzern mindern sollen.

Darüber hinaus können auch interne Faktoren wie Maschinenausfälle, Systemfehler oder menschliches Versagen die Produktion beeinflussen. Unsere umfassenden vorbeugenden Wartungskonzepte und Krisenreaktionskonzepte sollen diesen Ausfällen vorbeugen beziehungsweise deren Folgen mindern.

Produktionskapazität

Wir könnten möglicherweise nicht in der Lage sein, unsere Produktionskapazität rechtzeitig in ausreichendem Maße an bestimmte Situationen anzupassen.

Schwankungen in der allgemeinen oder spezifischen Fahrzeugnachfrage erfordern regelmäßige Anpassungen der Produktionskapazität an unseren weltweiten Standorten.

Überkapazitäten in der globalen Automobilproduktion können zu höheren Lagerbeständen und gebundenem Kapital führen. Sinkt die Nachfrage nach Fahrzeugen und Ersatzteilen, könnte der Volkswagen Konzern unter Umständen gezwungen sein, Kapazitäten anzupassen oder Vertriebsmaßnahmen zu verstärken, was Risiken in Bezug auf zusätzliche Kosten und erhöhten Preisdruck mit sich bringen könnte.

Die Produktionskapazität für jedes Fahrzeugprojekt wird mehrere Jahre im Voraus auf Basis der erwarteten Absatzentwicklung geplant. Eine signifikante Veränderung der Nachfrage nach Fahrzeugen oder deren Funktionen könnte Anpassungen unserer Produktionskapazität erfordern. Ungeplante und dauerhaft eintretende Nachfragerückgänge und daraus resultierende Überkapazitäten könnten Restrukturierungsmaßnahmen bis hin zu Standortschließungen zur Folge haben. Eine unzureichende oder nicht rechtzeitige Anpassung der Produktionskapazität könnte zu einer ineffizienten Nutzung unserer Produktionsressourcen führen. Eine Überschätzung der Nachfrage könnte ungenutzte Kapazitäten nach sich ziehen, während eine Unterschätzung zu Engpässen und unerfüllten Kundenbedürfnissen führen könnte. Um dieses Risiko zu mindern, kann eine Anfangsinvestition an einer bestimmten Mindeststückzahl ausgerichtet werden, sodass die darüberhinausgehenden geplanten Stückzahlen - oder sogar zusätzliche Einheiten - flexibel je nach Bedarf finanziert werden können. Eine weitere Möglichkeit zur vorbeugenden Risikominimierung ist die Anwendung des Drehscheibenkonzeptes, bei dem die Auslastung zwischen Fertigungsstätten ausgeglichen werden kann.

Falls Nachfrageschwankungen unsere organisatorische und technische Flexibilität übersteigen, könnten wir oder unsere Lieferanten gegebenenfalls nicht in der Lage sein, die Produktionskapazitäten rechtzeitig und ausreichend anzupassen. Dies könnte zu höheren Gesamtkosten führen. Zudem könnten wir in bestimmten Fällen aus politischen, regulatorischen oder rechtlichen Gründen daran gehindert sein, unsere Produktionskapazitäten wie vorgesehen anzupassen. Maßnahmen, wie die Schließung oder Verlagerung von Produktionsstätten, könnten zu erheblichen einmaligen Kosten führen.

Der Umstieg von konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor zu Elektrofahrzeugen könnte gerade bei einem ungleichmäßig verlaufenden Übergang zur Elektromobilität zu temporären Auslastungslücken führen. Das internationale Produktionsnetzwerk ermöglicht es uns, an den Standorten flexibel zu reagieren und die Auslastung zwischen Fertigungsstätten über sogenannte Drehscheibenkonzepte anzupassen.

Komplexe Prozesse und technische Systeme, die mit der Modellvielfalt und kürzeren Produktlebenszyklen verbunden sind, haben in den letzten Jahren zu einem erhöhten Risiko von Verzögerungen beim Produktionsanlauf von Fahrzeugen geführt. Diesem Risiko begegnen wir, indem wir auf Basis der Erfahrungen vorangegangener Anläufe und der frühzeitigen Identifikation von Schwachstellen den Anlauf unserer Fahrzeuge konzernweit in Stückzahl und Qualität bestmöglich absichern.

Änderungen der regulatorischen Rahmenbedingungen könnten die Produktion beeinflussen, indem das Angebot verfügbarer Produkte vorübergehend eingeschränkt und dadurch die Nachfrage auf bestimmte Varianten konzentriert werden könnte. Zudem könnte es durch nicht freigegebene Modellvarianten zu Produktionslücken kommen. In solchen Fällen kann die Produktion bis zur Erteilung der offiziellen Zulassung dadurch stabilisiert werden, dass Fahrzeuge - einschließlich kundenspezifischer Fahrzeuge - produziert und vorübergehend eingelagert werden. Das dabei gebundene Kapital sowie die Verfügbarkeit von Lagerflächen stellen begrenzende Faktoren dar.

Außerdem könnte sich durch einen zu langsamen Abfluss von gebauten Fahrzeugen ein Rückstau bilden, der die Produktionsstückzahl begrenzt. Dagegen ergreifen wir zielgerichtet Maßnahmen, wie die kurzfristige Beschaffung zusätzlicher Transportkapazitäten oder externe Lagermöglichkeiten. Vorbeugend wird dieses Risiko durch die frühzeitige vertragliche Bindung von Transportkapazitäten gemindert.

Wahrung der Qualität

Unser Geschäftserfolg hängt unter anderem davon ab, dass wir Qualitäts- und Sicherheitsstandards – etwa im Bereich Arbeitssicherheit und -schutz, Emissionen oder Umwelt – einhalten, die Erwartungen unserer Kunden erfüllen und unseren Ruf für die Entwicklung, Produktion und den Verkauf sicherer, hochwertiger Fahrzeuge wahren.

Wir streben an, Qualitätsprobleme bereits frühzeitig in der Produktentwicklung zu erkennen und zu beheben, um Produktionsverzögerungen zu vermeiden. Mit der zunehmenden Verwendung modularer Komponenten im Rahmen unserer Plattformstrategie ist es entscheidend, Funktionsstörungen schnell zu erkennen und zu beheben. Sollten intern oder extern bezogene Teile, Komponenten oder Funktionen von den Spezifikationen abweichen, kann dies zusätzlichen Zeit- und Kostenaufwand verursachen, eventuell zur Verletzung von Sicherheits- und anderen Bestimmungen führen, Kundenbeschwerden, Rechtsstreitigkeiten, Strafzahlungen, Entsorgungsanordnungen und Rückrufe nach sich ziehen, die jeweils den Ruf des Volkswagen Konzerns schädigen könnten. Qualitätsanforderungen ergeben sich zudem in Ländern wie beispielsweise USA, Brasilien, Indien und China, in denen wir länderspezifische Fahrzeuge entwickeln oder auf lokale Lieferanten und Hersteller angewiesen sind, unter anderem und im Wesentlichen aufgrund nationaler Gesetze und Vorschriften.

Mängel im Qualitätsmanagement könnten zum Verlust verschiedener Zertifizierungen und damit zum Entzug der Typgenehmigung durch bestimmte Behörden führen.

Die Konformität von Serienprodukten (Conformity of Production – CoP) in den fahrzeugproduzierenden Werken überprüfen wir im Rahmen von Systemaudits mit CoP-Anteil. Festgestellte Abweichungen bei Messungen in der Serienprüfung (CoP-Messungen) und in der Feldüberwachung (In Service Conformity – ISC-Messungen) bergen weitere Risiken.

Aufgrund der globalen Ausrichtung unseres Geschäfts können diese Standards und Erwartungen in den Märkten, in denen wir tätig sind, variieren. Die Aufrechterhaltung hoher Qualitätsstandards für unsere Produkte und die Einhaltung komplexer staatlich vorgeschriebener Anforderungen verursachen erhebliche Kosten für Überwachung und Qualitätssicherung.

Würden die erforderlichen Fahrzeugsicherheitsstandards oder geltenden Vorschriften nicht erfüllt oder eingehalten – sei es durch unsere Produkte oder Komponenten, von Lieferanten bezogene Bauteile oder von uns an Dritte gelieferte Komponenten oder Designs –, könnte dies die Verhängung von Geldbußen sowie die Geltendmachung weiterer Ansprüche oder Haftungsverpflichtungen zur Folge haben. In einem solchen Fall könnten wir verpflichtet sein oder freiwillig entscheiden, Fahrzeuge auch Jahre nach deren Verkauf zurückzurufen. Fahrzeugrückrufe könnten zudem unseren Ruf beeinträchtigen, den Verkauf bestimmter Fahrzeuge unterbrechen und das Vertrauen der Verbraucher in die Sicherheit oder Zuverlässigkeit unserer Produkte erschüttern. Darüber hinaus könnte eine unzureichende Unterstützung von Kunden bei Problemen oder während der Produktwartung zu Gewährleistungs- und Kulanzansprüchen führen. Zusätzlich gelten in einigen Ländern besondere, zum Teil fortlaufend neue Regeln zum Schutz der Kunden gegenüber Fahrzeugherstellern, was unsere Kosten zur Einhaltung dieser Vorgaben erhöhen könnte.

Mit der zunehmenden technischen Komplexität der Fahrzeuge aufgrund der größeren Vernetzung sowie der markenübergreifenden Nutzung der Plattformen und Baukastensysteme wird es zunehmend wichtiger, die Zulieferungen von Bauteilen und Softwarekomponenten qualitativ abzusichern.

Qualitätsprobleme können technische Eingriffe erfordern, die eine erhebliche finanzielle Belastung mit sich bringen können, sofern eine Weiterbelastung an den Lieferanten nicht oder nur eingeschränkt umsetzbar ist. Obwohl es unser Ziel ist, Qualitätsprobleme bereits in der Produktentwicklung frühzeitig zu erkennen und zu beheben, bestehen Risiken für eine Verzögerung des Produktionsstarts. Da wir im Rahmen unserer Plattformstrategie immer mehr Module einsetzen, ist es besonders wichtig, bei auftretenden Störungen die Ursachen schnell zu identifizieren und Fehler zu beheben. Die Nicht-Konformität intern oder extern bezogener Bauteile, Komponenten oder Funktionen kann zu zeit- und kostenintensiven Maßnahmen sowie zu Rückrufen und in der Folge zu Imageschäden führen.

Wir bilden angemessene Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzfälle. Dennoch kann nicht ausgeschlossen werden, dass Rückrufe und Feldmaßnahmen zu zusätzlichen Aufwendungen führen.

Die Produktqualität hat einen erheblichen Einfluss auf die Kaufentscheidung der Kunden. Kunden verlangen immer öfter, dass wir die Kosten für Reparaturen auch nach Ablauf der Garantiezeit übernehmen.

Um die Erwartungen unserer Kunden zu erfüllen und die Garantie- und Kulanzkosten zu minimieren, optimieren wir kontinuierlich die Prozesse unserer Marken, mit denen wir diese mögliche Qualitätsprobleme verhindern wollen. Unsere etablierten Qualitätsprozesse sollen sicherstellen, dass die Marken des Volkswagen Konzerns und ihre Produkte sämtliche jeweils geltenden Anforderungen erfüllen und die lokalen Behörden fristgerecht über alle berichtspflichtigen Sachverhalte informiert werden. Wir reduzieren so das Risiko von Beschwerden von Kunden oder anderen negativen Konsequenzen. Zur Bewertung und Bearbeitung von Produktsicherheitsrisiken wurde beispielsweise der Ausschuss Produktsicherheit (APS) etabliert, dessen Aufgaben und Prozesse in Konzernrichtlinien festgelegt sind und die durch die einzelnen Marken und Unternehmen umgesetzt werden. Der APS untersucht Sicherheitsmängel, Fragen zur Einhaltung gesetzlicher Vorgaben sowie Qualitätsprobleme und steuert die entsprechenden Anfragen von Behörden, während das Car Security Board (CSB) in Bezug auf Cyber-Security-Themen unterstützt. Zentrale Abteilungen bearbeiten eingehende Meldungen zu APS- und CSB-Themen und nutzen dabei ein transparentes Steuerungs- und Nachverfolgungssystem, um alle Meldungen mitarbeiterunabhängig und bis zum APS-Beschluss zu verfolgen. In regelmäßigen Veranstaltungen und Schulungen wird das Bewusstsein für Sicherheitsrisiken und Gesetzeskonformität geschärft. Der APS-Prozess unterliegt zudem internen und externen Audits, um die Einhaltung der Vorgaben gewährleisten zu können und Risiken in Entscheidungsprozessen zu minimieren.

Darüber hinaus analysieren wir kontinuierlich die spezifischen Gegebenheiten der Märkte und passen die Qualitätsanforderungen individuell an. Den identifizierten lokalen Risiken begegnen wir, indem wir kontinuierlich Maßnahmen entwickeln und vor Ort umsetzen. Auf diese Weise wirken wir der Entstehung von Qualitätsmängeln in der Lieferkette entgegen.

Dem Risiko, Zertifizierungen zu verlieren, beugen wir vor, indem wir die Systemauditorien des Volkswagen Konzerns kontinuierlich qualifizieren und unser Qualitätsmanagementsystem und unsere Prozessqualität internen Audits unterziehen.

Zudem haben wir ein System etabliert, um die Übereinstimmung der CoP- und ISC-Messungen von produzierten Fahrzeugen zu überwachen. Um eine systematische Auswertbarkeit der Ergebnisse aus den Abgas-CoP- und den ISC-Messungen zu erreichen, haben wir konzernweit ein IT-System implementiert, in dem die Statusberichterstattung und Ergebnisdokumentation der Messreihen erfolgt.

IT-Infrastruktur-Risiken und Chancen

Die Aufrechterhaltung unserer Geschäftstätigkeit hängt maßgeblich vom zuverlässigen und effizienten Betrieb unserer Informations-, Datenverarbeitungs- und Telekommunikationssysteme ab. Dazu zählen wesentliche Funktionsprozesse wie Fahrzeugentwicklung, Fertigung, Bestandsverfolgung, Abrechnungs- und Zahlungssysteme sowie weitere zentrale Informationssysteme und Anwendungen, die Arbeitsplätze der Beschäftigten und andere IT-Ausstattung.

Ohne ordnungsgemäß funktionierende IT-Systeme und IT-Infrastruktur können diese Prozesse nicht durchgeführt werden. Die IT-Infrastruktur wird auf bestehende Anforderungen und künftige Entwicklungen angepasst. Dabei berücksichtigen wir auch die wachsenden Anforderungen an die Datenkapazität. Zudem werden unsere Fahrzeuge, Prozesse und Produktionsanlagen immer weiter computerisiert und stärker mit externen cloudbasierten Systemen vernetzt.

Unsere Systeme, Infrastrukturen und Applikationen sowie die Systeme unserer Lieferanten und Dienstleister können anfällig für Schäden, Störungen oder Abschaltungen sein, die durch Angriffe von Hackern und künstlicher Intelligenz, Computerviren oder Sicherheitsverletzungen durch Fehler oder vorsätzliches Fehlverhalten von Beschäftigten, Auftragnehmern und anderen Personen, die Zugriff auf diese Systeme und Applikationen haben,

verursacht werden. Ebenso können IT-Ausfälle oder andere Unterbrechungen auftreten. Software und Hardware einiger vorhandener IT-Systeme bei Volkswagen könnten gegebenenfalls nicht mehr von ihren Anbietern unterstützt werden, was die Sicherstellung eines dauerhaft ordnungsgemäßen und sicheren Betriebs erschweren würde. Derartige Vorfälle könnten die Betriebsintegrität dieser Systeme und Applikationen beeinträchtigen und zu Datendiebstahl oder Verlust firmeneigener Daten, unbefugtem Zugriff auf, Modifikation oder Abzug sensibler elektronischer Unternehmens-, Kunden- oder Beschäftigendaten, zu Unterbrechungen oder Verzögerungen unserer Geschäftsabläufe, zu Reputationsschäden, zu negativen Auswirkungen auf unsere Finanzlage und auf die Beziehungen zu Kundinnen und Kunden sowie Lieferanten, zur Geltendmachung von rechtlichen Ansprüchen oder Einleitung von rechtlichen Verfahren oder behördlichen Maßnahmen führen. Darüber hinaus könnte die Verfügbarkeit der Systeme infolge von Ausfallzeiten eingeschränkt sein.

Neue Anforderungen an die Fahrzeug- und Softwareentwicklung rücken zudem zunehmend in den Mittelpunkt von Cybersicherheitsrichtlinien und -standards in der EU, den USA und China. Das Eintreten eines der IT-Risiken, wie unbefugter Zugriff auf unsere IT-Systeme, Modifikation oder Abzug unserer Daten beziehungsweise erhebliche Ausfallzeiten unserer IT-Systeme, könnte sich nachteilig auf unsere Marken und Reputation auswirken.

Wir legen hohe Maßstäbe im Umgang mit Daten von Kundinnen und Kunden sowie Beschäftigten und sehen Cyberangriffe als wesentliche Bedrohung an. Vorschriften wie die UNECE-Cyber-Sicherheitsregulierung (R155) und Datenschutzbestimmungen setzen den Rahmen für unsere Fahrzeug- und Softwareentwicklung, beeinflussen IT-Systeme und veranlassen interdisziplinäre Schutzmaßnahmen zur Unterstützung von Systemsicherheit, Transparenz, Autonomie und Kundensicherheit.

IT-Risiken werden durch den Einsatz modernster IT-Sicherheitstechnologien, definierte Prozesse zur Reaktion auf Vorfälle und strenge Zugangskontrollen, einschließlich wiederkehrender Identitätsprüfungen und zentraler Verwaltung, gesteuert. Backup-Strategien und Systemredundanzen wirken Datenverlusten oder Serviceunterbrechungen entgegen und werden auf Grundlage von Business-Impact-Analysen implementiert. Risiken werden regelmäßig bewertet und an das Top-Management berichtet, insbesondere für kritische Systeme und sensible Daten.

Ein Aufsichtsausschuss, bestehend aus den Bereichen Informationssicherheit, Datenschutz, Rechtswesen und weiteren relevanten Stakeholdern, steuert die Informationssicherheit und berichtet direkt an den Vorstand. Technische Maßnahmen werden durch Schulungen der Beschäftigten, Sensibilisierungsprogramme und Krisensimulationen unterstützt. Unsere IT-Landschaft wird durch moderne, marktübliche Technologien geschützt, wobei kontinuierliche Standardisierung und Aktualisierung auch den zukünftigen Einsatz sicherstellen.

Die fortlaufend steigende Automatisierung erhöht die Prozesssicherheit und die Datenqualität innerhalb des Prozesses.

Die Weiterentwicklung und der konzernweite Einsatz der IT-Governance-Prozesse, insbesondere die weitere Vereinheitlichung des Risikomanagementprozesses für IT- und Informationssicherheit, tragen zusätzlich dazu bei, Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und Risiken effektiv zu reduzieren oder zu vermeiden.

Ein weiterer Schwerpunkt zur Reduzierung unserer IT-Infrastrukturrisiken lag im Berichtsjahr auf der kontinuierlichen Weiterentwicklung konzernweiter Sicherheitsmaßnahmen zur Erkennung, Abwehr und Behandlung von Cyber-Bedrohungen. Dabei spielt auch künstliche Intelligenz eine immer größere Rolle.

Risiken aus fahrzeuginternen IT-Systemen

Jede unbefugte Steuerung oder Manipulation unserer fahrzeuginternen Systeme könnte die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden beeinträchtigen und das Vertrauen in unsere Produkte mindern.

Unsere Fahrzeuge sind zunehmend mit komplexen IT-Systemen ausgestattet, die verschiedene Fahrzeugfunktionen steuern, darunter Motor und Batterie, Getriebe, Sicherheit, Lenkung, Navigation, Beschleunigung, Bremsen sowie Fenster- und Türschließfunktionen. Diese Systeme könnten auch durch Fahrlässigkeit oder Fehlverhalten von internen oder externen Personen mit Zugriff auf unsere Netzwerke und Systeme beeinträchtigt werden oder Ausgangspunkt eines Cybersicherheitsvorfalls sein.

Hacker haben in der Vergangenheit versucht und können künftig erneut versuchen, sich unbefugt Zugriff zu verschaffen, um solche Systeme zu verändern, zu manipulieren und zu nutzen, etwa um Fahrzeugfunktionalitäten zu steuern, Benutzeroberflächen und Leistungseigenschaften zu verändern oder um auf im Fahrzeug gespeicherte oder erzeugte Daten zuzugreifen. Diese Störungen werden voraussichtlich in Bezug auf Komplexität und Häufigkeit zunehmen, da der Grad der Konnektivität und Autonomie in unseren Fahrzeugen sowie die Entwicklung der Cyberkriminalität und Cyberspionage steigt.

Wir könnten bei Konnektivitäts- und Automatisierungstechnologien sowie entsprechenden Dienstleistungen, einschließlich der Erhebung von Kundendaten, auf Drittanbieter angewiesen sein. Diese Drittanbieter können solche Informationen unrechtmäßig weiterverkaufen oder anderweitig missbrauchen oder selbst Opfer von Datenverstößen werden.

Ein Cybersicherheitsvorfall, unbefugter Zugriff auf oder die Kontrolle über unsere Fahrzeuge oder deren Systeme, der Verlust von Daten oder unentdeckte Softwarefehler oder sonstige Funktionsstörungen könnten die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden oder den Schutz ihrer personenbezogenen Daten beeinträchtigen, das Vertrauen in unsere Produkte mindern oder zu rechtlichen Ansprüchen und Verfahren, Haftungsfällen oder behördlichen Sanktionen führen.

Der Volkswagen Konzern optimiert fortlaufend seine Automotive-Cyber-Security-Managementsysteme in allen Konzernmarken, um das Risiko von Cyber-Angriffen auf unsere Fahrzeuge besser überwachen und steuern zu können. Durch die Harmonisierung von Prozessen und den Informationsaustausch soll sichergestellt werden, dass der Volkswagen Konzern auf Vorfälle schnell reagieren kann und Schwachstellen zeitnah behoben werden. Dieser integrierte Ansatz dient nicht nur dem Schutz unserer Kundinnen und Kunden und unserer Produkte, sondern dient zugleich der Einhaltung der UNECE-Regulierung zur Cyber-Sicherheit.

Reputations- und Markenimagerisiken

Das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken gehört zu den wichtigsten Gütern und ist die Grundlage für langfristigen wirtschaftlichen Erfolg. Unsere Haltung sowie unsere strategische Ausrichtung in Bezug auf Themen wie Integrität, Ethik und Nachhaltigkeit können einer strengen öffentlichen Bewertung unterliegen. Vorfälle im Zusammenhang mit Verfehlungen oder kriminellen Handlungen Einzelner und daraus resultierende Reputationschäden können niemals vollständig verhindert werden. Mediale Reaktionen könnten negativ auf das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken wirken. Unsere transparente Kommunikation und effektiven Strategien der Krisenreaktion helfen jedoch dabei, die Wirkung negativer medialer Reaktionen abzufedern.

Risiken aus Umwelt und Soziales

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: mittel) und das potenzielle Schadensmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben und transformationsbedingter Zukunftsprogramme.

Risiken aus Arbeitsbeziehungen

Unsere hohe Fixkostenbasis, das Beschäftigungsumfeld sowie das rechtliche und soziale Umfeld können weiterhin Druck auf unsere Marktposition im Vergleich mit anderen Wettbewerbern ausüben.

Wir sind im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit darauf angewiesen, hochqualifiziertes Personal zu wettbewerbsfähigen Kosten zu rekrutieren und langfristig an uns zu binden. Ein Schwerpunkt unserer Wertschöpfung liegt in Europa. Gerade in Volkswirtschaften, die durch den demografischen Wandel geprägt sind, kann es schwieriger werden, geeignetes Personal zu finden. Regulative Eingriffe können den Preis des Faktors Arbeit erhöhen. Ein überdurchschnittliches Ansteigen der Personalkosten würde unsere Wettbewerbsfähigkeit belasten.

Unsere Wettbewerber, insbesondere ausländische Unternehmen mit flexibleren Rahmenbedingungen, können ein Risiko darstellen, wenn sie wagen deutlich niedrigere Kostenbasis realisieren können. Für die Mehrheit der Beschäftigten bei Volkswagen gelten Tarifverträge und es herrscht Koalitionsfreiheit.

Unsere Geschäftstätigkeit war in der Vergangenheit und kann auch zukünftig von Arbeitskampfmaßnahmen betroffen sein und durch diese beeinflusst werden. Möglicherweise gelingt es uns nicht vor Ablauf der jeweiligen Friedenspflicht, neue Vereinbarungen abzuschließen oder bestehende Vereinbarungen zu Bedingungen neu zu verhandeln, die wir als angemessen erachten.

Dem Risiko, dass neue Tarifverträge in Konzerngesellschaften nicht mit unseren globalen Kostenzielen vereinbar sind, begegnen wir durch die konsequente Nachverfolgung der zwischen den Tarifparteien vereinbarten Ziele sowie durch ein international koordiniertes Management der weltweit im Volkswagen Konzern stattfindenden Tarifverhandlungen. Neben dem im Jahr 2025 verfolgten Personalabbau wurden weitere Maßnahmen zur Senkung der Personalkosten vereinbart. Seit der Rückkehr zu einem Haustarifvertrag in der Volkswagen AG im Jahr 2024 wurde die Komplexität in tariflichen Themen deutlich verringert.

Wir nutzen eine Vielzahl von Instrumenten, um wirtschaftliche Risiken, Markt- und Wettbewerbsveränderungen sowie Engpässe bei zugelieferten Komponenten zu steuern und auch bei schwankenden Auftragsvolumina das Personal flexibel einzusetzen und gleichzeitig Beschäftigungssicherung zu bieten. Zum Einsatz kommen Arbeitszeitkonten, flexible Schichtmodelle, Sonderschichten, Schließtage und Kurzarbeit sowie der Einsatz von Zeitarbeit.

Risiken aus Fachkräftemangel

Unser Erfolg hängt maßgeblich davon ab, weiterhin qualifizierte Beschäftigte für uns gewinnen zu können.

Die Knappheit von Schlüsselkräften durch Marktveränderungen, Fluktuation, gezielte Abwerbung durch Wettbewerber oder andere Arbeitgeber sowie altersbedingte Abgänge kann zu einem erheblichen Know-how-Verlust führen. Der Wettbewerb um Fachkräfte ist insbesondere in den Bereichen Automobil, Elektrotechnik, Chemie, IT und F&E intensiv. Fehlende Kompetenzen innerhalb unserer Belegschaft könnten die Umsetzung unserer technologischen und digitalen Ziele erschweren.

Wir mindern das Risiko fehlender Fachkompetenz durch umfassende Schulungs- und Weiterentwicklungsmaßnahmen für alle Beschäftigten, insbesondere an internationalen Standorten, um technologischen und branchenspezifischen Veränderungen gerecht zu werden. Um dem möglichen Risiko einer Unterdeckung von qualifiziertem Fachpersonal – insbesondere in den Bereichen Digitalisierung und IT – entgegenzuwirken, bauen wir unsere Rekrutierungsinstrumente aus, treten frühzeitig mit talentierten Kandidatinnen und Kandidaten in Kontakt und bieten innovative Ausbildungsprogramme sowie Kooperationen mit Universitäten und Business Schools. Gleichzeitig stärken wir unsere Attraktivität als Arbeitgeber, um Talente für Schlüsselpositionen zu gewinnen. Durch gezielte Nachfolgeplanung und Qualifizierung begegnen wir zudem Risiken aus der Mitarbeiterfluktuation und dem Know-how-Verlust.

Darüber hinaus nutzen wir unsere globale Positionierung, um zukunfts-kritische Kompetenzen in Ländern aufzubauen, die nicht durch Talentknappheit geprägt sind.

Umweltauflagen und andere Emissionsvorschriften

Unsere weltweiten Geschäftstätigkeiten unterliegen umfassenden, komplexen und sich ständig ändernden umweltrechtlichen und sonstigen gesetzlichen Anforderungen, die nicht immer einheitlich sind.

Wir sind auf nationaler und internationaler Ebene zur Einhaltung zahlreicher Vorschriften verpflichtet. Diese betreffen unter anderem den Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz, die Schadstoffemissionen, den Kraftstoffverbrauch sowie die Verwendung, Handhabung und Lagerung verschiedener Stoffe und können auch Beschränkungen oder Verbote für Chemikalien, Schwermetalle, Biozide und flüchtige organische Verbindungen beinhalten. Sie gelten für den Fertigungsprozess, für unsere Produkte, einschließlich der Lieferantenkomponenten, sowie in von uns geplanten oder errichteten fahrzeugbezogenen Infrastrukturen.

Die einzuhaltenden regulatorischen Vorgaben sind nicht immer einheitlich, zudem unterliegen wir einer zunehmenden behördlichen Kontrolle und Durchsetzung. Dies gilt insbesondere für Vorschriften zum Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutz. Besondere Relevanz für Fahrzeuge haben Vorschriften zur Kraftstoffeffizienz, zu CO₂- und anderen Emissionsgrenzwerten (wie NO_x) sowie steuerliche Regelungen auf CO₂-Basis oder kraftstoffverbrauchsabhängige Kfz-Steuern. Unterschiedliche Bestimmungen in verschiedenen Ländern stehen einem weltweiten Marketing von Fahrzeugen mit identischer Spezifikation entgegen.

Die Kosten der Einhaltung gesetzlicher Anforderungen sind beträchtlich und werden in Zukunft vermutlich ansteigen.

Um die Einhaltung emissionsbezogener Vorgaben zu ermöglichen, passen wir unser Angebot an Modell- und Antriebsvarianten kontinuierlich an die jeweiligen Marktschwellen an. Diese Anforderungen können zu Kostensteigerungen und in der Folge zu Preiserhöhungen sowie zu Volumenrückgängen führen. Wir investieren beträchtliche Mittel in ein Produkt-Compliance-Managementsystem. Diese Maßnahmen zielen darauf ab, Compliance-Risiken zu vermeiden oder zu minimieren.

Die Nichteinhaltung geltender Vorschriften könnte Strafen, Bußgelder, Schadensersatzforderungen, Rückrufe, Einschränkungen oder den Entzug von Genehmigungen und Lizenzen (wie Zertifizierung von Fahrzeugen oder sonstige Genehmigungen, die vor dem Verkauf eines Fahrzeugs in der jeweiligen Region einzuholen sind), Beschränkungen oder Verbote von Geschäftstätigkeiten, Reputationsschäden und weitere negative Folgen nach sich ziehen.

Regulatorische Risiken

Wir sind in zahlreichen Ländern an behördliche Vorschriften gebunden.

Die in verschiedenen Rechtsordnungen geltenden Gesetze betreffen unter anderem Fahrzeugsicherheit, Umweltauswirkungen, nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten (einschließlich Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekten), Fahrzeugkonstruktion und -fertigung, Forschung und Entwicklung, Lieferkette, Marketing sowie After-Sales-Services oder Maßnahmen zur Stärkung der Kundenbindung an Fahrzeug und Marke nach dem Verkauf. Dazu zählen Vorschriften zu Fahrzeugrecycling, -zulassung und -betrieb sowie Regelungen im Finanzdienstleistungssektor. Die Vielfalt und Komplexität dieser neuen Anforderungen erschwert ihre Umsetzung.

Volkswagen unterhält ein selektives Vertriebssystem. Innerhalb der Europäischen Union werden Händler und Servicepartner unter Beachtung der Regelungen der EU-Verordnungen 461/2010 und 720/2022 – soweit zulässig – anhand von qualitativen beziehungsweise quantitativ-qualitativen Kriterien ausgewählt. Die bisher hierfür maßgebliche EU-Verordnung 330/2010 wurde vonseiten der Europäischen Kommission überarbeitet und durch die neue, ihr nachfolgende EU-Verordnung 720/2022, die am 1. Juni 2022 in Kraft getreten ist, ersetzt. Aus dieser überarbeiteten EU-Verordnung ergibt sich nach jetzigem Stand kein Anpassungsbedarf für das gegenwärtige Vertriebssystem der Volkswagen AG. Gleichwohl ist die Volkswagen AG unverändert verpflichtet, die Marktsituation zu beobachten und bei einem sich manifestierenden Marktanteil von über 40% das quantitativ-qualitative Vertriebssystem zu überprüfen und gegebenenfalls anzupassen. Am 17. April 2023 hat die Europäische Kommission mit der VO (EU) 2023/822 die eigentlich am 31. Mai 2023 auslaufende Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor (VO (EU) 461/2010, „Kfz-GVO“) um weitere fünf Jahre verlängert. Um dem ökologischen und digitalen Wandel im Kraftfahrzeugsektor angesichts der verlängerten Laufzeit dennoch Rechnung zu tragen, hat die Europäische Kommission per Mitteilung (EU) C/2023/2335 die „Ergänzenden Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeuersatzteilen“ zur VO (EU) 461/2010 überarbeitet. In den aktualisierten Leitlinien stellt die Europäische Kommission nicht mehr allein auf „technische Informationen“ ab, sondern spricht allgemein nur noch von „Input“, der neben technischen Informationen zukünftig auch Werkzeuge, Schulungen und fahrzeuggenerierte Daten umfasst. Außerdem wird ausdrücklich klargestellt, dass das einseitige Vorenthalten eines bestimmten Inputs durch Fahrzeughersteller, einschließlich der Vorenthaltung fahrzeuggenerierter Daten, den Missbrauchstatbestand nach Art. 102 AEUV erfüllen kann. Parallel zu ihrer Datenbereitstellungspflicht muss die Volkswagen AG ihrer Pflicht zur Einhaltung von Cyber-Security nachkommen. Es ist noch nicht absehbar, ob und in welchem Umfang die Volkswagen AG von

entsprechenden Ansprüchen unabhängiger Marktteilnehmer betroffen sein wird und welche wirtschaftlichen Auswirkungen diese Ansprüche haben können. Die kartellrechtlichen Vorgaben, unter anderem in Form der Gruppenfreistellungsverordnung 461/2010 sowie der EU-Verordnungen 2018/858 und 2021/1244, haben zum Ziel, einen wirksamen Wettbewerb auf dem Kraftfahrzeug-Anschlussmarkt zu gewährleisten beziehungsweise zu fördern. Diesem Wettbewerbsdruck und den damit verbundenen Risiken ist auch die Volkswagen AG im Hinblick auf ihr Instandhaltungs- und Wartungsangebot ausgesetzt.

Zudem schränken die jüngsten Änderungen des europäischen (Richtlinie 2024/2823 vom 23. Oktober 2024) und deutschen Designrechts, einschließlich der Einführung und EU-weiten Harmonisierung der sogenannten „Reparaturklausel“, den Designschutz für Ersatzteile ein, die zur Reparatur komplexer Produkte – wie Fahrzeugteile – verwendet werden. Dies könnte sich nachteilig auf unser Geschäft mit Originalteilen auswirken.

Mit der im Jahr 2024 in Kraft getretenen Euro-7-Verordnung (Verordnung (EU) 2024/1257) wurden strengere und umfassendere Emissionsanforderungen eingeführt, die nicht nur Abgasemissionen, sondern auch Emissionen aus Reifenabrieb und Bremsenpartikeln umfassen. Diese verschärften Standards gelten für neue Fahrzeugtypen ab November 2026 und für alle Neufahrzeuge ab November 2027. Hersteller müssen somit mit erheblichen Kostensteigerungen im gesamten Portfolio rechnen.

Nachdem die britische Finanzmarktaufsichtsbehörde (Financial Conduct Authority (FCA)) zum Januar 2021 sämtliche Discretionary Commission Arrangements (DCAs) im Markt für Autofinanzierungen verboten hatte, wurde in der Folge auch vom britischen Supreme Court gerichtlich festgestellt, dass Kunden durch hohe Provisionen von Kreditgebern für Kfz-Finanzierungen unfair behandelt wurden, insbesondere wenn diese auch nicht offengelegt wurden. Im Oktober 2025 stellte die FCA den Entwurf eines branchenweiten Entschädigungsprogramms für Fahrzeugfinanzierungskunden zur Konsultation. Das Entschädigungsprogramm sieht vor, dass Kunden, die in einem bestimmten Zeitraum Finanzierungsverträge abgeschlossen haben, entschädigt werden müssen, wenn sie durch nicht offengelegte Provisionen benachteiligt wurden. Das Konsultationsverfahren soll bis Ende März 2026 abgeschlossen sein. Abhängig von der endgültigen Ausgestaltung des Entschädigungsprogramms könnten sich für Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes wesentliche Auswirkungen, insbesondere Zahlungsverpflichtungen sowie in diesem Zusammenhang auch Rechtsstreitigkeiten, ergeben.

Auch für andere Länder werden Änderungen der gesetzlichen Bestimmungen erwartet. Die Einhaltung neuer regulatorischer Bestimmungen zieht unter Umständen hohe Kosten nach sich.

Rechtsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: mittel) und das potenzielle Schadensmaß mit hoch (Vorjahr: hoch) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP stehen im Zusammenhang mit der Dieseldematik.

Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmenden, Behörden, Händlern, Investoren, Kundinnen und Kunden, Lieferanten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kundinnen und Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Eine vergleichbare Herausforderung ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen divergierenden nationalen beziehungsweise internationalen gesetzlichen oder regulatorischen Vorgaben hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen oder Dokumenten auf der einen und nationalen beziehungsweise internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Ferner können Rechtsverfahren aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder im Zusammenhang mit angeblich unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels resultieren. Der Volkswagen Konzern begegnet dem Risiko unter anderem durch Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzlichen Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland, vor dem Einheitlichen Patentgericht und in den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen etwa zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Hauptforderung. Nebenforderungen, wie zum Beispiel etwaige Zinsen und Prozesskosten, werden grundsätzlich nicht berücksichtigt.

Dieseldiagnostik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieseldiagnostik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Diesellageragat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der hohen NO_x-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei. Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device“ durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board (CARB) – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Auch die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur „Notice of Violation“ durch die EPA im November 2015 keine Kenntnis von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software“ in 3.0 l TDI-Motoren des Typs V6 hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren, und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren.

Als Folge der Dieseldiagnostik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Volkswagen gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatklägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs' Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen ist, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der

technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieselmotoren auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenziale hat das KBA von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht weiterhin von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für betroffene Aggregate Softwareupdates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kundinnen und Kunden umgesetzt.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Im Mai 2025 wurde die seit September 2021 vor dem Landgericht Braunschweig durchgeführte Hauptverhandlung gegen teilweise auch ehemalige Beschäftigte der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 mit einer Verurteilung der Angeklagten wegen Betruges abgeschlossen. Alle vier Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, die bei zweien von ihnen zur Bewährung ausgesetzt wurden. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig; alle Angeklagten legten Revision ein. Das von dem vorstehenden Verfahren abgetrennte Verfahren gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde im Juli 2025 vom Landgericht Braunschweig vorläufig eingestellt. Die Volkswagen AG ist an diesen Verfahren nicht beteiligt.

Das Landgericht München II hatte im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II wurde im Juni 2023 abgeschlossen, und der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wie auch zwei weitere Angeklagte wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde. Als Bewährungsauflagen wurden unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Im Dezember 2025 verwarf der Bundesgerichtshof (BGH) die Revisionen der Angeklagten. Das Urteil ist damit rechtskräftig.

Im August 2020 erhob die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren. Das für die Entscheidung über die Zulassung der Anklage zuständige Landgericht München II stellte das Verfahren gegen eines der drei angeklagten ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG gegen Auflage endgültig ein. Im Übrigen ließ das Gericht die Anklage gegen die beiden anderen ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG zwischenzeitlich zur Hauptverhandlung zu.

Im Februar 2026 wurde bei einem Strafgericht in Paris Anklage gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik in Bezug auf Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erhoben. Die Anklage wirft der Volkswagen AG eine schwere Täuschung von Kunden und umweltstrafrechtliche Verstöße vor. Die Anklage stützt sich in weiten Teilen nicht auf eigene Beweiserhebungen durch die Behörden in Frankreich, sondern auf die öffentliche Berichterstattung und Berichte über Strafverfahren in Deutschland, unter anderem gegen ehemalige Konzernbeschäftigte der Volkswagen AG. Die Volkswagen AG tritt den Vorwürfen umfassend entgegen. Bereits 2018 hatte die Staatsanwaltschaft Braunschweig das Ordnungswidrigkeitenverfahren, das auch sämtliche in Frankreich verkauften Fahrzeuge umfasste und sich auch auf die Sachverhalte erstreckte, auf die sich nun die Anklage in Frankreich bezieht, mit einem Bußgeldbescheid gegen die Volkswagen AG rechtskräftig beendet. Wegen des europaweit

geltenden Verbots der Doppelbestrafung (ne bis in idem) ist die Durchführung dieses weiteren strafrechtlichen Verfahrens gegen die Volkswagen AG unzulässig. Diese auch von der Staatsanwaltschaft Braunschweig geteilte Position wurde bereits von zahlreichen Gerichten und Behörden in mehreren europäischen Ländern bestätigt, unter anderem in Spanien, Belgien, Österreich, Schweiz und Portugal.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wiederhergestellt.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied mit Urteilen aus Juli und November 2022, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang entwickelte der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Das KBA leitete in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten und zweiten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, sowie in Bezug auf einzelne Fahrzeugmodelle mit Motoren des Typs EA 189 formelle Verwaltungsverfahren ein. Im Juli und Oktober 2023 erließ das KBA zwei Bescheide gegen die AUDI AG, in denen es feststellte, dass die ursprünglich integrierte Version der Thermofenster in einigen der betroffenen Fahrzeuge das neue verkehrstechnische EuGH-Kriterium nicht erfüllt. Die AUDI AG hat gegen beide Bescheide Widerspruch eingelegt, sodass die Bescheide nicht bestandskräftig sind. Das KBA erließ entsprechende Bescheide im Dezember 2023 gegen die Porsche AG und im Januar 2024 gegen die Volkswagen AG. Die Porsche AG und die Volkswagen AG legten Widerspruch gegen den jeweiligen Bescheid ein. Der Volkswagen Konzern hatte bereits zuvor damit begonnen, Softwareupdates zur Anpassung des Thermofensters an das neue verkehrstechnische Kriterium des EuGH auszurollen, und setzt dies weiter fort.

Das Schleswig-Holsteinische Obergerverwaltungsgericht wies im September 2025 die Berufungen der Volkswagen AG und des KBA gegen die erstinstanzliche Entscheidung des Verwaltungsgerichts Schleswig aus Februar 2023 zurück. Das Verwaltungsgericht Schleswig hatte einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das KBA stattgegeben und den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus aufgehoben, soweit dieser das Thermofenster, die sogenannte Höhenkorrektur (eine umgebungsdruckabhängige Regelung der Abgasrückführung) und die sogenannte Taxischaltung (eine von bestimmten Leerlaufzeiten abhängige Regelung der Abgasrückführung) als zulässige Abschalteinrichtungen einstufte. Das Schleswig-Holsteinische Obergerverwaltungsgericht bestätigte die Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts im Hinblick auf die temperaturabhängige sowie die umgebungsdruckabhängige Regelung der Abgasrückführung. Es ließ die Revision gegen seine Entscheidung nicht zu. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA legten gegen die Nichtzulassung der Revision Beschwerde ein. Bis zu einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über die Nichtzulassungsbeschwerde ist die Entscheidung des Schleswig-Holsteinischen Obergerverwaltungsgerichts nicht rechtskräftig. In einem weiteren Klageverfahren der DUH, das sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche richtet und in dem das Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus Januar 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 übertragen und die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge aufgehoben hatte, legten die Volkswagen AG und das KBA im April 2024 Berufung ein. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Der Teil der Klage, der sich gegen Freigabebescheide für mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche richtet, war vor Urteilspruch abgetrennt worden und ist in drei eigenständigen Verfahren weiterhin beim Verwaltungsgericht Schleswig anhängig. Weiterhin anhängig beim Verwaltungsgericht Schleswig ist noch eine weitere Klage der DUH, die sich gegen sämtliche Euro-5 und Euro-6b/c Dieselfahrzeuge des Konzerns richtet.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselmaterie international weitere Verwaltungsverfahren. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des EuGH zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen oder sonstige Konsequenzen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung mit nicht über 50% ein. Für diese Fälle wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung nicht niedriger als 10% eingeschätzt wurde.

2. Produktbezogene Klagen weltweit

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kundinnen und Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kundinnen und Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden waren im Berichtsjahr gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, den Niederlanden und Südafrika anhängig. Mit ihnen wurden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere waren die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Im ersten Sammelklageverfahren, das sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein Berufungsurteil, mit dem die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert wurde. Im August 2022 wurde die Revision von Volkswagen do Brasil gegen dieses Urteil durch den Superior Court of Justice teilweise zurückgewiesen. Auf das von Volkswagen do Brasil dagegen eingelegte Rechtsmittel hin hob der Superior Court of Justice die eigene Entscheidung vollumfänglich wieder auf. Das Verfahren wurde bezüglich Teilaspekten an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Das Berufungsgericht entschied im Oktober 2025 unter anderem, dass immaterielle Schäden nicht pauschal, sondern für jeden Fall individuell in separaten Verfahren festgelegt werden müssen. Das Urteil ist vollstreckbar, aber weiterhin nicht rechtskräftig. In der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, wies der Superior Court of Justice im April 2024 die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurück. Daraufhin legte die Klägerin Ende April 2024 eine einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) gegen diese Entscheidung beim Superior Court of Justice ein.

In England und Wales sowie Schottland wurden Klagen gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group United Kingdom Limited, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit verschiedenen anderen Dieselfahrzeugen bei Gericht eingereicht. In England und Wales wurden die sogenannte „outline generic particulars of claim“, die einen groben Überblick über die Klagebegründung enthalten, im September 2024 zugestellt. In Schottland wurden ab Oktober 2024 Anträge auf Einleitung einer Sammelklage und Bestellung eines Vertreters förmlich gegenüber der Volkswagen Group United Kingdom Limited, der Volkswagen Financial Services (UK) Limited, der Volkswagen AG, der SEAT S.A. und der Škoda Auto a.s. zugestellt. Die Einzelheiten der Klagen sind jeweils noch ungewiss.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In-Sammelklage, CLCV macht

hauptsächlich die Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise Schadensersatz von 20-30 % des Kaufpreises, geltend. Im März 2025 erging ein prozessuales Urteil, mit dem die Opt-In-Sammelklage in Bezug auf die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG für zulässig erklärt wurde. Die Klage gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France wurde hingegen für unzulässig erachtet. Im weiteren Verlauf des Klageverfahrens wird sich das Gericht der ersten Instanz nun materiellrechtlich mit den Klageansprüchen befassen. Das prozessuale Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Klage kann im Rahmen einer Berufung gegen das zu erwartende erstinstanzliche Urteil überprüft werden.

In den Niederlanden unterzeichnete die Volkswagen AG im Juli 2025 einen Vergleich unter anderem mit der Stichting Volkswagen Car Claim und der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) zur Beendigung der Sammelklagen in Bezug auf EA 189-Fahrzeuge. Die auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der DEJF mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher bleibt teilweise anhängig, soweit sie andere Motoren als EA 189 betrifft. Im DEJF-Verfahren hatte das Berufungsgericht im August 2024 entschieden, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro-6 anwendbar sei. Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die rund 80 Tsd. Fahrzeuge, unter anderem des Motortyps EA 189, betrifft.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit rund 5 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig. Der BGH klärte in mehreren Grundsatzurteilen aus den Vorjahren wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren. Einzelheiten zu diesen Entscheidungen finden sich im Kapitel „Rechtsstreitigkeiten“ im Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns in dem Geschäftsjahr, in dem das jeweilige Grundsatzurteil entschieden wurde.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kundinnen und Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in einigen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieseldematik erhoben.

Fast alle Anlegerklagen sind derzeit beim Landgericht Braunschweig oder beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die in Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheidungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Die gegen die Volkswagen AG in Deutschland anhängigen Anlegerklagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den im

Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen im Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig begann im September 2018. Das Oberlandesgericht Braunschweig nahm in mehreren Hinweisbeschlüssen zu einigen grundsätzlichen Rechtsfragen der Auseinandersetzung Stellung. Im Juli 2023 erließ das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss und ordnete die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden an. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der, nach dem Erkenntnisstand der Volkswagen AG fehlenden, Kenntnis des Konzernvorstands, einzelner Konzernvorstandsmitglieder und/oder einzelner Mitglieder der Ad-hoc-Clearingstelle der Volkswagen AG (nach Auffassung des Senats die ad-hoc-verantwortlichen Personen) über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Abschalteinrichtungen in Fahrzeugen der Volkswagen AG sowie die Vorstellungen dieses Personenkreises über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen. Teilweise trägt die Volkswagen AG die Beweislast. Die Vernehmungen begannen im September 2023 und wurden auch im Jahr 2025 fortgesetzt. Mehrere Zeugen machten ein Zeugnisverweigerungsrecht geltend. In einigen Fällen (keine ad-hoc-verantwortlichen Personen) bejahte das Oberlandesgericht Braunschweig ein umfassendes Zeugnisverweigerungsrecht. In anderen Fällen wurde die Entscheidung mit Verweis auf laufende strafrechtliche Ermittlungen gegen diese Personen verschoben. Seit Mitte September 2023 sagte eine Vielzahl von Zeugen aus. Bislang bekundete keiner der vernommenen Zeugen, dass Vorstandsmitglieder oder Ad-hoc-Verantwortliche der Volkswagen AG vor dem 18. September 2015 Kenntnis von einer nach Auffassung der Volkswagen AG kursrelevanten Information im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik hatten. Das Oberlandesgericht Braunschweig wird gemäß § 286 Zivilprozessordnung nach dem gesamten Inhalt der Verhandlungen und dem Ergebnis der Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden haben.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, anhängig. Am Oberlandesgericht Stuttgart war ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin war das Wolverhampton City Council, Administating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt worden. Das Oberlandesgericht Stuttgart erließ Ende März 2023 einen Musterentscheid. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des gegenwärtigen Stands des Prozessinhalts in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle ausgesetzten Anlegerklagen gegen die Porsche SE abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid legten die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde zum BGH ein. Die Volkswagen AG trat der Rechtsbeschwerde der Porsche SE als Streithelferin bei. Der BGH entschied mit Ende Januar 2026 bekanntgemachtem Beschluss vom 18. November 2025, das Rechtsbeschwerdeverfahren auszusetzen und dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) einige aus seiner Sicht entscheidungserhebliche Fragen zur Auslegung der Richtlinie 2003/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über Insider-Geschäfte und Marktmanipulation (Marktmissbrauchsrichtlinie) vorzulegen. Neben Fragen, die auf die Voraussetzungen einer Ad-hoc-Pflicht der Porsche SE für Vorgänge aus dem Organisationsbereich der Volkswagen AG abzielen, wurde die Frage vorgelegt, ob Art. 6 Abs. 1 der Marktmissbrauchsrichtlinie dahin auszulegen ist, dass die Bekanntgabe einer Insiderinformation erst geboten ist, wenn der Emittent zurechenbare Kenntnis von der Insiderinformation hat. Der BGH wird nach einer Entscheidung des EuGH die Rechtsbeschwerde nach Maßgabe der vom EuGH gegebenen Antworten entscheiden.

Die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik weltweit geltend gemachten Ansprüche in Form von Anlegerklagen, gerichtlichen Mahn- und Güteanträgen sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG belaufen sich – trotz Klagerücknahmen und rechtskräftigen Klageabweisungen im Berichtsjahr – wie im Vorjahr auf circa 8,6 Mrd.€. Seit Beginn der Verfahren wurden Anlegerklagen in Höhe von über 1 Mrd.€ zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10% eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 ordnete das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG an. Der Sonderprüfer sollte prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Die Volkswagen AG hatte gegen diese ursprünglich formal rechtskräftige Entscheidung Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Auch gegen die weitere, ursprünglich ebenfalls formal rechtskräftige Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle, einen anderen als den zunächst bestellten Sonderprüfer zu bestellen, hatte die Volkswagen AG Verfassungsbeschwerde erhoben. Nachdem das Bundesverfassungsgericht mit im November 2022 bekannt gegebenen Beschlüssen den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und die Verfahren an das Oberlandesgericht Celle zurückverwiesen hatte, wies dieses den Antrag auf Bestellung eines Sonderprüfers mit Beschluss aus November 2024 sowie den Antrag der Antragsteller im auf den Austausch des Sonderprüfers gerichteten Verfahren mit Beschluss aus Dezember 2024 zurück. Die Antragsteller erhoben gegen beide Entscheidungen jeweils Rechtsbeschwerde beim BGH. Daneben hatte die Volkswagen AG beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig wies die Unterlassungsklage im Sommer 2022 ab, die Volkswagen AG legte daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig ein.

Beim Landgericht Hannover wurde ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselthematik gerichtet ist. Dieses Verfahren wurde wieder aufgenommen, nachdem es zunächst bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren ruhend gestellt war.

5. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2025 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 0,4 (0,6) Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 (4,0) Mrd. € im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 (3,8) Mrd. €. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- beziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) erhob im Jahr 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008. Eingeklagt waren zuletzt, aus angeblich abgetretenem Recht, circa 2,26 Mrd. €. Ende September 2022 wies der

1. Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahrensentscheid sämtliche von den Klägern beantragten Feststellungsziele zurück oder erklärte diese für gegenstandslos. Damit wurde den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Gegen den Musterverfahrensentscheid gingen zwei Rechtsbeschwerden ein, von denen sich eine auch gegen die Volkswagen AG richtet.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen Volkswagen Truck & Bus ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für Volkswagen Truck & Bus geht. Im Dezember 2017 erging im sogenannten Administrative Court-Verfahren ein zweitinstanzliches, für Volkswagen Truck & Bus negatives Urteil. Gegen dieses Urteil erhob Volkswagen Truck & Bus vor dem regulären Gericht in 2018 Klage. In 2024 erfolgten wesentliche Reduktionen der Strafen durch eine neue Gesetzgebung. Im Mai 2025 überprüfte die brasilianische Generalstaatsanwaltschaft des Nationalen Schatzamtes die erste Phase des Verfahrens. In der Folge reduzierte sich das Risiko durch den teilweisen Abzug von Strafen, der entsprechenden Zinsen und der zugehörigen Verfahrenskosten. Durch den Teilerfolg in der ersten Phase reduzierte sich das Risiko von rund 3,1 Mrd. BRL auf rund 2,3 Mrd. BRL für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 und wird im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer ursprünglichen Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafbeschläge nebst Zinsen weiterhin mit Unsicherheit behaftet.

Die indischen Zollbehörden leiteten Untersuchungen zur Frage der Anwendung von lokalen Zollsätzen bei ŠKODA Auto Volkswagen India Private Limited (ŠKODA Auto India) ein und erließen im Jahr 2024 eine „Show Cause Notice“. Eine finale Entscheidung durch die indischen Behörden erfolgte noch nicht. Als Reaktion auf die Vorwürfe reichte ŠKODA Auto India eine Klage beim High Court ein. Aufgrund des frühen Stadiums der Ermittlungen und der sich daraus ergebenden unsicheren Informationslage lassen sich diesbezügliche Risiken jedoch noch nicht abschließend quantifizieren.

Nachdem Volkswagen do Brasil in Brasilien erfolgreich gegen eine von der brasilianischen Bundesregierung vorgenommene und verfassungsgerichtlich für unzulässig erachtete Doppelbesteuerung von Fahrzeugen geklagt hatte, erstattete der Staat Brasilien Volkswagen do Brasil den überzahlten Betrag. Im Dezember 2023 verklagten unter anderem der brasilianische Händlerverband Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen (Assobrav) und einzelne Händler Volkswagen do Brasil mit der Begründung, dass die Händler mindestens teilweise Anspruch auf den erstatteten Betrag hätten. Es sind acht Klagen anhängig. Die Klage von Assobrav ist mit einem vorläufig geschätzten Streitwert von etwa 2,4 Mrd. BRL betragsmäßig mit Abstand die größte der Klagen. Im Januar 2024 wies das Gericht die Klage des Händlerverbands in vollem Umfang ab. Im Februar 2026 bestätigte das Berufungsgericht die Klageabweisung, das Urteil ist nicht rechtskräftig.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine im Jahr 2024 letztinstanzlich vom EuGH bestätigte Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, da nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz ausgegangen wird. Für diejenigen Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müssten, spricht als dagegen, wurden Rückstellungen gebildet.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 0,5 Mrd. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkte sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kundinnen und Kunden wurden den Herstellern nicht vorgeworfen. Im Nachgang zur Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission aus Juli 2021 wurden im Vereinigten Königreich ab Ende 2021 mehrere Sammelklagen unter anderem gegen die Volkswagen AG eingereicht. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen, da eine realistische Risikoeinschätzung im aktuellen Verfahrensstand nicht möglich ist. Die koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC hatte mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts analysiert und gab im April 2023 ihre Bußgeldentscheidung bekannt. Gegen die Volkswagen AG wurde kein Bußgeld verhängt, und die Porsche AG ist nicht von der Entscheidung betroffen. Gegen die AUDI AG wurde ein Bußgeld von umgerechnet knapp 3 Mio. € verhängt. Die AUDI AG und die Volkswagen AG legten vor dem zuständigen Gericht in Seoul/Korea Rechtsmittel gegen die Entscheidung ein. Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hatte, erließ im Januar 2022 ihre finale Entscheidung und stellte fest, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Eine rechtskräftige Entscheidungsbegründung liegt noch nicht vor. Die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG legten Rechtsmittel ein. Die chinesische Wettbewerbsbehörde eröffnete wegen vergleichbaren Sachverhalten Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG und erließ Auskunftersuchen. Im Juli 2024 eröffnete die brasilianische Wettbewerbsbehörde Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) ein Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG ebenso auf der Grundlage vergleichbarer Sachverhalte.

Im April 2025 verhängten die Europäische Kommission und die britische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) im Rahmen von Settlement-Verfahren Bußgelder gegen verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche. Überprüft worden war der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, ELV-Themen nicht wettbewerbslich zu nutzen, also keine Veröffentlichungen von relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) zu Wettbewerbszwecken vorzunehmen. Die Europäische Kommission verhängte ein Bußgeld in Höhe von rund 128 Mio. € gegen die Volkswagen AG. Die CMA verhängte gegen die Volkswagen AG und die Volkswagen Group UK zusammen ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 15 Mio. GBP. Damit sind diese Verfahren abgeschlossen. Auch die chinesische Wettbewerbsbehörde stellte der Volkswagen AG im Juni 2024 in dieser Angelegenheit ein Auskunftersuchen zu. Zudem durchsuchte die koreanische Wettbewerbsbehörde die Volkswagen Group Korea in demselben Zusammenhang und stellte Auskunftersuchen unter anderem gegen die Volkswagen Group Korea und die Volkswagen AG. In Spanien stellte die spanische Wettbewerbsbehörde SEAT S.A. im Februar 2026 ein Auskunftersuchen zu.

Die brasilianische Wettbewerbsbehörde CADE leitete im Oktober 2024 ein Verfahren gegen zahlreiche Unternehmen wegen des Vorwurfs eines kartellrechtlich unzulässigen Austauschs von Informationen im Personalbereich (Human Resources) ein. Im Volkswagen Konzern ist Volkswagen do Brasil Verfahrensbeteiligte.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Weiterhin anhängig ist das von Greenpeace begleitete Verfahren eines Biolandwirts gegen die Volkswagen AG. Der Kläger hatte in der im November 2021 vor dem Landgericht Detmold erhobenen Klage beantragt, die Volkswagen AG dazu zu verpflichten, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich soll Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Das Landgericht Detmold wies die Klage im Februar 2023 als unbegründet ab. Dagegen legte der Kläger im April 2023 Berufung beim Oberlandesgericht Hamm ein.

In dem Klageverfahren von Automobile Plant GAZ LLC (GAZ) in Russland über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB bestätigte nach dem Berufungsgericht und dem Kassationsgericht im Oktober 2025 auch das Oberste Gericht Russlands das Urteil aus Juli 2024, mit dem die Volkswagen AG zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB verurteilt worden war. Damit wurde das Urteil rechtskräftig. Die Volkswagen AG wird sich im Vollstreckungsverfahren weiter umfassend verteidigen. Im April 2025 übertrug die Klägerin GAZ ihre angeblichen Forderungen an eine dritte Gesellschaft Kameya JSC, die auf diesem Wege im Klageverfahren prozessual die Klägerstellung übernahm.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Datenschutz

Die unbefugte Verbreitung personenbezogener Daten könnte sich nachteilig auf unser Image auswirken, den kontinuierlichen Geschäftsbetrieb stören und das Vertrauen unserer Stakeholder untergraben.

Wir verarbeiten personenbezogene Daten mit den Angaben zu unseren Kundinnen und Kunden, Beschäftigten und Geschäftspartnern in Rechenzentren und IT-Netzwerken, von denen einige durch Dienstleister betrieben werden. Umfang und Komplexität elektronisch verarbeiteter personenbezogener Daten steigen weiter an, weshalb die gesetzlichen Verpflichtungen für unsere IT-Infrastruktur deutlich strenger geworden sind.

Als international tätiger Konzern sind wir zur Einhaltung verschiedenster nationaler und internationaler Gesetze im Bereich Datenschutz verpflichtet. Dazu zählen unter anderem die Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) der Europäischen Union und das Gesetz zum Schutz persönlicher Daten (PIPL). Das regulatorische Umfeld ändert sich in diesem Bereich kontinuierlich und zeichnet sich durch neue Auslegungen, zahlreiche Gesetzesänderungen und Gerichtsurteile aus. Die Einhaltung dieser Bestimmungen erfordert ein zunehmendes Maß an Compliance und wird vermutlich die damit verbundenen Kosten hochtreiben.

Die Nichteinhaltung der einschlägigen Datenschutzgesetze kann zu aufsichtsbehördlichen Untersuchungen, empfindlichen Geldstrafen und Rechtsstreitigkeiten führen, insbesondere im Fall von Datenschutzverletzungen oder der unsachgemäßen Verarbeitung personenbezogener Informationen. Die rasche Einführung von Technologien auf Basis künstlicher Intelligenz erhöht die Komplexität und verschärft zusätzlich die Risikolandschaft in diesem Bereich.

Um diesen Herausforderungen zu begegnen und die strenge Einhaltung der Datenschutzvorgaben zu gewährleisten, haben wir ein umfassendes Datenschutz-Managementsystem eingerichtet. Dieses System umfasst regelmäßige, systematische Risikoprüfungen unter Verwendung einer konzernweit eingerichteten Standardmethode. Die maßgeblichen Risiken werden umgehend dem entsprechenden Vorstandsmitglied gemeldet. Ein funktionsübergreifender Ausschuss fördert zudem den Informationsaustausch zu Datenschutzthemen in allen Geschäftsfeldern. Wir führen gezielt Maßnahmen zur Sensibilisierung und Schulungen durch, um die Datenschutzkenntnisse unserer Beschäftigten und die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften zu verbessern. Regelmäßig werden Testsimulationen durchgeführt, die unsere Datenschutzprotokolle validieren und die Betriebsbereitschaft aufrecht halten sollen.

Darüber hinaus beobachten wir aufmerksam Rechtsentwicklungen, um Änderungen schnell erkennen und uns darauf einstellen zu können.

Mit einer strukturierten Überwachung prüfen wir zudem die Wirksamkeit unserer Datenschutzmaßnahmen. Diese Prozesse werden mit internationalen und lokalen Normen abgestimmt, unter anderem dem Standard-Datenschutzmodell (SDM), das auch von deutschen Aufsichtsbehörden genutzt wird. Mit diesem systematischen Ansatz können wir kategorisch die Einhaltung von Datenschutzgrundsätzen bewerten und unsere Schutzmaßnahmen kontinuierlich verfeinern.

Steuer- und zollrechtliche Risiken

Wir sind Risiken ausgesetzt, die insbesondere durch Steuer- und Zollprüfungen entstehen könnten.

Da wir weltweit tätig sind, unterliegen wir fortlaufenden Prüfungen durch lokale Steuer- und Zollbehörden. Änderungen der Steuergesetze, von Zollbestimmungen, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Behörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Zahlungen von Steuern und Zöllen führen.

Zusätzlich ergeben sich Risiken insbesondere aus der steuerlichen Bewertung der grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen.

Darüber hinaus besteht die Möglichkeit, dass die deutschen Finanzbehörden nicht alle dem Volkswagen Konzern oder seinen Tochtergesellschaften in Deutschland im Zusammenhang mit der Dieseldisputat entstandenen Aufwendungen als steuerlich abzugsfähige Betriebsausgaben anerkennen.

Für mögliche künftige Nachzahlungen von Steuern oder Zöllen beziehungsweise für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen für zurückliegende Jahre wurden entsprechende Rückstellungen gebildet; diese Rückstellungen könnten jedoch unzureichend sein, um tatsächliche Zahlungen vollständig abzudecken zu können. Weitere Risiken können sich aus Änderungen von Steuergesetzen oder Rechnungslegungsgrundsätzen ergeben.

Mithilfe organisatorischer Maßnahmen verfolgen wir laufend die Entwicklung von Steuer- und Zollrisiken und ihre Auswirkungen auf den Konzernabschluss und versuchen so, insbesondere dem Risiko aus grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen entgegenzusteuern. Wir minimieren Risiken in diesem Zusammenhang beispielsweise auch durch die Durchführung von Vorabverständigungsverfahren sowie durch die Überwachung der Einhaltung von Verrechnungspreisen oder Zollvorgaben.

Unsere Steuer- und Zollgrundsätze sind in entsprechenden Konzernrichtlinien festgelegt. Sie werden jährlich überprüft, um ihre Aktualität sicherzustellen. Diese Grundsätze sollen helfen, finanzielle, regulatorische und reputationsbezogene Risiken im Zusammenhang mit Steuern und Zöllen zu identifizieren und zu bewerten. Solche Risiken werden im Rahmen der übergreifenden Risikomanagementprozesse und -systeme des Volkswagen Konzerns kommuniziert, gesteuert und überwacht. Zudem sind standardisierte Vorgaben für die Implementierung eines konzernweiten Tax-Compliance-Managementsystems definiert, die von den Konzerngesellschaften einzuhalten sind und der Überwachung der Einhaltung der steuerlichen Vorschriften dienen.

Darüber hinaus hat der Vorstand steuerstrategische Grundsätze veröffentlicht, die insbesondere die vollständige Erfüllung anzuwendender steuerlicher Verpflichtungen in den Fokus stellen. Sie geben den Konzernunternehmen unter anderem vor, Transaktionen zwischen den Gesellschaften des Konzerns unter Beachtung des Fremdvergleichsgrundsatzes zu schließen, um damit auch entsprechenden OECD-Leitlinien für multinationale Unternehmen nachzukommen. Unangemessene rechtliche Gestaltungen sind dabei zu vermeiden, insbesondere eine sogenannte aggressive Steuergestaltung.

Finanzrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: mittel) und das potenzielle Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP resultieren im Wesentlichen aus Währungskursrisiken und einer Beeinträchtigung der Finanzierungsmöglichkeiten.

Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich sowie daraus resultierende Risiken aus Finanzinstrumenten

Wir sind in zahlreichen Ländern weltweit tätig und führen Geschäfte in verschiedenen Währungen durch. Dadurch sind wir Finanzrisiken ausgesetzt, die durch Veränderungen von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen oder Aktien- und Fondswerten entstehen – auch durch nicht vorhersehbare Ereignisse wie plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische oder geoökonomische Spannungen und Konflikte. Wir überwachen diese Finanz- und Liquiditätsrisiken fortlaufend und reduzieren sie durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente. Hieraus ergeben sich Kontrahentenrisiken, welche wir durch unser Kontrahentenrisikomanagement reduzieren.

Zinsrisiken ergeben sich aus der Möglichkeit von Verlusten in der Geschäftstätigkeit oder bei Finanztransaktionen aufgrund schwankender Marktzinssätze. Diese Risiken entstehen, wenn Unterschiede zwischen den Zinssätzen von Vermögenswerten und Verbindlichkeiten innerhalb eines Portfolios oder in der Bilanz bestehen. Beispielsweise entstanden variable Zinspositionen auf der Passivseite aufgrund der früheren Begebung einer variabel verzinslichen Anleihe im Konzernbereich Automobile, die bewusst nicht mit einem derivativen Finanzinstrument abgesichert wurde. Durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungs-Swaps sowie sonstigen Zinskontrakten sichern wir Zinsrisiken – gegebenenfalls in Verbindung mit Währungsrisiken – und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten grundsätzlich betrags- und fristenkongruent ab. Der Grundsatz der Betrags- und Fristenkongruenz gilt für Finanzierungen innerhalb des Volkswagen Konzerns im Konzernbereich Automobile. Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erfolgt die Steuerung der Zinsänderungsrisiken auf Basis von Limits mittels Zinsderivaten im Rahmen der festgelegten Risikostrategie.

Wir sind den Auswirkungen von Wechselkursänderungen zahlreicher, für unsere weltweiten Geschäftstätigkeiten relevanter Währungen insbesondere gegenüber dem Euro ausgesetzt. Dazu gehören unter anderem die Währungen australischer Dollar, brasilianischer Real, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Hongkong-Dollar, indische Rupie, japanischer Yen, kanadischer Dollar, mexikanischer Peso, norwegische Krone, polnischer Zloty, schwedische Krone, Schweizer Franken, Singapur-Dollar, südafrikanischer Rand, südkoreanischer Won, Taiwan-Dollar, tschechische Krone, ungarischer Forint und US-Dollar. Dadurch sind wir zudem finanziellen Risiken ausgesetzt, die aus Änderungen der Zinssätze resultieren können. Währungsrisiken reduzieren wir insbesondere durch das Natural Hedging, das heißt, indem wir die Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten anpassen, neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufbauen und auch einen Großteil der Bauteile vor Ort beschaffen. Das verbleibende Wechselkursrisiko sichern wir zum Teil durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen. Mit ihnen begrenzen wir das Wechselkursrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit, aus konzerninternen Finanzierungen sowie aus Liquiditätspositionen, die von der jeweiligen funktionalen Währung, zum Beispiel aufgrund von Kapitalverkehrsbeschränkungen, abweichen. Die Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen können eine Laufzeit von bis zu zehn Jahren haben. Volkswagen wendet diesbezüglich eine vielschichtige Absicherung an. Wir sichern damit unsere wesentlichen Fremdwährungsrisiken ab, hauptsächlich gegenüber dem Euro und vor allem in den oben bereits genannten Währungen.

Wir haben Sicherungsinstrumente eingesetzt und werden dies voraussichtlich auch künftig tun, um Schwankungen bei Rohstoff- und Energiepreisen abzusichern. Risiken bei der Rohstoffsicherung bestehen im Hinblick auf die Rohstoffverfügbarkeit und die Preisentwicklung. Zur Steuerung von Rohstoff- und Energiepreissicherungen schließen wir Termingeschäfte und Swaps ab. So haben wir unseren Bedarf an Aluminium, Kupfer und Blei für bis zu sechs Jahre sowie an Kobalt und Lithium für weniger als drei Jahre abgesichert. Nickel wird strategisch für bis zu zehn Jahre abgesichert, wobei der Schwerpunkt auf den nächsten sechs Jahren liegt. Die Sicherungsgrade nehmen dabei mit zunehmenden Laufzeiten ab. Darüber hinaus bestehen Verträge zur Absicherung von Strom- und Gaspreisen. Für Platin, Palladium und Rhodium ist der Absicherungszeitraum in der Regel auf maximal drei Jahre begrenzt. Bei bestimmten Rohstoffen kann dies auch Anpassungen in den physischen Beständen einschließen. Zudem wurden Geschäfte für Emissionszertifikate abgeschlossen, um die Preise für CO₂-Emissionen abzusichern, die in den kommenden Jahren die freien Zuteilungen im Rahmen des European Union Emissions Trading Systems (EU ETS) voraussichtlich überschreiten.

Überschussliquidität investieren wir in Spezialfonds. Diese unterliegen sowohl Aktienkurs- als auch Fondspreisrisiken, die wir durch eine diversifizierte Anlage der Mittel und die Einhaltung der in den jeweiligen Anlagerichtlinien festgelegten Grenzwerte steuern. Sicherungsgeschäfte werden durchgeführt, sofern es die Marktbedingungen erfordern.

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss von Derivaten ergeben sich Kontrahentenrisiken. Diesem Risiko begegnen wir durch unser Kontrahentenrisikomanagement, welches wir im Abschnitt „Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements“ innerhalb der „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ näher erläutern. Bei den zu Sicherungszwecken gehaltenen Finanzinstrumenten ergeben sich neben den Kontrahentenrisiken auch bilanzielle Risiken, die wir durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzen.

Zudem können Finanzinstrumente, die im Rahmen der Strategien zur Risikoabsicherung verwendet werden, zu Verlusten in dem Sinne führen, dass die abgeschlossenen Sicherungskurse schlechter notieren als die zum Fälligkeitszeitpunkt des Finanzinstruments am Markt erzielbaren Kurse.

Unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien, die Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte, Risiken, die im Zusammenhang mit Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entstehen, sowie Risiken aus Finanzdienstleistungen werden im Konzernanhang erläutert. Außerdem stellen wir dort die Marktpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 dar.

Liquiditätsrisiko

Die Fähigkeit des Volkswagen Konzerns, seinen Finanzierungsbedarf zu decken, hängt von der Sicherstellung ausreichender Liquidität ab. Es besteht das grundsätzliche Risiko, dass ein bestehender Kapitalbedarf nicht gedeckt werden kann, wenn keine Finanzierung verfügbar ist oder nur zu ungünstigen Konditionen.

Der Konzernbereich Automobile und der Konzernbereich Finanzdienstleistungen verfolgen grundsätzlich eigenständige Refinanzierungsstrategien, sind jedoch vergleichbaren Refinanzierungsrisiken ausgesetzt. Im Konzernbereich Automobile wird Liquidität vor allem durch einbehaltene Erträge, die Inanspruchnahme von Kreditlinien sowie die Begebung von Finanzierungsinstrumenten an den Geld- und Kapitalmärkten gesichert. Im Bereich Finanzdienstleistungen wird der Kapitalbedarf überwiegend durch Fremdkapitalaufnahmen an inländischen und internationalen Märkten gedeckt – hierzu zählen Forderungsverbriefungen, die Emission unbesicherter Anleihen sowie die Gewinnung von Kundeneinlagen über das Direktbankgeschäft.

Unsere Investitionstätigkeiten werden auch durch Darlehen von nationalen Entwicklungsbanken wie der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) und der Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) sowie von supranationalen Förderbanken finanziert.

Neben bestätigten Kreditlinien wird der diversifizierte Refinanzierungsrahmen zusätzlich durch unbestätigte Kreditlinien von Geschäftsbanken gestützt.

Unsere Finanzierungsmöglichkeiten könnten durch eine Verschlechterung der finanziellen und allgemeinen Marktbedingungen – auch als Folge plötzlich auftretender oder sich verschärfender geopolitischer Spannungen und Konflikte –, eine Verschlechterung unseres Kreditprofils und des Ausblicks sowie eine Herabstufung oder Rücknahme des Ratings oder eine zunehmende Relevanz von ESG-Ratings für Investoren beeinträchtigt werden. In diesen Fällen könnte die Nachfrage von Kapitalmarktteilnehmenden nach den von uns ausgegebenen Wertpapieren zurückgehen. Dies könnte die von uns zu zahlenden Zinssätze erhöhen und unseren Zugang zu den Kapitalmärkten erschweren.

Verschlechtern sich die Finanz- und Marktbedingungen oder steigen die Kreditrisikoprämien und/oder das allgemeine Zinsniveau, führt dies zu höheren Zinsaufwendungen. Uneingeschränkte Zinsschwankungen könnten unsere Finanzierungskosten grundlegend erhöhen und damit unsere Profitabilität beeinträchtigen.

Kreditrisiken und Chancen sowie Kontrahentenrisiken im Finanzdienstleistungsgeschäft

Wir sind dem Risiko ausgesetzt, dass sich die Kreditwürdigkeit unserer Privatkunden und Geschäftspartner, wie zum Beispiel Händler und andere Unternehmenskunden, verschlechtert und diese im schlimmsten Fall ihren Verpflichtungen nicht nachkommen können.

Kreditrisiken und Chancen

Das Kreditrisiko beschreibt das Verlustrisiko, das entsteht, wenn Kundentransaktionen nicht erfüllt werden, insbesondere, wenn ein Kredit- oder Leasingnehmer ausfällt. Der Ausfall entsteht im Falle einer Zahlungsunfähigkeit oder mangelnden Zahlungsbereitschaft des Kredit- oder Leasingnehmers. Dies ist auch dann der Fall, wenn der Vertragspartner Zins- und Tilgungszahlungen nicht rechtzeitig oder vollständig leistet.

Ziel einer systematischen Kreditrisikoüberwachung ist es, frühzeitig die drohende Insolvenz eines Kredit- oder Leasingnehmers zu erkennen, den Sachverhalt entsprechend bei der Berechnung der Risikovorsorge zu berücksichtigen und gegebenenfalls einen Ausfall abzuwenden.

Folge eines Ausfalls könnte der Verlust unternehmerischen Vermögens sein. Führt beispielsweise ein wirtschaftlicher Abschwung zu erhöhter Zahlungsunfähigkeit oder mangelnder Zahlungsbereitschaft seitens der Kredit- oder Leasingnehmer, sind höhere Wertberichtigungen und Verluste zu erfassen.

Wesentlich bei Kreditentscheidungen ist die Bonitätsprüfung der Kreditnehmer. Rating-/Scoring-Verfahren bilden eine objektive Basis bei der Entscheidung, ob ein Kredit oder Leasingverhältnis bewilligt wird.

Kreditrisiken werden mittels definierter Leitlinien und Prozesse gesteuert und überwacht. Sämtliche Kredite werden im Hinblick auf die wirtschaftlichen Umstände des Kredit- oder Leasingnehmers, der Einhaltung von Vertragspflichten, äußere oder innere Bedingungen des Kreditgenehmigungsverfahrens, vorhandene Sicherheiten und der Einhaltung gewährter Limits überwacht. Dafür werden Verpflichtungen – ihrem Risikogehalt entsprechend – auf dem entsprechenden Überwachungsniveau betreut (Normal-, Intensiv- oder Problemkreditbetreuung). Ferner erfolgt die Steuerung des Kreditrisikos über Kreditgenehmigungs- beziehungsweise Berichtslimits sowie definierte Kreditgenehmigungskompetenzen, die für jede Filiale oder Tochtergesellschaft einzeln bestimmt werden.

Eine Chance aus Kreditrisiken kann sich ergeben, sofern die eingetretenen Verluste aus dem Kredit- und Leasinggeschäft geringer ausfallen als die zuvor erwarteten Verluste und die auf dieser Grundlage entsprechend gebildete Risikovorsorge. Gerade in Ländern, in denen aufgrund der unsicheren Wirtschaftslage ein erhöhter Risikovorsorgebedarf festgestellt wurde, kann eine Stabilisierung der Wirtschaftslage und eine damit einhergehende Bonitätsverbesserung der Kreditnehmer zu der Chance führen, dass weniger Verluste als erwartet realisiert werden.

Kontrahentenrisiko/Emittentenrisiko

Wir sind dem Risiko ausgesetzt, dass sich die Bonität unserer Vertragspartner auf den Geld- und Kapitalmärkten verschlechtert. In unseren Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen unterhalten wir umfangreiche Geschäftsbeziehungen zu Banken und Finanzinstituten, insbesondere zur Steuerung der Liquidität über Tages- und Festgelder sowie zur Absicherung von Risiken wie Wechselkurs-, Zins- und Rohstoffpreissrisiken durch Derivate. Dabei bestehen Ausfallrisiken sowohl in Bezug auf die Rückzahlung und Verzinsung der Einlagen als auch auf die Erfüllung von Verpflichtungen aus diesen Derivaten. Gegebenenfalls müssen Finanzinstrumente etwa im Falle einer besorgniserregenden Bonität oder Zahlungsunfähigkeit des Emittenten vor oder bei Fälligkeit veräußert werden, was zu Verlusten führen kann. Unter gewissen Umständen könnte sogar ein vollständiger Forderungsausfall gegenüber dem jeweiligen Emittenten drohen.

Eine künftige Verschlechterung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds könnte eine Zunahme der beschriebenen Risiken nach sich ziehen und eine höhere Risikovorsorge erforderlich machen.

Restwertrisiken und -chancen

Ein Restwertrisiko entsteht, wenn der prognostizierte Marktwert bei Veräußerung des Leasing- oder Finanzierungsgegenstands zum Vertragsende niedriger ist als der bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwert oder wenn der Verkaufserlös bei vorzeitiger Vertragskündigung aufgrund vertraglicher Beendigungsoptionen unter dem Fahrzeugbuchwert liegt. Demgegenüber besteht die Chance, dass durch die Veräußerung mehr als der errechnete Rest- oder Buchwert erzielt wird.

Eine Verringerung der Restwerte oder der Verkaufserlöse von Leasingfahrzeugen oder von Fahrzeugen, die über ein Produkt mit Ballonrate und Rückgabeoption finanziert wurden, könnte negative Auswirkungen auf unsere Geschäftstätigkeit haben.

Als Leasinggeber im Rahmen von Leasingverträgen – einschließlich Finanzierungsverträgen mit Ballonrate und Rückgabeoption für den Kunden – trägt der Konzernbereich Finanzdienstleistungen in der Regel das Risiko, dass der Marktwert der am Vertragsende veräußerten Fahrzeuge unter dem bei Vertragsschluss vereinbarten Restwert liegt (sogenanntes Restwertrisiko). Dieses Risiko wird vom Konzernbereich Finanzdienstleistungen bei der Bildung von Rückstellungen für das bestehende Portfolio ebenso berücksichtigt wie bei der Festlegung der vertraglichen Restwerte für Neugeschäfte.

Volkswagen unterscheidet zwischen direkten und indirekten Restwertrisiken. Wenn der Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Restwertrisiko trägt, handelt es sich um ein direktes Restwertrisiko. Das Restwertrisiko ist indirekt, wenn es auf Grundlage einer Restwertgarantie auf einen Dritten (zum Beispiel einen Händler) übertragen wurde. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen schließt regelmäßig Verträge ab, die Händler verpflichten, Fahrzeuge zurückzukaufen. In diesen Fällen tragen die Händler als Restwertgaranten das Restwertrisiko und es besteht hinsichtlich des Restwertgaranten ein Adressenausfallrisiko. Kommt ein Restwertgarant seinen Verpflichtungen nicht nach, geht das Restwertrisiko auf den Volkswagen Konzern über.

Das Restwertrisiko kann durch verschiedene externe Faktoren beeinflusst werden. Veränderungen im Verbrauchervertrauen und in den Kundenpräferenzen, die allgemeine Wirtschaftslage, staatliche Maßnahmen, Wechselkurschwankungen sowie die Wahrnehmung der Fahrzeugqualität, -sicherheit oder -zuverlässigkeit können dieses Risiko erhöhen. Unter anderem musste Volkswagen die bestehende Risikovorsorge für Restwertrisiken in der Vergangenheit erhöhen. Es ist nicht auszuschließen, dass aufgrund einer erneuten Verschlechterung des gesamtwirtschaftlichen Umfelds ein ähnliches Szenario eintreten könnte. Auch die Entwicklung der Elektromobilität spielt eine Rolle: Fortschritte in der Batterietechnologie können das Restwertrisiko bestehender Elektrofahrzeuge erhöhen, da die Nachfrage nach veralteter Technologie sinkt. Gleichzeitig könnte die zunehmende Verbreitung von Elektrofahrzeugen infolge veränderter Verbraucherpräferenzen die Restwerte konventioneller Verbrennerfahrzeuge belasten. Andererseits könnten Engpässe bei Komponenten, steigende Rohstoff-, Energie- und Logistikkosten sowie Herausforderungen bei Beschaffung und Lieferung zu einem Rückgang der Neuwagenproduktion oder -verkäufe und im Gegenzug zu einem Anstieg der Gebrauchtwagenwerte führen, was möglicherweise unser Restwertrisiko senkt.

Rückstellungen für Restwertrisiken könnten sich im Nachhinein als unzureichend erweisen, sei es aufgrund fehlerhafter ursprünglicher Restwertprognosen oder infolge veränderter Markt- beziehungsweise regulatorischer Rahmenbedingungen.

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risiko-beurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellen soll. Neben einem professionellen Restwertrisikomanagement gewährleistet diese Art der Prozessgestaltung auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird.

Für die direkten Restwertrisiken werden im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial überprüft. Bei der Überprüfung der Angemessenheit wird im Rahmen der Erstellung des Berichtswesens die Höhe der vorhandenen direkten Restwertrisiken im Vergleich zur Höhe der gebildeten Risikovorsorge betrachtet. Aus dem sich ergebenden Restwertrisikopotenzial werden im Rahmen eines aktiven Risikomanagements verschiedene Maßnahmen ergriffen. Hinsichtlich des Neugeschäfts müssen dabei aktuelle Marktgegebenheiten und zukünftige Einflussfaktoren in der Restwertempfehlung berücksichtigt werden.

Abhängigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen hängt vom Absatz des Volkswagen Konzerns ab und jedes Risiko, das die Fahrzeugauslieferungen des Konzerns negativ beeinflusst, könnte sich nachteilig auf das Geschäft des Konzernbereichs auswirken.

Das Geschäftsmodell des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen liegt im Wesentlichen in der Vertriebsunterstützung für Produkte des Konzernbereichs Automobile. Der wirtschaftliche Erfolg des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen hängt daher in hohem Maße vom Erfolg des Konzernbereichs Automobile ab. Die Entwicklung der

Fahrzeugauslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns ist entscheidend und wesentlich für die Generierung neuer Aufträge für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen.

Risiken und Chancen aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen

Für diese Risikokategorie wurden keine Risiken mit einem Score-Wert über 20 gemeldet.

Risiken und Chancen aus Joint Ventures und Minderheitsbeteiligungen

Die Zusammenarbeit mit Joint-Venture-Partnern oder anderen Partnern birgt Risiken, die unsere Marktposition gefährden und finanzielle Verluste verursachen könnten.

Wir konzentrieren uns zunehmend auf Joint Ventures und Minderheitsbeteiligungen mit strategischen Partnern, die auf Forschung und Entwicklung, Markteinführungen und Großprojekte gerichtet sind. Der Schwerpunkt dieser Joint Ventures und Minderheitsbeteiligungen liegt auf strategischen Bereichen wie der Elektromobilität, Batterieentwicklung, Batteriewertschöpfungskette, Digitalisierung, Fahrzeugsoftwarearchitektur, dem autonomen Fahren, Mobilitätskonzepten und Infrastruktur. Die Beteiligung an diesen Joint Ventures und Minderheitsbeteiligungen hat in der Vergangenheit erhebliche Investitionen des Volkswagen Konzerns erfordert und ist möglicherweise auch weiterhin mit erheblichen Investitionen verbunden.

Die Nichteinhaltung unserer Verpflichtungen aus Joint-Venture-, Beteiligungs- und verwandten Vereinbarungen könnte unter anderem Schadensersatzforderungen, Vertragsstrafen oder Vertragskündigungen nach sich ziehen. Ein Vertragsbruch seitens unserer Partner, divergierende Interessen zwischen uns und unseren Partnern oder andere unvorhergesehene Ereignisse bergen das Risiko einer nicht erfolgreichen Umsetzung eines Projekts. Risiken können auch im Zusammenhang mit der Datenweitergabe entstehen, insbesondere hinsichtlich der Einhaltung nationaler Datenschutzgesetze und interner Vertraulichkeitsstandards, einschließlich der Anwendung unseres Need-to-Know-Prinzips. Auseinandersetzungen mit Joint-Venture-Partnern können kostspielig sein und das Management von der operativen Geschäftstätigkeit ablenken. Solche Joint Ventures und Beteiligungen könnten zudem die Koordinationskomplexität erhöhen und dazu führen, dass internes Wissen verloren geht. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass unsere Partner Technologien oder geistige Eigentumsrechte, die im Rahmen von Joint Ventures erworben wurden, außerhalb des vorgesehenen Rahmens nutzen. Änderungen oder Beendigungen dieser Vereinbarungen könnten unsere strategischen Fokusbereiche negativ beeinflussen. Sollten wir uns entscheiden, unsere Beteiligungen zu veräußern oder ein Joint Venture zu verlassen, könnte es herausfordernd sein, einen Käufer zu finden, oder es könnten andere Hindernisse beim Verkauf unserer Anteile auftreten. Darüber hinaus könnten unsere Partner Schadensersatzansprüche nach den Investitionsvereinbarungen oder anderweitig geltend machen.

Insbesondere sind wir Risiken im Zusammenhang mit unseren Joint Ventures in China ausgesetzt, da diese für unsere Wachstumsstrategie in Asien von strategischer Bedeutung sind. Jegliche Störung der Geschäftstätigkeit dieser Joint Ventures, sei es durch interne Partnerschaftsprobleme oder unterschiedliche strategische Ziele der Partner, birgt das Risiko, deren Betrieb wesentlich zu beeinträchtigen und unsere Interessen nachteilig zu beeinflussen.

Darüber hinaus könnten der Verlust oder die Störung solcher Joint Ventures oder Beteiligungen zu Kunden- oder Auftragsverlusten führen und unsere Wettbewerbsposition in den betroffenen Märkten beeinträchtigen.

Zur Minderung der genannten Risiken erhalten Unternehmen, mit denen wir gemeinsame Entwicklungsarbeiten durchführen, nicht nur technische Unterstützung, sondern auch Unterstützung in IT-bezogenen Belangen.

Joint Ventures und Beteiligungen bieten bedeutende Chancen in strategischen Bereichen und zukunftsorientierten Schlüsselfeldern. Mit diesen können wir technologische Innovation vorantreiben, Investitionsrisiken teilen und Skaleneffekte umsetzen. Zudem eröffnet sich durch gemeinsame Initiativen weiteres Wachstums- und Umsatzpotenzial. Insgesamt leisten Joint Ventures und Beteiligungen einen wesentlichen Beitrag zur nachhaltigen Stärkung unserer Wettbewerbsfähigkeit in einem dynamisch wachsenden Marktumfeld.

Risiken und Chancen aus Akquisitions- und Investitionstransaktionen

Wir können Risiken im Zusammenhang mit Unternehmenszukaufen und Beteiligungen an Unternehmen ausgesetzt sein.

In der Vergangenheit haben wir bereits bedeutende Unternehmenskäufe getätigt und Beteiligungen in verschiedenen Anteilsverhältnissen erworben und werden dies auch zukünftig vornehmen. Diese Zukäufe erfordern erhebliche Investitionen und bergen entsprechende Risiken während des Transaktionsprozesses. So ist nicht ausgeschlossen, dass wir keinen vollständigen Zugang zu allen relevanten Informationen erhalten, die für eine vollständige Bewertung eines Zielunternehmens vor dem Abschluss einer Übernahme erforderlich sind, oder dass sich diese nur mit hohen Kosten beschaffen lassen.

Zielunternehmen können sich auch in Ländern befinden, in denen die zugrunde liegenden rechtlichen, wirtschaftlichen, politischen oder kulturellen Rahmenbedingungen nicht denen der Europäischen Union entsprechen oder nationale Besonderheiten aufweisen, mit denen wir nicht vertraut sind. Zudem können Zukäufe von Wettbewerbs- oder anderen Aufsichtsbehörden geprüft werden müssen, was zu Verzögerungen oder einer Verhinderung des Abschlusses führen könnte. Folglich ist es möglich, dass wir nicht alle damit verbundenen Risiken im Voraus erkennen oder uns entsprechend absichern können. Zukäufe und deren Integration erfordern zudem erhebliche Managementressourcen, und es besteht das Risiko, dass erworbene Technologien oder Vermögenswerte keine rechtliche Gültigkeit oder keinen inneren Wert besitzen. Darüber hinaus könnten Herausforderungen bei der Bindung und Integration von Beschäftigten, Geschäftsbeziehungen und Geschäftsabläufen der übernommenen Unternehmen auftreten.

Wir könnten unsere Wachstumsziele, Skaleneffekte, Kosteneinsparungen oder andere strategische Ziele aus den Zukäufen nicht erreichen. Erwartete Synergien könnten ausbleiben, Kaufpreise rückblickend betrachtet zu hoch sein oder unerwartete Restrukturisierungskosten entstehen. Zusätzlich könnten Änderungen von Zinssätzen, Kapitalkosten oder Marktnachfrage die Geschäftspläne und Bewertungen nachteilig beeinflussen. Darüber hinaus besteht das Risiko, dass wir Garantien und Freistellungen von Dritten nicht realisieren könnten und dass Partner der erworbenen Unternehmen Verträge beenden oder nachteilige Ansprüche geltend machen. Beim Verkauf von Vermögenswerten bestehen Risiken wie potenzielle Verpflichtungen aus Gewährleistungen sowie regulatorische Hürden bei der Erlangung erforderlicher Genehmigungen. Sollten wir uns entschließen, unsere Beteiligungen zu veräußern oder ein Joint Venture zu verlassen, unterliegen wir den typischen Risiken solcher Transaktionen. Dazu zählen mögliche Verpflichtungen aus vertraglichen Gewährleistungen und Freistellungen sowie das regulatorische Risiko, dass erforderliche Genehmigungen für den Abschluss der Transaktion nicht erteilt werden.

Der Eintritt oder die Fehleinschätzung dieser Risiken könnte zu Wertminderungen, Reputationsschäden und Compliance-Risiken führen.

Um die genannten Risiken zu mindern, wird vor einer Übernahme oder Beteiligung eine umfassende Due-Diligence-Prüfung potenzieller Ziele durchgeführt. Diese Prüfung erstreckt sich beispielsweise auf die Finanzkraft, Compliance und ESG-Leistung, technologische Kompetenz, Governance und Marktrepputation. Zudem gewährleistet eine strategische Fit-Analyse, dass Ziele, Werte und Zeithorizonte des Zielunternehmens mit unserer Gesamtstrategie übereinstimmen. Auch ist es unser Ziel, die künftige Governance-Struktur so zu gestalten, dass wir, auch bei Minderheitsbeteiligungen, in zentralen Entscheidungen ein angemessenes Maß an Einfluss gewinnen.

Unternehmenskäufe und Beteiligungen bieten Chancen, unsere Wettbewerbsposition zu stärken und die Transformation zu beschleunigen. Gezielte Investitionen ermöglichen den Zugang zu innovativen Technologien, neuen Geschäftsmodellen und Wachstumsmärkten, insbesondere auf dem Gebiet der Elektromobilität, Batterieentwicklung und Wertschöpfungskette, Digitalisierung, Fahrzeugsoftwarearchitektur, autonomem Fahren, Mobilitätskonzepten und Infrastruktur. Sie ermöglichen auch eine Diversifizierung des Portfolios und langfristige Wertschöpfung durch Teilhabe an aufstrebenden Branchen und nachhaltigkeitsorientierten Unternehmungen.

Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen

Ungünstige Marktbedingungen können dazu führen, dass wir Kapital nicht zu vorteilhaften Konditionen beschaffen könnten. Bei einem unerwarteten Finanzierungsbedarf könnten wir gezwungen sein, Vermögenswerte kurzfristig zu

verkaufen, möglicherweise unterhalb ihres tatsächlichen Marktwerts. Solche erzwungenen Verkäufe könnten zu finanziellen Verlusten führen.

Risiken aus der Wertminderung von Goodwill, Markennamen oder aktivierten Entwicklungskosten

Der in unserem Konzernabschluss ausgewiesene Wert von Goodwill, Markenrechten oder aktivierten Entwicklungskosten wurde in der Vergangenheit infolge von Neubewertungen wertberichtigt und könnte auch in Zukunft erneut wertberichtigt werden; darüber hinaus könnten bilanzielle Bewertungen weitere negative Auswirkungen nach sich ziehen.

Wir überprüfen mindestens einmal jährlich auf Basis der zugrunde liegenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, ob der Wert von Goodwill, Markennamen oder aktivierten Entwicklungskosten gemindert sein könnte. Ein Wertminderungsbedarf kann entstehen, wenn objektive Hinweise darauf vorliegen, dass der erzielbare Betrag eines Vermögenswerts unter seinem Buchwert liegt. Solche Wertminderungen können beispielsweise aus steigenden Zinssätzen oder sich verschlechternden Geschäftserwartungen resultieren. Ob Goodwill und erworbene Markenrechte einer Wertminderung unterliegen, hängt in erheblichem Maße von Prognosen künftiger Zahlungsströme und der Wahl geeigneter Diskontierungssätze ab. Angesichts der anhaltenden Transformation hin zur Elektromobilität und Digitalisierung im Kerngeschäft, des Übergangs zu autonomen Fahrzeugen sowie strengerer Umweltauflagen bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung unseres künftigen BEV-Marktanteils, potenzieller Margen und langfristiger Wachstumsraten berücksichtigt werden müssen. Darüber hinaus müssen potenzielle Verzögerungen bei der Einführung von Elektromobilität, ein intensiver Wettbewerb aus China sowie mögliche Risiken protektionistischer Maßnahmen berücksichtigt werden. Die Schätzungen sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKO- UND CHANCENSITUATION

Die Gesamt-Risiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, haben wir ein umfassendes Risikomanagementsystem etabliert. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung – bedingt durch zunehmende Handelsbeschränkungen, Protektionismus und eine verschärfte Wettbewerbssituation –, in der Nichterreichung CO₂-bezogener Vorgaben, in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Software und die damit verbundene Architektur sowie die Elektromobilität und in anspruchsvollen Beschaffungsmärkten. Für das Jahr 2026 können sich negative Auswirkungen aus einer eingeschränkten Verfügbarkeit von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie aus geopolitischen und geoökonomischen Spannungen und Konflikten ergeben – wie dem Russland-Ukraine-Konflikt, den Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie den zunehmenden Unsicherheiten im Zusammenhang mit der wirtschaftspolitischen Ausrichtung der USA. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieselthematik. Nach den uns heute bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

Dieser Geschäftsbericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die in diesem Geschäftsbericht dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben. Wir aktualisieren zukunftsbezogene Aussagen nicht und übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Geschäftsbericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Ausblick für das Jahr 2026

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2026 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2025 ähnlichen Dynamik wachsen wird. Die nachlassende Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende graduelle Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten sowie in strukturellen Defiziten einzelner Länder. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA und der globalen Zunahme geoökonomischer Maßnahmen, die geopolitische Spannungen weiter verschärfen können. Wir gehen davon aus, dass die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Durchschnitt eine ähnliche und die Gruppe der Schwellenländer eine leicht niedrigere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und einer sinkenden Verfügbarkeit von Energie führen sowie eine Neubewertung bestehender Ressourcenallokationen erforderlich machen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2026 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, insgesamt aber stabil entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2026 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das ebenfalls auf dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Auch für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2026 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen auf dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2026 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich stark übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen leicht unterhalb des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2026 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2026 voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen auf dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2026, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2026 mit einer Nachfrage, die leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2026 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – weiterhin eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2026 unter herausfordernden Marktbedingungen auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, Unsicherheiten in Bezug auf Beschränkungen im internationalen Handel und geopolitische Spannungen, einer steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus hohen Anforderungen aus emissionsbezogenen Regulierungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern im Jahr 2026 eine Entwicklung der Umsatzerlöse in der Bandbreite von 0 bis + 3 % gegenüber dem Vorjahr. Die operative Umsatzrendite für den Konzern wird zwischen 4,0 und 5,5 % erwartet.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2026 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 11 und 12 % liegen wird. Den Netto-Cashflow des Jahres 2026 erwarten wir zwischen 3 und 6 Mrd. €. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2026 voraussichtlich zwischen 32 und 34 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätssteuerung fortzusetzen.

Die Prognose basiert auf der Annahme, dass die derzeitige Zollsituation im internationalen Handel Bestand hat.

PROGNOSEÜBERSICHT DER SPITZENKENNZAHLEN

in Mrd. €	Ist 2025	Prognose für 2026
Auslieferungen an Kunden (in Mio. Fahrzeuge)	9,0	auf Vorjahresniveau
Volkswagen Konzern		
Umsatzerlöse	321,9	0 bis + 3,0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	2,8	4,0 bis 5,5
Operatives Ergebnis	8,9	in der Bandbreite
Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	244,5	0 bis + 3,0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	2,0	4,0 bis 5,0
Operatives Ergebnis	5,0	in der Bandbreite
Segment Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	42,5	- 5,0 bis + 7,0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	5,7	5,0 bis 7,0
Operatives Ergebnis	2,4	in der Bandbreite
Konzernbereich Finanzdienstleistungen		
Umsatzerlöse	62,1	0 bis + 3,0 %
Operatives Ergebnis	3,7	> 4
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile (in %)	11,8	11 bis 12
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	6,4	3 bis 6
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	34,5	32 bis 34

Wolfsburg, 24. Februar 2026

Der Vorstand



Nachhaltigkeitsbericht

(Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG.
Teil des zusammengefassten Lageberichts)

212	Allgemeine Informationen
239	Umweltinformationen
239	Einführung in das Umweltmanagement
248	Klimawandel
282	Umweltverschmutzung
296	Wasser
303	Biologische Vielfalt und Ökosysteme
312	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
331	EU Taxonomie
342	Sozialinformationen
342	Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
370	Nachhaltigkeit in der Lieferkette
387	Betroffene Gemeinschaften
392	Kundinnen und Kunden
403	Societal Impact
408	Informationen zur Unternehmensführung
427	Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht
453	Nichtfinanzielle Kennzahlen 2025 der Volkswagen AG



Allgemeine Informationen

Nachhaltigkeit ist im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie. Mit unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir wichtige und zielorientierte Impulse und verstehen Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch.

ÜBER DIESEN NACHHALTIGKEITSBERICHT

Die Volkswagen AG gibt für das Berichtsjahr 2025 eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung (Nachhaltigkeitsbericht) des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG ab. Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung ist in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt. Für den Nachhaltigkeitsbericht wurden für das Berichtsjahr 2025 die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) vollumfänglich als Rahmenwerk angewendet (Nachhaltigkeitserklärung), da sie den Regelungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in der Europäischen Union zugrunde liegen.

Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS

Allgemeine Erläuterungen zu den Standards

Die ESRS sind aktuell in zwölf Standards unterteilt. Zwei davon sind übergreifende Standards, in denen Allgemeine Anforderungen (ESRS 1) und Allgemeine Angaben (ESRS 2) festgelegt werden. In weiteren zehn sogenannten Themenstandards werden Themen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung adressiert:

- > Umweltinformationen (Environment, E-Standards): Klimawandel (ESRS E1), Umweltverschmutzung (ESRS E2), Wasser- und Meeresressourcen (ESRS E3), Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4), Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5);
- > Sozialinformationen (Social, S-Standards): Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1), Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2), Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3), Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4);
- > Informationen zur Unternehmensführung (Governance, G-Standard): Unternehmensführung (ESRS G1).

Jeder Standard ist nach sogenannten Angabepflichten aufgebaut, die jeweils spezifische Datenpunktanforderungen enthalten. Für den Volkswagen Konzern relevante Angabepflichten wurden in einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelt. Der Anhang des Nachhaltigkeitsberichts enthält einen detaillierten Index, der Auskunft darüber gibt, in welchem Berichtsteil entsprechende ESRS-Angaben zu finden sind.

Berichtsumfang

Der Nachhaltigkeitsbericht der Volkswagen AG wurde auf konsolidierter Basis erstellt. Der Konsolidierungskreis wurde in Anlehnung an den Konzernabschluss ermittelt. Der Bericht umfasst grundsätzlich alle vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Für die Datenerhebung von Umweltinformationen und Informationen zur Unternehmensführung wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- > E-Standards: Daten werden im Wesentlichen für die vollkonsolidierten Produktionsgesellschaften erhoben. Zudem werden die zwei kontrollierten, nicht vollkonsolidierten Gesellschaften Volkswagen Sarajevo d.o.o., Vogosca/Bosnien und Herzegowina, sowie Audi Formula Racing GmbH, Neuburg an der Donau/Deutschland, in die Betrachtung einbezogen. Darüber hinaus werden für bestimmte Angaben zu Treibhausgasemissionen und Energie sowie Emissionen

in Luft und Wasser und biodiversitätssensiblen Gebieten im Wesentlichen die fahrzeug- und komponentenproduzierenden Joint Ventures in China, für die operative Kontrolle besteht, berücksichtigt.

- > G-Standard: Für die Angaben unter Korruption und Bestechung, im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“, werden alle kontrollierten Gesellschaften betrachtet. Die kontrollierten Gesellschaften bilden – in Abhängigkeit vom individuellen Risikoprofil gemäß interner Compliance-Risikobewertung (ICRA) – auch den Anwendungsbereich für die Sensibilisierungs- und Trainingsmaßnahmen.

Bei der Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden sowohl die vorgelagerte als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette betrachtet. Bei der Auswahl von Datenpunkten wurde von der Möglichkeit einer stufenweisen Einführung Gebrauch gemacht.

Methodische Spezifikationen

Bei der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts wurden methodische Spezifikationen genutzt. Bei der Berichterstattung wurden folgende Zeithorizonte angewendet, sofern nicht anders gekennzeichnet:

- > Der kurzfristige Zeithorizont entspricht dem Zeitraum unter einem Jahr nach Abschluss des Berichtsjahres.
- > Der mittelfristige Zeithorizont erstreckt sich vom Ende des kurzfristigen Berichtszeitraums bis zu einem Zeitraum von fünf Jahren.
- > Der langfristige Zeithorizont umfasst alle Zeiträume, die über fünf Jahre hinausgehen.
- > Sofern bei den relevanten Angabepflichten konkrete Umstände im Sinne des ESRS 2 (ESRS 2 BP-2) vorliegen, werden diese bei den Datenpunkten kenntlich gemacht.
- > Der Nachhaltigkeitsbericht enthält auch einen Index für ESRS-Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben. Dieser ist im Anhang des Nachhaltigkeitsberichts zu finden.

GESCHÄFTSMODELL, WERTSCHÖPFUNGSKETTE UND STRATEGIE

Geschäftsmodell und Konzernstruktur

Die Erläuterungen des Geschäftsmodells sowie der Konzernstruktur sind im Kapitel „Struktur und Geschäftstätigkeit“ zu finden.

Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns

Der Geschäftsbetrieb des Volkswagen Konzerns basiert auf einer weitverzweigten und komplexen Wertschöpfungskette. Sowohl vorgelagerte als auch nachgelagerte Prozessschritte dieser Wertschöpfungskette werden zunehmend vertikal in den eigenen Geschäftsbereich integriert.



Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Der vorgelagerte Bereich der Wertschöpfungskette (Upstream) umfasst die Gewinnung von Rohstoffen sowie die Produktion von Komponenten und Bauteilen. Der Volkswagen Konzern unterhält enge Beziehungen zu zahlreichen Zulieferern, die Rohstoffe und Vorprodukte bereitstellen.

Darüber hinaus betreibt der Konzern eigene Fertigungsstätten und Werke, in denen wesentliche Bauteile wie Motoren, Getriebe und Fahrwerke produziert werden. Durch die Kontrolle über diese wesentlichen Produktionsschritte sollen hohe Qualitätsstandards gewährleistet und gleichzeitig innovative Technologien und Verfahren direkt implementiert werden.

Dies wird ebenso durch unsere enge Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Zulieferern, die spezialisierte Komponenten und Dienstleistungen bereitstellen, unterstützt.

Kerngeschäft

Das Kerngeschäft (Core Business) umfasst folgende zentrale Aktivitäten: die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw, Bussen und Motorrädern sowie das Geschäft mit Originalteilen und Komponenten. Besonders relevante Stakeholder in diesem Bereich sind die Beschäftigten sowie der Betriebsrat.

In der Entwicklungsphase investiert der Volkswagen Konzern in fortschrittliche Technologien und innovative Designs mit dem Ziel, hochmoderne und umweltfreundliche Fahrzeuge zu produzieren. Die Fertigung erfolgt in weltweit verteilten Produktionsstätten, die auf Effizienz und Qualität ausgerichtet sind. Effiziente Logistikprozesse sollen eine nahtlose Integration aller Schritte gewährleisten, von der Produktion bis zur Auslieferung, und gleichzeitig zur Reduktion von Emissionen und Kosten beitragen. Der Vertrieb erfolgt über ein globales Netzwerk von Händlern und Vertriebsstellen, die den Kundinnen und Kunden die Fahrzeuge zeitnah und zuverlässig zur Verfügung stellen sollen.

Hier schließt sich die Wertschöpfungskette des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit seiner Palette an Dienstleistungen von Fahrzeugleasing und Fahrzeugfinanzierung, Versicherungen sowie weiteren fahrzeugnahen Mobilitätsprodukten an – sowohl für Privatkunden als auch für gewerbliche Einzelabnehmer und Flottenkunden. Darüber hinaus bieten die Händler und Geschäftspartner auch Wartungsverträge an.

Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Der nachgelagerte Bereich der Wertschöpfungskette (Downstream) umfasst die Nutzungsphase des Fahrzeugs sowie das End-of-Life-Management. In dieser Phase spielen die Nutzung der Fahrzeuge und die damit verbundenen Dienstleistungen eine zentrale Rolle. Die Händler und Servicepartner bieten umfangreiche Service- und Reparaturdienstleistungen an und sollen sicherstellen, dass Kundinnen und Kunden stets Zugriff auf qualitativ hochwertige Ersatzteile haben. Hinzu kommt das wachsende Segment der Mobilitätsdienstleistungen, das den Kundenbedürfnissen nach Flexibilität und Komfort Rechnung trägt. Einerseits sind dies Fahrzeugangebote nach Bedarf, wie Leasing, Vermietung oder Auto-Abonnements an Endkunden. Andererseits wird MOIA als Anbieter autonomer Mobilitätsdienste die Betreiber zukünftiger autonomer Ridepooling-Flotten mit einer schlüsselfertigen Plattform unterstützen. Sie bietet alle notwendigen Dienstleistungen von Flottenmanagement und Buchungssystemen über Software-Integration bis hin zu Betriebsunterstützung und Schulungen.

Der schnelle Ausbau der Ladeinfrastruktur ist und bleibt eine wichtige Voraussetzung für den Hochlauf der E-Mobilität. Daher treibt der Volkswagen Konzern den Aufbau der Ladeinfrastruktur mit seinen Partnern der Marke Elli in Europa, CAMS in China und Electrify America in Nordamerika voran. Elli ist auch im Energiegeschäft aktiv und verfolgt das Ziel, sich vom Anbieter von Ladeinfrastruktur zum ganzheitlichen Energieserviceprovider zu wandeln.

Das End-of-Life-Management ist ein integraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie des Volkswagen Konzerns. Im Fokus stehen dabei das Produkt- und Batterierecycling. Darüber hinaus ermöglicht es im Rahmen von zirkulären Materialien den Zugriff auf unsere Rohstoffe aus Gebrauchtfahrzeugen.

Konzernstrategie

KERNTHEMEN UND IMPERATIVE DER GROUP STRATEGY



Nachhaltigkeit ist im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie, welche im Kapitel „Ziele und Strategien“ des Konzernlageberichts dargestellt ist. Unsere Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist im Imperativ „Elevate Sustainability“, welcher dem Kernthema „Focus on Fundamentals“ zugeordnet ist, fest in der Konzernstrategie verankert.

Konzernnachhaltigkeitsstrategie

Mit unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir wichtige und zielorientierte Impulse. Die Gesellschaft braucht ein Engagement, das einen positiven Mehrwert erzielt, um zur Regenerationsfähigkeit unseres Planeten beizutragen und für jetzige und zukünftige Generationen eine lebenswerte Zukunft zu gestalten. Wir wollen dazu einen Beitrag leisten und verstehen dabei Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch. Unsere Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Wir pflegen dazu eine partnerschaftliche Zusammenarbeit und konstruktiven Austausch mit unseren Stakeholdern, um zu lernen und uns weiter zu verbessern.

Die Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist für den gesamten Volkswagen Konzern gültig, das heißt für die Konzernstellen, für alle Marken und Gesellschaften. Auf diese Weise umfasst sie unsere Produkte, Dienstleistungen und Stakeholder, inklusive unserer Kundinnen und Kunden. Mit der regenerate+ wollen wir uns als Volkswagen Konzern differenzieren und ermöglichen gleichzeitig unseren Marken, sich in ihrem spezifischen Marktumfeld zu positionieren.

Gemeinsam folgen wir einer Vision für den Volkswagen Konzern und treiben eine nachhaltige Wertschöpfung voran. Die Transformation zu einem nachhaltig wirtschaftenden Unternehmen ist ein Prozess, wir sind stetig in Bewegung. Dabei überprüfen wir unsere Ziele regelmäßig und passen sie fortlaufend an. Unsere Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ zeichnet sich durch Maßnahmen in vier Dimensionen aus: Natur, Unsere Belegschaft, Gesellschaft und Business.

Dimensionen von regenerate+ Natur

Der Volkswagen Konzern hat sich in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie als zentrales Ziel gesetzt, mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Die Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Mensch und Umwelt auszuüben sowie mithilfe regenerativer Maßnahmen zu einer Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

Klimaschutz: Der Volkswagen Konzern will ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen werden

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein. Das Zwischenziel: Bis 2030 soll sich der CO₂-Fußabdruck in der Nutzungsphase unserer Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 30 % (gegenüber 2018) pro von unseren Kundinnen und Kunden gefahrenem Kilometer verringern.

Die Produktionsstandorte weltweit sollen zudem bis 2040 bilanziell CO₂-neutral sein – 10 Jahre früher als ursprünglich geplant. Dafür sollen unter anderem die Treibhausgasemissionen bis 2040 im Vergleich zu 2018 um 90 % reduziert werden. Das will der Volkswagen Konzern zum Beispiel durch die Umstellung der Energieversorgung und Steigerung der Energieeffizienz erreichen. So soll bis 2030 der externe Strombezug aller Standorte zu 100 % aus CO₂-neutralen Quellen stammen. Derzeit stammt bereits der externe Strombezug der europäischen Werke zu 100 % aus erneuerbaren Energien.

Im Rahmen der strategischen Vision der Zero Impact Factory verfolgen wir das Ziel, die absoluten Umweltauswirkungen unserer Produktionsstandorte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten gegenüber 2018 stufenweise um 37,5 % bis 2030, um 68,8 % bis 2040 und anschließend weiter in Richtung bilanzieller Neutralität im Jahr 2050 zu reduzieren. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Klimaschutz befinden sich unter Umweltinformationen im Kapitel „Klimawandel“.

Ressourcen: Der Volkswagen Konzern arbeitet daran, den Bedarf an primären Rohstoffen fortlaufend zu reduzieren

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Dabei steht vor allem die Ressourcenschonung im Fokus. Der Volkswagen Konzern hat sich hierzu konzernweit Ambitionen gesetzt: Wir streben an, bis zum Jahr 2040 in unseren Pkw und leichten Nutzfahrzeugen einen Anteil von 40 % an zirkulären Materialien einzusetzen. Dies gilt für Fahrzeugprojekte mit einem Produktionsstart ab 2040 (exklusive China). Als zirkuläre Materialien definieren wir im Konzern Materialien aus technischen oder natürlichen Kreisläufen, also neben Rezyklat auch biobasierte oder CO₂-basierte Materialien. Bereits jetzt sind in der gesamten ID.-Familie Dachhimmel, Stoffe, Teppiche, Sitze, Türverkleidungen und Dekorflächen aus recycelten Materialien, beispielsweise Sitzbezüge mit Garn aus Meereskunststoffen und recycelten PET-Flaschen, enthalten. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Ressourcen befinden sich unter Umweltinformationen im Kapitel „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“.

Ökosystem: Der Volkswagen Konzern fördert die Biodiversität

Die Herstellung und der Betrieb unserer Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität. Diesem Einfluss wollen wir entgegenwirken, indem wir daran arbeiten, unsere Landnutzung zu reduzieren und so einen Mehrwert für die Natur und die Verbesserung der Artenvielfalt zu erzielen. Wir streben an, Biodiversität nicht nur zu erhalten, sondern sie entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von der Rohstoffgewinnung über die Produktion bis hin zum Recycling – zu fördern. Der Volkswagen Konzern ist sich seiner Verantwortung bewusst. Wir unterstützen weltweit Naturschutzprojekte und engagieren uns seit 2007 für den Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Als Gründungsmitglied der Initiative Biodiversity in Good Company e. V. erkennen wir die drei Ziele des internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt (CBD - Convention on Biological Diversity) an. Wir haben zudem entsprechende Handlungsfelder definiert, um im Rahmen unseres wirtschaftlichen Handelns unseren Beitrag zum Erreichen dieser Ziele zu leisten. Darüber berichten wir alle zwei Jahre in unserem Fortschrittsbericht.

Zur Förderung der biologischen Vielfalt über die eigene Wertschöpfungskette hinaus hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2025 einen Biodiversitätsfonds für externe Natur- und Biodiversitätsprojekte initiiert. Der Fonds ist mit bis zu 25 Mio. € pro Jahr ausgestattet und hat eine geplante Laufzeit von fünf Jahren (2025 - 2029). Ziel ist es, wirkungsvolle Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung der Biodiversität außerhalb der Konzernstandorte und der Lieferkette zu ermöglichen. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Ökosystem befinden sich unter Umweltinformationen im Kapitel „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“.

Unsere Belegschaft

Der Volkswagen Konzern ist ein sozialer Arbeitgeber. Wir stehen für eine vielfältige, inklusive und diskriminierungs-freie Kultur. Durch faire Löhne tragen wir an unseren Standorten zur Sicherung des Lebensstandards unserer Beschäftigten bei. Wir investieren umfassend in die Qualifizierung, Sicherheit und Gesundheit unserer Beschäftigten.

Kultur: Der Volkswagen Konzern fördert eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur

Im Volkswagen Konzern lehnen wir Diskriminierung in jeder Form ab. Wir fördern das partnerschaftliche Verhalten am Arbeitsplatz und engagieren uns für Inklusion. Wir sind überzeugt, dass Integrität und Compliance nur in einer angst-freien Kultur gelebt werden können, und wir schaffen hierfür die Voraussetzungen. Ein besonderes Anliegen ist uns die Erhöhung des Frauenanteils auf allen Ebenen der Belegschaft. Als ein traditionell von Ingenieurinnen und Ingenieuren sowie technischen Fachkräften dominiertes Unternehmen stehen wir wie alle Automobilunternehmen vor besonderen Herausforderungen.

Wichtig ist uns Vielfalt im Hinblick auf Kultur, Herkunft und Muttersprache. Wir messen jährlich im Rahmen des Diversity-Indexes den Internationalisierungsgrad im Top-Management des Volkswagen Konzerns und unser Ziel ist es, diesen kontinuierlich zu steigern. Für das Jahr 2025 war eine Steigerung des Diversity-Indexes auf 154 geplant. Dieser Zielwert für 2025 wurde mit dem Wert von 168 übertroffen. Weiterführende Informationen zur Ausgestaltung des Diversity-Indexes befinden sich unter Sozialinformationen im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ unter der Überschrift „Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit“.

Belegschaft: Der Volkswagen Konzern möchte ein einzigartiger Arbeitgeber sein und Teams zum Erfolg führen

Die Transformation der Automobilindustrie macht die Arbeit in einem Unternehmen wie dem Volkswagen Konzern facettenreicher und interessanter: Coding tritt neben klassische Ingenieurstätigkeiten, künstliche Intelligenz entlastet die Beschäftigten von Routinetätigkeiten und neben physische Produkte treten mehr und mehr digitale Geschäftsmodelle. Im Volkswagen Konzern möchten wir diese Vorteile ausspielen, um den Beschäftigten ein einzigartiges Arbeitserlebnis zu ermöglichen. Wichtig ist uns, dass unsere Beschäftigten beim Wandel mithalten können. Deswegen investieren wir umfangreich in Qualifizierung. Nähere Informationen hierzu befinden sich unter Sozialinformationen im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ unter dem Abschnitt „Arbeitsbedingungen“.

Arbeitsschutz und Gesundheitsprävention: Der Volkswagen Konzern steht für ganzheitlichen Gesundheits- und Arbeitsschutz

Die Gewährleistung eines sicheren und gesunden Arbeitsumfelds ist nicht nur wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Unternehmensführung, sondern auch ein wichtiger Baustein der Arbeitgeberattraktivität. Arbeits- und gesundheitsschutzrelevante Risiken sollen so wirksam reduziert und Prozessstörungen vorgebeugt werden. Wir beabsichtigen in den kommenden Jahren, unsere Präventionsangebote für die Beschäftigten weiter auszubauen. Der Volkswagen Konzern setzt auf präventive Ansätze, um die physische und psychische Gesundheit und das Wohlergehen der Beschäftigten zu fördern. Auch im Bereich der Unfallstatistik ist unser Ziel, eine Unfallhäufigkeitsrate durchgängig für alle Marken und Gesellschaften auf einem führenden Niveau zu etablieren. Zur systematischen Steuerung und Qualitätssicherung unserer Aktivitäten im Bereich Gesundheit und Sicherheit sollen sich alle Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns mit mehr als 1.000 Beschäftigten bis Ende 2026 nach der Norm ISO 45001 zertifizieren lassen.

Gesellschaft

Der Volkswagen Konzern hat als einer der größten Automobilhersteller der Welt eine große Verantwortung gegenüber seinen Partnern, Stakeholdern und der Gesellschaft. Es geht uns nicht nur darum, dieser Verantwortung und Rolle gerecht zu werden, sondern darüber hinaus eine positive Wirkung zu erzeugen. Der ganzheitliche Ansatz von regenerate+ bildet die Basis, um gemeinsam mit den Partnern und Stakeholdern die Nachhaltigkeit voranzubringen.

Lieferkette: Der Volkswagen Konzern gestaltet verantwortungsvolle und nachhaltige Lieferketten

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, nachhaltige Mobilität für kommende Generationen zu ermöglichen. Dazu gehört es, unserer rechtlichen, sozialen und ökologischen Verantwortung nicht nur im eigenen Konzern, sondern auch in unserer Lieferkette gerecht zu werden. Diese umfasst mehr als 63 Tausend. Lieferantenstandorte in 93 Ländern weltweit. Ziel ist es, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, indem Risiken für potenziell betroffene Personen identifiziert, mitigiert und minimiert werden. Wo möglich und über gesetzliche Anforderungen hinausgehend, können auch positive Wirkungen erzielt werden.

Unsere Ambition ist es, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95% der relevanten direkten Lieferanten ein positives Sustainability Rating (S-Rating) haben. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Lieferkette befinden sich unter Sozialinformationen im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“.

Stakeholder: Der Volkswagen Konzern ist ein verlässlicher Partner

Der Volkswagen Konzern ist ein vertrauenswürdiger Partner und will das auch in Zukunft bleiben. Grundlage dafür ist nicht nur unsere lange Tradition, sondern vor allem unser klares Bekenntnis zu nachhaltiger Mobilität und gesellschaftlicher Verantwortung.

Als global agierendes Unternehmen beeinflussen unsere Geschäftsaktivitäten das Leben vieler Menschen. Daraus leiten wir die Verantwortung ab, gemeinsam mit unseren Stakeholdern den Rahmen unseres wirtschaftlichen Handelns aktiv mitzugestalten. Ein kontinuierlicher Austausch mit unseren Stakeholdern ist daher für uns von zentraler Bedeutung. Ziel dieses kritischen und konstruktiven Dialogs ist es, die Bedürfnisse unserer Stakeholder zu verstehen, Vertrauen aufzubauen und langfristige Partnerschaften zu etablieren. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Stakeholder befinden sich im Abschnitt „Interessen und Standpunkte der Stakeholder“.

Gesellschaftliches Engagement: Der Volkswagen Konzern steigert die positive gesellschaftliche Wirkung

Die Gesellschaft ist ein Teil des Volkswagen Konzerns und dieser ist ein Teil der Gesellschaft. Das bringt auch die Verantwortung mit sich, positiv zu wirken – an den Standorten und über diese hinaus. Um dieses Ziel zu erreichen, unterstützt der Volkswagen Konzern verschiedene Projekte durch Spenden. Auch das direkte Engagement der Beschäftigten im Rahmen von Freiwilligenarbeit zählt auf dieses Ziel ein. Mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ bündeln wir die Aktivitäten unter dem Begriff Societal Impact und bringen sie mit dem Rahmen des ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatzes in Einklang.

Das Hauptaugenmerk unserer Aktivitäten im Bereich Societal Impact liegt auf der Unterstützung von Corporate-Citizenship-Projekten in Form von Zukunfts-, Umwelt-, Bildungs- und Gemeinschaftsprojekten an vielen unserer Standorte auf der ganzen Welt. Neben Spenden des Konzerns, unserer Gesellschaften und der Beschäftigten hat der Volkswagen Konzern 2025 einen neuen Sustainability Impact Fund mit bis zu 20 Mio. € pro Jahr für Nachhaltigkeitsprojekte eingerichtet, um das gesellschaftliche Wirken zu verbessern. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Societal Impact befinden sich unter Sozialinformationen im Kapitel „Societal Impact“.

Business

Das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns wird durch den ganzheitlichen Ansatz von regenerate+ weiter vorangetrieben. Neue Geschäftsfelder, neue Produkte, Services und Finanzierungsmodelle erweitern und stärken dabei das Kerngeschäft und unterstützen dessen Transformation. Bei der nachhaltigen Ausrichtung seiner Geschäftsaktivitäten berücksichtigt der Volkswagen Konzern auch die Anforderungen und das Feedback von Investoren sowie Erkenntnisse aus relevanten Ratings.

Umsatz: Der Volkswagen Konzern nutzt und fördert nachhaltigkeitsorientierte Geschäftsfelder

Nachhaltigkeit bleibt ein Leitmotiv für das wirtschaftliche Handeln. Treiber hierfür sind die zunehmend wahrnehmbaren Folgen des Klimawandels, das geschärfte Kundenbewusstsein für eine nachhaltige Lebensweise und nicht zuletzt selbstverpflichtende Rahmenbedingungen wie zum Beispiel das Pariser Klimaschutzabkommen.

Zentral für die Reduktion der durch den Straßenverkehr verursachten Emissionen ist die Elektromobilität. 2025 lag der BEV-Anteil an den Auslieferungen des Volkswagen Konzerns bei 10,9% (8,2%).

Seit 2023 investiert der Volkswagen Konzern zusätzlich über den Venture Capital Fonds Leitmotiv gezielt in die Dekarbonisierung. Leitmotiv wurde mit einem Ankerinvestment von 300 Mio. USD aufgelegt und verfolgt das Ziel, innovative Technologien und Lösungen entlang der gesamten Mobilitätswertschöpfungskette und darüber hinaus zu fördern und deren Marktreife zu beschleunigen.

Weiterführende Informationen zum Themenfeld Umsatz befinden sich unter Umweltinformationen im Kapitel „EU-Taxonomie“.

Finanzierung: Der Volkswagen Konzern stärkt und intensiviert nachhaltige Finanzierungen

Nachhaltigkeits- und Klimaschutzbezogene Geschäftsaktivitäten sind für den Volkswagen Konzern von zentraler strategischer und operativer Bedeutung. Sie bilden eine wichtige Säule der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und haben einen hohen Einfluss auf Investitionsentscheidungen. Dementsprechend ist es unser Ziel, nachhaltigkeitsorientierte Finanzierung aktiv mitzugestalten.

Bis 2030 strebt der Volkswagen Konzern an, dass mindestens 30% des ausstehenden Anleihevolumens über Grüne Anleihen (Green Bonds) finanziert sind. Bis 2040 will der Volkswagen Konzern diesen Anteil auf 50% ausbauen. Um diese Ziele zu erreichen, wird schon heute die Mehrheit des jährlichen Anleihe-Emissionsvolumens in Euro im sogenannten grünen Format beziehungsweise im Rahmen des Klassifizierungssystems der EU-Taxonomie begeben. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Finanzierung befinden sich unter Umweltinformationen im Kapitel „EU-Taxonomie“.

INTERESSEN UND STANDPUNKTE DER STAKEHOLDER

Als international tätiges Unternehmen beeinflussen unsere Geschäftsaktivitäten das Leben vieler unterschiedlicher Menschen. Ein entsprechend ausgerichtetes Stakeholder-Engagement ist daher unerlässlich, um die wesentlichen Handlungsfelder der Konzernnachhaltigkeitsstrategie zu bestimmen und die steigenden und sich verändernden Erwartungen der Stakeholder frühzeitig wahrzunehmen. Unter Stakeholder-Engagement versteht der Volkswagen Konzern die Verpflichtung, mit Interessens- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft systematisch und kontinuierlich in den Austausch zu gehen, ihnen aktiv zuzuhören und ihren Input bei der Weiterentwicklung unserer Strategien zu berücksichtigen. Das Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den in der Grafik aufgeführten Stakeholder-Gruppen. Wir streben an, ihre Anforderungen und Erwartungen an uns zu verstehen, mit ihnen zentrale Themen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ zu diskutieren sowie deren Verknüpfung mit der Konzernstrategie und deren Umsetzung zu erörtern.



Stakeholder sind definiert als Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis von unternehmerischen Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden. Der Volkswagen Konzern hat für sich zehn Gruppen als wichtigste Stakeholder-Gruppen identifiziert. Im Zentrum des Stakeholder-Netzwerks stehen die Beschäftigten sowie die Kundinnen und Kunden. Darüber hinaus wurden auf Basis einer kontinuierlichen Stakeholder-Analyse acht weitere Gruppen identifiziert. Ein stetiger Austausch zwischen internen und externen Stakeholder-Gruppen ist für den Volkswagen Konzern wichtig. Der Aufsichtsrat und der Betriebsrat fungieren in diesem Kontext nicht nur als Kontroll- und Beratungsgremien, sondern auch als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholdern. Der Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns wird als Überwachungsorgan über die Standpunkte und Interessen der jeweils betroffenen Stakeholder in Bezug auf nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten regelmäßig informiert. Er ist insbesondere in Entscheidungen mit grundlegender Bedeutung für das Unternehmen über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Er ist paritätisch

besetzt, das heißt die Hälfte der Mitglieder sind Arbeitnehmervertreter. Interessen, Standpunkte und Rechte der eigenen Beschäftigten sind somit auf höchster Ebene im Konzern vertreten.

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, die Interessen seiner Stakeholder systematisch in die strategische Ausrichtung und operative Umsetzung seiner Geschäftsaktivitäten zu integrieren. Dies erfolgt sowohl auf Marken- und Regionalebene als auch auf Konzernebene. Die Marken und Regionen verfügen über eigene Stakeholder-Engagement-Strategien, die unter anderem durch Kundenbefragungen, Marktforschungsinstrumente und weitere dialogorientierte Formate sicherstellen sollen, dass Produkte und Dienstleistungen den Erwartungen der Kundinnen und Kunden entsprechen.

Aufgabe des Volkswagen Konzerns ist es, die Aktivitäten in einem ganzheitlichen Rahmen zusammenzuführen und zu koordinieren. Dieser Rahmen umfasst:

- > das Stakeholder-Engagement auf Konzernebene mit spezifischen Formaten und dem Fokus auf konzernweit relevante Stakeholder;
- > die Beratung und Koordination der Marken und Regionen bei der Umsetzung ihrer Stakeholder-Engagement-Aktivitäten;
- > die Durchführung regelmäßiger Stakeholder-Analysen und -Befragungen.

Wesentliche Elemente des Stakeholder-Engagements werden durch die Stakeholder-Relationship-Strategie des Konzerns beschrieben, die nach ihrer Neuausrichtung im Jahr 2024 im aktuellen Berichtsjahr weiterentwickelt und fortgeführt wurde. Ziel dieser Strategie ist es, einen offenen und konstruktiven Austausch mit unseren Stakeholdern zu ermöglichen und deren Impulse systematisch in die Weiterentwicklung der Konzernstrategie einzubeziehen. Die Grundsätze der Stakeholder-Relationship-Strategie richten sich dabei übergeordnet an der Konzernstrategie aus. Zentrale Instrumente der Strategie sind regelmäßige Austauschformate, die sich an den jeweiligen Interessensgruppen orientieren, und jährliche Stakeholder-Foren zur strategischen Ausrichtung und Entwicklung des Konzerns sowie themenspezifische Dialogformate.

Darüber hinaus werden Stakeholder-Interessen zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen von den jeweils verantwortlichen Fachbereichen auf Konzernebene berücksichtigt. Weiterführende Informationen finden sich in den relevanten Themenstandards, insbesondere in den Berichtskapiteln unter den Sozialinformationen.

Die Umsetzung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ wurde auch im Jahr 2025 durch Stakeholder-Engagement-Formate begleitet. Ziel war es, alle relevanten Stakeholder-Gruppen über Status und Fortschritte bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie zu informieren und in den direkten Dialog zu treten. Die Beschäftigten konnten sich über den regenerate+ Fortschrittsbericht, Intranet-Artikel, Präsentationen sowie digitale Informationsveranstaltungen über den Fortschritt der Strategie informieren. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, über unterschiedliche Kommunikationswege Fragen zu stellen und Interessen zu bekunden.

Die Integration menschenrechtlicher Aspekte erfolgt über das Compliance Management System zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten sowie über das Responsible Supply Chain System. Weiterführende Informationen befinden sich unter Sozialinformationen in den Kapiteln „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ sowie „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ und „Betroffene Gemeinschaften“. In den beiden letztgenannten Kapiteln wird darüber hinaus dargelegt, wie die Interessen und Standpunkte von Arbeitskräften in der Lieferkette sowie von betroffenen Gemeinschaften Berücksichtigung finden.

Gemäß den Anforderungen der ESRS wurde im Berichtsjahr erneut eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Eine detaillierte Beschreibung hierzu befindet sich unter dem Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“. Die daraus abgeleiteten Inhalte und Themen fließen routinemäßig in die Weiterentwicklung und Umsetzung der Konzernstrategie sowie in Dialogformate wie die Reputationsstudie ein. Letztere wurde zwischen 2017 und 2023 jährlich durchgeführt, um das Vertrauen externer Stakeholder in den Volkswagen Konzern zu ermitteln und in Form einer Kennzahl abbilden zu können. Vor dem Hintergrund sich wandelnder wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen wurde das inhaltliche Framework der Reputationsstudie in den Jahren 2024 und 2025 grundlegend überarbeitet und weiterentwickelt. Die Reputationskennzahl basiert dabei auf einem erweiterten theoretischen Ansatz, der die Dimensionen Vertrauen, Sympathie und Ansehen umfasst und die

zentralen Treiber von Reputation systematisch abbildet. Der daraus ermittelte Global Reputation KPI leistet einen entscheidenden Beitrag zur Verankerung des Stakeholder-Engagements in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und wird neben weiteren Kennzahlen der regenerate+ gegenüber dem Vorstand und Aufsichtsrat berichtet.

Im Jahr 2025 wurde die Studie erstmals nicht nur in den Kernmärkten Deutschland, USA und China, sondern auch in weiteren europäischen und amerikanischen Ländern durchgeführt, um ein umfassendes und differenziertes Bild der Konzernreputation in strategisch wichtigen Regionen zu gewinnen. Neben Deutschland wurde die Befragung auch in Großbritannien, Italien, Frankreich, Spanien, Polen – zusammengefasst als Europa – sowie in Mexiko und Brasilien durchgeführt. Die Ergebnisse der aktuellen Erhebung zeigen für die einzelnen Regionen folgende Reputations-KPIs:

- > Deutschland 81 %
- > Europa (Großbritannien, Italien, Frankreich, Spanien, Polen) 86 %
- > USA 73 %
- > Mexiko 100 %
- > Brasilien 96 %
- > China 98 %

Der jeweilige Reputation KPI fasst zusammen, wie das Unternehmen in den Dimensionen Vertrauen, Sympathie und Ansehen bewertet wird. Für jede dieser Dimensionen wird ermittelt, welcher Anteil der Befragten eine positive Einschätzung abgibt. Diese drei Werte werden anschließend zu einem Durchschnittswert zusammengeführt. Der KPI zeigt somit, wie groß der Anteil der Befragten ist, der die Reputation des Unternehmens insgesamt positiv wahrnimmt. Der Global Reputation KPI entspricht dem arithmetischen Mittel der regionalen KPIs und liegt bei 89%. Aufgrund der konzeptionellen und methodischen Weiterentwicklung der Befragung sind die aktuellen Werte nicht direkt mit den Ergebnissen aus den Vorjahren vergleichbar. Die vorliegenden Ergebnisse zeigen jedoch, dass der Volkswagen Konzern in den befragten Märkten ein hohes Maß an Vertrauen, Ansehen und Sympathie genießt.

Ein zentrales Format unseres Stakeholder-Engagements ist das Volkswagen Group Sustainability Forum, das im Juni 2025 zum zweiten Mal stattfand. Ziel der Veranstaltung war es, einen offenen und konstruktiven Dialog zwischen externen Stakeholdern aus Industrie, Wissenschaft, NGOs sowie internen Vertretenden des Konzerns und der Marken zu ermöglichen. Im Fokus standen die gemeinsame Reflexion aktueller Herausforderungen, die Diskussion von Fortschritten und Erwartungen sowie die Erarbeitung konkreter Impulse für die Weiterentwicklung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie.

Ein weiteres wesentliches Instrument des Stakeholder-Engagements ist der im Jahr 2024 neu ausgerichtete unabhängige Nachhaltigkeitsbeirat, der im Berichtsjahr 2025 seine Arbeit fortgesetzt und weiter konsolidiert hat. Der Beirat ist entlang der vier strategischen Dimensionen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ organisiert. Für jede Dimension wurde eine sogenannte Sustainability Practice Group eingerichtet, in der jeweils drei externe Expertinnen und Experten mit drei internen Beschäftigten aus dem Konzern zusammenarbeiten. Diese Gruppen bieten Raum für einen regelmäßigen, themenspezifischen Austausch auf Augenhöhe und ermöglichen eine kontinuierliche kritische Reflexion strategischer Zielsetzungen und Maßnahmen. Im Berichtsjahr 2025 haben die Practice Groups unter anderem Impulse zur Weiterentwicklung des konzernweiten KPI-Systems sowie zur Ausgestaltung themenspezifischer Roadmaps geliefert. Die Ergebnisse der Gruppenarbeit wurden in regelmäßigen Austauschformaten mit dem Konzernvorstand adressiert, um eine enge Verzahnung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie mit der Unternehmensführung sicherstellen zu können. Die inhaltlichen Schwerpunkte der Practice Groups im Berichtsjahr lagen unter anderem in der Konsultation und Weiterentwicklung von strategischen Initiativen wie der Konzernstrategie, den Konzern-Megatrends sowie dem theoretischen Framework der Reputationsstudie.

Die zwölf externen Mitglieder des Beirats sind wie folgt auf die vier Dimensionen der regenerate+ verteilt:

NATUR

DR. FRAUKE FISCHER

Agentur Auf!

Universität Würzburg

Fachgebiet: Biodiversität

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland; Afrika

REBECCA TAUER

WWF Deutschland

Fachgebiet: Kreislaufwirtschaft

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

DR. JULIAN ZUBER

GermanZero e. V.

Fachgebiet: Klimagesetzgebung

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

UNSERE BELEGESCHAFT

DR. JOEL HARTTER

Parallel Labs

University of Colorado

Fachgebiet: Menschenzentrierte Strategien

Regionaler Schwerpunkt: USA

CHRISTINA SCHILDMANN

Hans-Böckler-Stiftung

Fachgebiet: Arbeit der Zukunft

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

HANNAH ZOLLER

University of Labour

Fachgebiet: Betriebliche Weiterbildung

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

GESELLSCHAFT

ARON CRAMER

BSR

Fachgebiet: Unternehmerische Verantwortung

Regionaler Schwerpunkt: USA

DR. MAJA GÖPEL

Leuphana Universität

Mission Wertvoll

Fachgebiet: Systemische Transformation

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

MARCIN PIERSIAK

Alliance for Responsible Mining

Fachgebiet: Nachhaltige Beschaffung

Regionaler Schwerpunkt: Kolumbien; Europa; Afrika

BUSINESS

ROSALINE MAY LEE

Rensselaer Polytechnic Institute

Fachgebiet: Transformation & Innovation

Regionaler Schwerpunkt: USA; China

WILLIAM TODTS

Transport & Environment

Fachgebiet: Nachhaltige Mobilität

Regionaler Schwerpunkt: Belgien; Europa

JEAN-LOUIS WARNHOLZ

Future Inc.

Fachgebiet: Zukunftsstrategien; Finanztechnologie

Regionaler Schwerpunkt: USA

INFORMATIONEN ZU VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Zusammensetzung und Diversität des Vorstands

Gemäß § 6 der Satzung der Volkswagen AG setzt sich der Vorstand aus mindestens drei Personen zusammen. Zum 31. Dezember 2025 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands berücksichtigt der Aufsichtsrat verschiedene Aspekte, darunter auch Vielfalt (Diversität). Unter Vielfalt als Abwägungsgesichtspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung der Geschlechter. Dabei berücksichtigt der Aufsichtsrat insbesondere auch folgende Gesichtspunkte:

- > Die Vorstandsmitglieder sollen über langjährige Führungserfahrung verfügen.
- > Die Vorstandsmitglieder sollen, wenn möglich, Erfahrung aus unterschiedlichen Ausbildungen und Berufen mitbringen.
- > Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über technischen Sachverstand, insbesondere über Kenntnisse und Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art und sonstigen technischen Erzeugnissen, sowie über internationale Erfahrung verfügen.
- > Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance verfügen.
- > Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein.
- > Es wird angestrebt, einen Frauenanteil zu erreichen, der die gesetzliche Mindestanzahl übersteigt. Nach dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz II, FÜPoG II) gilt für die Volkswagen AG zwingend ein Beteiligungsgebot, dem zufolge mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein müssen. Aktuell beträgt die Frauenquote im Vorstand 12,5%.

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand, Erfahrungen, Auffassungen, Vertretung der Geschlechter sowie Alter der Vorstandsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Vorstandsmitglieder insbesondere in die Lage versetzen, für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“, entgegenwirkt. Sie soll auf diese Weise zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens beitragen. Die genannten Anforderungen zur Zusammensetzung des Vorstands sollen gewährleisten, dass dieser über Erfahrungen verfügt, die für die Konzernbereiche, Produkte und geografischen Standorte des Volkswagen Konzerns relevant sind.

Zusammensetzung und Diversität des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Vertreter der Anteilseigner zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15% der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt. Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Arbeitnehmervertretern. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von den Beschäftigten gewählte Arbeitnehmer. Die anderen drei Vertreter der Arbeitnehmer sind von den Beschäftigten gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Um seine Kontroll- und Beratungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können, muss der Aufsichtsrat als Gesamtgremium über die hierfür erforderliche Expertise verfügen, das heißt Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist – also der Automobilbranche –, und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen können. Dazu gehören insbesondere Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen im Bereich der Transformation der Automobilindustrie, etwa mit Blick auf die Themen Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen. Zudem

sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen. Das betrifft zum Beispiel Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen mit Blick auf Ressourcen, Lieferketten, Energieversorgung, Corporate Social Responsibility, nachhaltige Technologien und entsprechende Geschäftsmodelle. Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse können entscheiden, dass bei Bedarf Sachverständige und Auskunftspersonen zur Beratung über einzelne Gegenstände, wie auch ESG-Fragen, hinzugezogen werden. Weiterführende Informationen zu den Qualifikationen des Aufsichtsrats finden sich in der Qualifikationsmatrix in der „Konzernerklärung zur Unternehmensführung“. Die Zuordnung der Kompetenzen basiert auf einer Selbsteinschätzung des jeweiligen Aufsichtsratsmitglieds.

Bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, wird auf Vielfalt (Diversität) geachtet. Dazu sind insbesondere Aufsichtsrat und Nominierungsausschuss im Rahmen ihrer Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Vertretenden der Anteilseigner berufen. Bei der Vorbereitung solcher Wahlvorschläge soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern eine Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder, unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Im Aufsichtsrat sollten breit gefächerte Erfahrungswerte und unterschiedliche Spezialkenntnisse vertreten sein. Zudem sollte der Aufsichtsrat insgesamt über eine umfassende Meinungs- und Kenntnisvielfalt verfügen, um ein gutes Verständnis des aktuellen Stands sowie der längerfristigen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens entwickeln zu können. Der Aufsichtsrat empfiehlt auch den Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften, die bei Wahlen von Arbeitnehmervertretern ein Vorschlagsrecht haben, sowie dem Land Niedersachsen im Rahmen seines Rechts zur Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern, die Vorgaben des Aufsichtsrats zu seiner Zusammensetzung zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für Personen, die im Rahmen einer eventuell erforderlichen gerichtlichen Ersatzbestellung ein Antragsrecht haben. Die genannten Anforderungen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats sollen auch sicherstellen, dass das Gesamtgremium über relevante Erfahrung im Bereich der Geschäftstätigkeit und der geografischen Standorte des Volkswagen Konzerns verfügt. Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats wird auch auf die Unabhängigkeit der Mitglieder geachtet. Nach der Definition der ESRS sind in der aktuellen Besetzung des Aufsichtsrats die 10 Arbeitnehmervertreter sowie 5 Anteilseignervertreter unabhängig, was zu einem prozentualen Anteil von 75 % führt.

Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz, FüPoG) gilt für den Aufsichtsrat eine gesetzlich vorgeschriebene Quote von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern. Aktuell gehören dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG insgesamt 45 % Frauen an.

Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte im Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG

Der Vorstandsvergütung liegt das vom Aufsichtsrat am 14. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossene Vergütungssystem zugrunde, das der Aufsichtsrat zuletzt im Dezember 2023 und im April 2024 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2024 weiterentwickelt hat, um insbesondere den Interessen des Kapitalmarkts noch besser nachzukommen. Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands ist klar und verständlich. Es setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

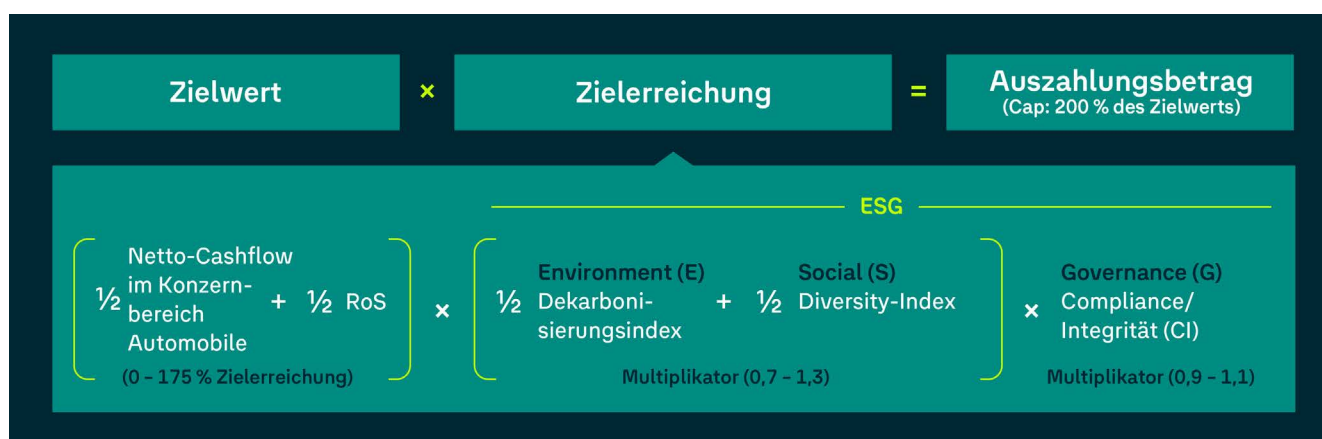
Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus festen und variablen Bestandteilen zusammen. Feste Bestandteile der Vergütung der Vorstandsmitglieder sind das Grundgehalt, Nebenleistungen und die betriebliche Altersversorgung. Variable Bestandteile sind der Jahresbonus mit einem einjährigen Bemessungszeitraum und der Performance-Share-Plan mit einem vierjährigen Bemessungszeitraum (Langzeitbonus). Die Vergütung der im Geschäftsjahr 2025 bestellten Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder findet sich im „Vergütungsbericht“.

Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Unternehmens auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel Earnings per share in Verbindung mit der Aktienkurs-

entwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, soll eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicherstellen und das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft fördern.

Der Jahresbonus ist an den finanziellen Erfolgszielen Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile („Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile“) und Operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns („RoS“) sowie an der Erreichung von Nachhaltigkeitszielen (Environmental, Social und Governance, „ESG“) ausgerichtet, die jeweils über einen Multiplikator („ESG-Faktor“) berücksichtigt werden. Die Integration des ESG-Faktors trägt der Bedeutung von Nachhaltigkeitszielen Rechnung. Dabei werden durch den Dekarbonisierungsindex, den Stimmungs- und Diversity-Index sowie den Governance-Faktor verschiedene Nachhaltigkeitsaspekte abgedeckt.

Der Aufsichtsrat hat für das Geschäftsjahr 2025 von der ihm eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, für das Teilziel Soziales allein den Diversity-Index heranzuziehen und den Stimmungsindex als ESG-Kriterium auszusetzen. Der Stimmungsindex wird ab dem Geschäftsjahr 2026 durch den Engagement-Index abgelöst. Der Engagement-Index wird ab dem Geschäftsjahr 2026 neben dem Diversity-Index als Teilziel Soziales des ESG-Faktors im Rahmen des Jahresbonus herangezogen. Der Dekarbonisierungsindex bemisst sich nach den Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken während des gesamten Lebenszyklus und zeigt den Fortschritt hinsichtlich der Verbesserung unserer CO₂-Bilanz. Der Dekarbonisierungsindex operationalisiert die Klimaschutzziele des Volkswagen Konzerns und ist damit die zentrale klimaschutzbezogene Kenngröße im Unternehmen. Weitere Informationen zu den Treibhausgasemissionsreduktionszielen (Scope 1, 2 und 3) finden sich im Kapitel „Klimawandel“. Mit dem Diversity-Index wird weltweit die Entwicklung des Frauenanteils im Management sowie der Internationalisierungsgrad im Top-Management erhoben. Die Kennzahl setzt Anreize für eine vorbildliche Führungs- und Unternehmenskultur. Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen in den USA bleiben Beschäftigte von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG in den USA sowie von deren Tochtergesellschaften außerhalb der USA sowie sonstige in den USA Beschäftigte hinsichtlich des Frauenanteils bei der Bemessung des Diversity-Index unberücksichtigt. Hinsichtlich der Internationalisierung im Top-Management bleiben Beschäftigte von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG in den USA sowie sonstige in den USA Beschäftigte unberücksichtigt. Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck.



Die im Vergütungssystem zugrunde gelegten ESG-Faktoren sind im Konzernlagebericht des Geschäftsberichts 2025 beschrieben. Sie zählen zu den strategischen, nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und sind den als wesentlich identifizierten Themen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen Konzerns zugeordnet.

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 für die Teilziele Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Diversity-Index) als Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen im Geschäftsjahr 2025 erzielt wurden.

	UMWELT		SOZIALES	
	Dekarbonisierungsindex		Diversity-Index	
in t CO ₂ e/Fahrzeug	2025	in Punkten	2025	
Maximalwert	47,5	Maximalwert	158,0	
Zielwert 100 %-Niveau	48,5	Zielwert 100 %-Niveau	154,0	
Mindestwert	50,5	Mindestwert	150,0	
Ist-Wert	46,3	Ist-Wert	168,0	

Der Governance-Faktor soll im Regelfall bei 1,0 liegen und nur bei besonderen Vorkommnissen nach pflichtgemäßem Ermessen auf 0,9 gesenkt oder auf 1,1 angehoben werden. Für das Geschäftsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für alle Vorstandsmitglieder auf den Regelwert 1,0 festgelegt.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats besteht aus einer festen Vergütung und dem Sitzungsgeld sowie gegebenenfalls aus einer festen Vergütung für die Tätigkeit in den Ausschüssen.

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zur Erhaltung ihrer Tragfähigkeit zu leisten. Die Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Eine wichtige Säule zur kontinuierlichen Verbesserung unserer Nachhaltigkeitsperformance stellt unser Nachhaltigkeitsmanagement dar. Die damit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in der Konzernrichtlinie Nachhaltigkeitsmanagement festgehalten.

Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG. Weitere Verantwortung übernehmen die Ressortvorstände mit ihrer Zuständigkeit für spezifische Managementsysteme mit Nachhaltigkeitsbezug sowie der Chief Sustainability Officer auf Konzernebene. Die Konzern Nachhaltigkeit ist dem Bereich Konzern- und Produktstrategie, Generalsekretariat unter dem Vorstandsressort des Konzernvorstandsvorsitzenden zugeordnet. Diese strategische Verankerung der Nachhaltigkeit im Unternehmen soll zu dessen Resilienz beitragen, da sie eine solide Grundlage für nachhaltige Entwicklung und Widerstandskraft gegenüber äußeren Einflüssen schafft.

Nachhaltigkeit sowie die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ sind Teil des TOP-10-Programms des Konzerns und werden über die strategische Steuerungsstruktur der Konzernstrategie gelenkt. Um den Fortschritt der Dimensionen und Themen unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie – analog der Konzernstrategie und den für das Geschäftsjahr gültigen Zielen des TOP-10-Programms des Konzerns – möglichst transparent zu gestalten, werden die strategischen Ziele und Meilensteine mittels der OKR-Methode (Objectives and Key Results) strukturiert und auch regelmäßig gemessen. Dementsprechend werden für alle Dimensionen und Fokusthemen strategische Ziele (Objectives) und anvisierte Zwischenergebnisse (Key Results) definiert. Diese sollen im Wesentlichen durch zeitlich limitierte Projekte und Arbeitspakete realisiert werden, denen auch die Kennzahlen und weitere Indikatoren zugeordnet sind. Der Erreichungsgrad wird kontinuierlich verfolgt und das Gesamtbild halbjährlich, unter anderem dem Vorstand, aufgezeigt. So sollen die Relevanz der Fokusthemen, deren Ziele und Meilensteine sowie Projekte und Arbeitspakete regelmäßig auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert werden.

Für die systematische Implementierung und zur transparenten Gestaltung des Fortschritts wurden für regenerate+ Kennzahlen definiert. Die Ziele und Kennzahlen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie dienen dabei nicht nur der internen Steuerung, sondern werden auch mit Partnern, der Gesellschaft und dem Kapitalmarkt immer wieder diskutiert.

Des Weiteren übernimmt die Konzernfunktion Nachhaltigkeit die Koordination sämtlicher nachhaltigkeitsrelevanter Aktivitäten sowie des konzernweiten und funktionsübergreifenden Netzwerks für Nachhaltigkeit. Durch klar definierte Kernprozesse wird der Austausch mit Konzernfunktionen, Marken und Gesellschaften strukturiert. Ziel ist es,

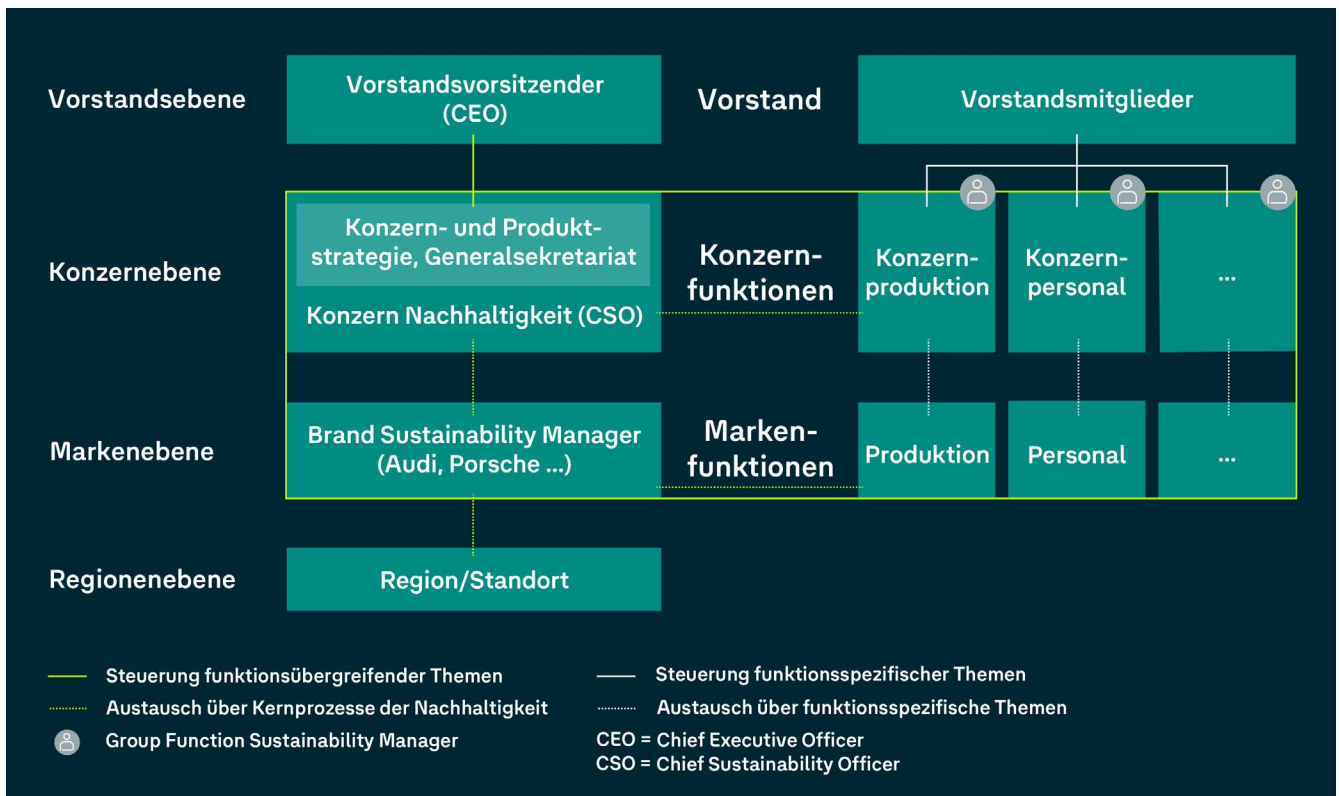
Transparenz über externe Anforderungen zu schaffen und diese in unternehmerisches Handeln zu übersetzen. Dadurch wird ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess der Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns angestrebt.

Zu den zentralen Kernprozessen gehören: die Entwicklung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und die Wesentlichkeitsanalyse, das Stakeholder-Management, ESG-Ratings, Sustainability Policies sowie die Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen im Zusammenhang mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie.

Darüber hinaus werden in den einzelnen Vorstandsressorts funktionsspezifische Nachhaltigkeitsthemen verantwortet und gesteuert. Die jeweilige Verantwortung zur Umsetzung von Managementkonzepten, um Auswirkungen, Risiken und Chancen zu adressieren, obliegt dabei der jeweiligen Konzernfunktion. Sofern dem Vorstand Empfehlung zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen vorgestellt werden, sind Auswirkungen auf nachhaltigkeitsstrategische Fragen zu bewerten und mit dem Chief Sustainability Officer im Vorfeld abzustimmen.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und ist insbesondere in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Überwachung und Beratung durch den Aufsichtsrat umfassen auch Nachhaltigkeitsthemen. So befasst sich der Prüfungsausschuss unter anderem mit der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung und der Überwachung des Prozesses der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Auf Grundlage der Vorprüfung des Prüfungsausschusses und der Ergebnisse der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung durch den hierfür beauftragten Prüfer befasst sich auch der Aufsichtsrat im Rahmen seiner Prüfung des Lageberichts mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Der Aufsichtsrat hat ferner einen Beauftragten für ESG bestimmt. Aktuell nimmt Herr Hans Dieter Pötsch diese Aufgabe wahr. Frau Susanne Wiegand sowie die Herren Hans Dieter Pötsch und Ferdinand Oliver Porsche verfolgen und begleiten die aktuellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringen ihre Expertise in den Aufsichtsrat beziehungsweise in den Prüfungsausschuss der Volkswagen AG ein. Regelmäßige Statusberichte im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten des Vorstands sorgen dafür, dass der Aufsichtsrat stets über alle für seine Aufgaben relevanten Entwicklungen und Veränderungen informiert ist. Zudem bindet der Aufsichtsrat bei Bedarf renommierte externe Expertinnen und Experten ein, die den Aufsichtsrat durch spezialisiertes Wissen und objektive Einschätzungen unterstützen.

Auf Marken- und Gesellschaftsebene übernimmt jeweils das Brand Sustainability Management die funktionsübergreifende Koordination von Nachhaltigkeitsthemen. Es entwickelt die markenspezifische Nachhaltigkeitsstrategie weiter, verantwortet eigenständig die Inhalte, Implementierung und Steuerung sowie Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen innerhalb der Marke. Darüber hinaus repräsentiert es die Marke zu Nachhaltigkeitsthemen nach außen und stimmt sich mit der Konzernfunktion Nachhaltigkeit ab.



Der Vorstand der Volkswagen AG befasst sich regelmäßig mit den Ergebnissen der funktionsübergreifenden Nachhaltigkeits-Kernprozesse, um sich einen Überblick zur Nachhaltigkeits-Performance des Unternehmens zu verschaffen. In diesem Zuge wurden beispielsweise im Berichtsjahr 2025 die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse vom Konzernvorstand bestätigt. Zudem befasste sich der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats mit den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden zusätzlich mit den Zielen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ abgeglichen. Die Ergebnisse dienten dabei als Beitrag, um die Strategie auf ihre allgemeine Resilienz zu überprüfen und sicherzustellen, dass identifizierte Auswirkungen, Risiken und Chancen angemessen berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Überprüfung lag der Fokus zunächst auf einer qualitativen Bewertung des Abdeckungsgrades der ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf regenerate+. Die strategischen Ziele und Ambitionen der regenerate+ fallen mit ihrem Zielhorizont von größer gleich 10 Jahren in die Definition des langfristigen Zielhorizonts gemäß ESRS. Zusätzlich wird die Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Zwischenzielen und Maßnahmen in den jeweiligen Fachfunktionen verantwortet und in den Themenstandards berichtet.

Durch diesen Abgleich konnte aufgezeigt werden, dass regenerate+ langfristig alle nachhaltigkeitspezifischen Themen abdeckt, die für die strategische Weiterentwicklung der ganzheitlichen Nachhaltigkeitsperformance von Bedeutung sind. Die einzigen Ausnahmen stellen wenige themenspezifische Auswirkungen, Risiken und Chancen dar, beispielsweise in den Themenfeldern Kundinnen und Kunden oder politisches Engagement und Lobbytätigkeiten. Diese Aspekte sind innerhalb der Fachbereiche oder Marken in deren spezifischen Aktivitäten abgedeckt. Eine Risikomitigierung erfolgt über die Managementkonzepte in den Konzernfunktionen. Hierbei stehen diesen etablierte Managementwerkzeuge, wie beispielsweise das Risikomanagementsystem, zur Verfügung, um potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen.

Zusätzlich zur beschriebenen Analyse des Abdeckungsgrades in Bezug auf regenerate+ wurde eine Resilienzanalyse in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Bereichen Klimawandel (ESRS E1) und biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) im Jahr 2024 durchgeführt. Diese Analysen bewerten die Wider-

standsfähigkeit des Geschäfts- und Betriebsmodells grundsätzlich für kurz-, mittel- und langfristig als gegeben. Details zum Vorgehen und den Ergebnissen der jeweiligen Resilienzanalyse sind unter Umweltinformationen in den Kapiteln „Klimawandel“ und „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“ zu finden.

RISIKOMANAGEMENT UND INTERNE KONTROLLEN DER NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

Mithilfe des Risikomanagementsystems (RMS) und des standardisierten Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können. Das standardisierte IKS wurde in den letzten Jahren zur besseren Absicherung von Prozessrisiken entwickelt und in wesentlichen Gesellschaften etabliert. Jährlich erfolgt eine risikoorientierte Überprüfung der in das standardisierte IKS einzubeziehenden Gesellschaften. In 26 Kontrollkatalogen werden den Konzerngesellschaften im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern. Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung beispielsweise Prozessrisiken in der Entwicklung oder der Produktion, im Bereich Compliance sowie für Nachhaltigkeitsthemen adressiert. Die Kontrollkataloge werden in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität geprüft und erweitert. Zur Erfüllung der Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung und zur Absicherung des zugehörigen Berichtsprozesses sind im Berichtsjahr mitigierende interne Kontrollen anhand eines Kontrollkatalogs für den Nachhaltigkeitsberichterstattungsprozess im standardisierten IKS durchgeführt worden.

Hierbei wurden die Bestandteile des Berichtsprozesses von der Absicherung der Vollständigkeit und Richtigkeit des Berichtsumfangs, über die Wesentlichkeitsanalyse, die identifizierten Chancen, Risiken und Auswirkungen bis hin zur Vollständigkeit und Richtigkeit der Darstellung in der externen Berichterstattung als Risiken identifiziert und vollständig als abzudeckende Prozessrisiken in den Kontrollkatalog aufgenommen.

Für das Risiko der fehlerhaften Berechnung, Erfassung oder Weiterverarbeitung von Datenpunkten wurde ein risikoorientiertes Konzept aufgesetzt, das unter anderem Aspekte wie die Komplexität der Datengenerierung berücksichtigt. Abhängig von der Risikoeinstufung der Datenpunkte erfolgt eine Aufnahme in den zentralen Ansatz des standardisierten IKS beziehungsweise verbleibt eine dezentrale Dokumentation.

Die regelmäßige Überprüfung der identifizierten wesentlichen Risiken entlang des Berichtsprozesses, die dazugehörigen Kontrollen, die Identifikation potenzieller Kontrollschwächen und deren Behebung sowie die entsprechende Berichterstattung erfolgen im Rahmen der Prozesse des standardisierten IKS. Vierteljährlich erfolgt eine Berichterstattung an den Konzernvorstand sowie den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zum Abarbeitungsstand der identifizierten Kontrollschwächen. Weiterführende Informationen zum Risikomanagementansatz befinden sich im folgenden Abschnitt.

VORGEHENSWEISE UND ERGEBNISSE DER DOPPELTEN WESENTLICHKEITSANALYSE

Die ESRS sehen zur Bestimmung der im Nachhaltigkeitsbericht zu berichtenden Themen eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse vor. Dabei werden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte identifiziert und bewertet. Im Jahr 2023 wurde im Volkswagen Konzern eine Methodik aufgebaut, die sowohl als Leitfaden für den Volkswagen Konzern als auch für die als zukünftig berichtspflichtig angesehenen Gesellschaften im Volkswagen Konzern zur Umsetzung der Wesentlichkeitsanalyse des Berichtsjahres 2024 diene. Dieses Vorgehen zielte darauf ab, die Bewertung nach einheitlichen Schritten und Kriterien durchzuführen. So wurde für das Geschäftsjahr 2024 sowohl für den Volkswagen Konzern als auch für den Teilkonzern der Volkswagen Financial Services AG (inklusive Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Leasing GmbH) und die Volkswagen Financial Services Overseas AG, den Porsche AG Konzern und die TRATON GROUP eine eigene doppelte Wesentlichkeitsanalyse gemäß der festgelegten Bewertungsmethodik durchgeführt. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurden die Bewertungen in der Wesentlichkeitsanalyse für das Geschäftsjahr 2025 aktualisiert. Die Wesentlichkeitsanalyse wird jährlich aktualisiert.

Methodik, Annahmen und Input-Parameter

Betrachtungsgegenstand der Wesentlichkeitsanalyse waren sowohl die eigene Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns als auch die im Abschnitt „Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie“ beschriebenen vor- und nachgelagerten Prozessschritte der Wertschöpfungskette. Als weltweit agierender Konzern wurde eine globale Perspektive auf Auswirkungen, Risiken und Chancen eingenommen. Expertinnen und Experten der Volkswagen AG haben die Identifikation und Bewertung für den gesamten Konzern auf Basis einer einheitlichen Bewertungsskala vorgenommen. Bei spezifischen Auswirkungen wurden ausgewählte Expertinnen und Experten aus Konzern-gesellschaften einbezogen. Dieses Vorgehen hatte das Ziel, Unsicherheiten im Bewertungsprozess zu reduzieren und Annahmen zu validieren. Soweit möglich, wurde für eine datenbasierte Bewertung auf bestehende Analysen und Einordnungen zurückgegriffen. Dazu zählten Analysen aus anderen ESG-Due-Diligence-Prozessen, zum Beispiel Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) für die S-Standards, Lebenszyklusanalysen für ESRS E1 und ESRS E5, SCIP-Chemikalienanalyse für ESRS E2, Wasserfußabdruck für ESRS E3, Standortanalyse für ESRS E4. Bei Unklarheiten über Auswirkungen, insbesondere bei Auswirkungen über Geschäftsbeziehungen und in der weitergehenden Wertschöpfungskette, wurde konzernweit harmonisiert mit konservativen Annahmen gearbeitet. Zusätzlich wurden eine Klimarisikoanalyse, siehe Kapitel „Klimawandel“, und eine Analyse von Auswirkungen auf die Biodiversität, siehe Kapitel „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, durchgeführt.

Prozessschritte im Detail

Der Prozess innerhalb des Volkswagen Konzerns gliedert sich in vier grundlegende Schritte.

- > Kontextanalyse
- > Sammlung von Auswirkungen, Risiken und Chancen
- > Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen
- > Validierung der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse

Kontextanalyse

Im Rahmen einer Kontextanalyse im Geschäftsjahr 2024 hat der Volkswagen Konzern relevante Stakeholder-Gruppen, sein Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette in Bezug auf die ESRS-Anforderungen konkretisiert. Als verbindliche Basis für die Themenliste zur Wesentlichkeitsanalyse wurden die 37 Unterthemen der ESRS definiert, die Unterunterthemen fanden dabei Berücksichtigung. Zusätzlich wurde eine Analyse auf Unternehmensspezifika durchgeführt und Corporate Citizenship als zusätzliches Unterthema definiert. Dementsprechend wurden 38 Themen für die Wesentlichkeitsanalyse im Volkswagen Konzern genutzt. Diese wurden auch als Ausgangsbasis für die Wesentlichkeitsanalyse 2025 verwendet. Für eine höhere Konsistenz mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ wurde das unternehmensspezifische Thema „Corporate Citizenship“ in „Societal Impact“ umbenannt.

Sammlung von Auswirkungen, Risiken und Chancen

Auf Basis der 38 Themen wurden im Geschäftsjahr 2024 positive und negative Auswirkungen, Risiken und Chancen gesammelt. Die Basis stellten insbesondere bereits identifizierte Auswirkungen, Risiken und Chancen des Konzerns dar, einschließlich der des Risiko- und Chancenberichts. Diese wurden ergänzt durch Zulieferungen aus den Konzerngesellschaften. Die Unterunterthemen der ESRS wurden zur Schärfung der Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Unterthemenebene herangezogen. Diese granularen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden jeweils zu Clustern zusammengefasst, die als adäquate Ebene für die Berichterstattung eines global agierenden Konzerns angesehen werden. In Fachgesprächen wurden diese teilweise weiter geschärft und auf Basis bestehender Prozesse zu ESG-Sorgfaltspflichten des Volkswagen Konzerns modifiziert. Die Konzerngesellschaften nutzten die gebildeten Cluster auch als Grundlage für ihre Wesentlichkeitsanalyse und ergänzten in ausgewählten Fällen unternehmensspezifische Aspekte.

Aktualisierung der Sammlung und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen

Für die Wesentlichkeitsanalyse 2025 wurde die Sammlung und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen aus dem Geschäftsjahr 2024 aktualisiert. Hierbei wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse aus dem Vorjahr zu verwenden, sofern es keine wesentlichen Änderungen gab.

Dazu haben im ersten Schritt Themen-Expertinnen und -Experten aus verschiedenen Fachbereichen bewertet, ob es bei den Themen wesentliche Änderungen in den organisatorischen und operativen Strukturen oder in externen Faktoren gab.

Im zweiten Schritt wurde bei einer wesentlichen Änderung das Thema vertiefend diskutiert und gegebenenfalls die Bewertung angepasst. Falls die Bewertung nicht angepasst wurde oder in den Fällen, in denen keine wesentliche Änderung gesehen wurde, wurde die Bewertung aus dem Vorjahr übernommen.

Validierung der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse

In einem letzten Schritt wurde die Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen Konzerns validiert. Ein zentraler Teil dieser Validierung war die Harmonisierung der Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalysen der Konzerngesellschaften. Jede als zukünftig berichtspflichtig angesehene Gesellschaft dokumentierte ihre Ergebnisse und stellte sie für eine Konsolidierung auf Konzernebene zur Verfügung. Die Konsistenz der Bewertungen wurde überprüft, Abweichungen auf Angemessenheit diskutiert und Bewertungen teilweise angepasst.

Einen weiteren Teil der Harmonisierung nahm eine Validierung aus Menschenrechtsperspektive ein. Hier wurde der Schweregrad negativer menschenrechtlicher Auswirkungen betrachtet und ein Abgleich mit den priorisierten Risiken gemäß dem LkSG durchgeführt.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden zum Abschluss mit der strategischen Ausrichtung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie *regenerate+* abgeglichen, im Zuge einer bereichsübergreifenden Validierung abgestimmt und vom Vorstand freigegeben. Der beschriebene Prozess ist über entsprechende Kontrollen im Standard-IKS abgesichert. Um im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres relevante Auswirkungen, Risiken und Chancen für den Wesentlichkeitsprozess erfassen und bewerten zu können, wurden bestehende Stakeholder-Formate und die Ergebnisse aus dem Risikomanagementsystem auf wesentliche Veränderungen geprüft.

Stakeholder-Einbindung

Der Volkswagen Konzern hat die Anliegen seiner relevanten Stakeholder-Gruppen indirekt in die Wesentlichkeitsanalyse integriert, direkte Konsultationen haben nicht stattgefunden. Für die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse wurden interne Expertinnen und Experten eingebunden. So konnte internes Wissen der Fachbereiche zu Bezügen zwischen den Nachhaltigkeitsthemen und den relevanten betroffenen Stakeholdern genutzt werden, etwa aus Analysen und ESG-Ratings. Rückkopplungen individueller Dialoge von Fachbereichen mit Stakeholdern wurden ebenfalls in den Prozess eingebunden. Des Weiteren gehören zu den Fachbereichen, die die bereichsübergreifende Validierung durchführen, auch diejenigen, die auch die Perspektive der Stakeholder-Gruppen berücksichtigt haben, zum Beispiel Nachhaltigkeit, Personalwesen, Betriebsrat, Umwelt und Beschaffung.

Bewertungsmethodik im Detail

Wesentlichkeit der Auswirkungen

In Übereinstimmung mit den ESRS wurden sowohl positive als auch negative Auswirkungen bewertet, um die Wesentlichkeit der Auswirkungen zu beurteilen. Die positiven und negativen Auswirkungen wurden in den beiden Kategorien tatsächliche Auswirkungen und potenzielle Auswirkungen getrennt bewertet. Tatsächliche Auswirkungen im Kontext der Wesentlichkeitsanalyse sind solche Auswirkungen, die bereits heute tatsächlich stattfinden oder stattgefunden haben. Dieser Zeithorizont gilt für alle im Nachhaltigkeitsbericht genannten tatsächlichen Auswirkungen. Potenzielle Auswirkungen sind solche Auswirkungen, die mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eintreten können. Der relevanteste Zeithorizont von potenziellen Auswirkungen wird als kurz- (< 1 Jahr), mittel- (1 - 5 Jahre) oder langfristig (> 5 Jahre) beschrieben.

Zur Ermittlung der negativen Auswirkungen wurden die Parameter Ausmaß, Tragweite und Unumkehrbarkeit einzeln bewertet und mit dem Durchschnitt zum Schweregrad der Auswirkung zusammengeführt. Zur Einschätzung der positiven Auswirkungen wurden Ausmaß und Tragweite bewertet. Auch hier ergibt der Durchschnitt der beiden Kriterien den Schweregrad.

Sowohl bei positiven als auch negativen Auswirkungen wurde im Falle einer potenziellen Auswirkung die Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Bei tatsächlichen Auswirkungen wurde eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 100% zugrunde gelegt.

Auf der Grundlage von Ausmaß, Tragweite und bei negativen Auswirkungen zusätzlich Unumkehrbarkeit wurden die Auswirkungen in Schweregradkategorien eingeteilt. Die Multiplikation der Faktoren für Schweregrad und Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt die Wesentlichkeitsbewertung der Auswirkungen. Auswirkungen werden ab einem Risikoscore von 50 auf einer Skala von 1 bis 100 als wesentlich im Sinne der Materialität der Auswirkungen eingeordnet.

Finanzielle Wesentlichkeit

Im Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht sind die Risikomanagementprozesse des Volkswagen Konzerns beschrieben. Der Risiko-Quartalsprozess deckt dabei alle akuten Sachverhalte ab – unabhängig von der Art des Risikos, wie beispielsweise Vertriebs-, Umwelt- oder Personalrisiken. Zur Erfüllung der Anforderungen aus den ESRS wurde ein zusätzlicher Risiko- und Chancen-Identifikationsprozess aufgesetzt. Das Verfahren zur Identifikation und Bewertung von Risiken und Chancen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung erfolgt dabei in Anlehnung an die bereits im Konzern etablierten Verfahren für den Risiko-Quartalsprozess. Für jedes Risiko und jede Chance aus dem Nachhaltigkeitsumfeld wird basierend auf den Vorgaben der ESRS ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit mit dem potenziellen Schweregrad ergibt und die Risiken und Chancen vergleichbar macht. Der Schweregrad ergibt sich aus den gewichteten Kriterien finanzieller Effekt sowie Reputationseffekt. Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Steuerung und Kontrolle getroffen wurden, abhängig von den ESRS-Vorgaben bei der Bewertung berücksichtigt.

Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit steigt mit zunehmender Wahrscheinlichkeit an, bis er den höchsten Score-Wert von 10 ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit größer 90% im Betrachtungszeitraum erreicht. Für das Kriterium finanzieller Effekt steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationseffekt kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung/-bildung über den lokalen Vertrauensverlust/-gewinn bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust/-gewinn annehmen.

Die Bewertung erfolgt je Risiko oder Chance unter dem Aspekt der finanziellen Auswirkung auf das operative Ergebnis in dem relevanten Zeithorizont, in dem es eintreten kann. Hierbei wird zwischen kurzfristig (< 1 Jahr), mittelfristig (1 - 5 Jahre) und langfristig (> 5 Jahre) unterschieden. Akute Nachhaltigkeitsrisiken werden ebenfalls im Risiko-Quartalsprozess identifiziert, bewertet und gesteuert. Nachhaltigkeitsrisiken werden gleichwertig zu anderen identifizierten Risikoarten behandelt.

Nachhaltigkeitsrisiken/-chancen werden ab einem Risiko-Score von 50 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Effekt von 1 Mrd. € als wesentlich im Sinne der finanziellen Materialität bewertet. Dieses Vorgehen steht in Analogie zu den etablierten Berichtsvorgaben des Risiko-Quartalsprozesses.

Die Bewertungen wurden in einem auf der Wesentlichkeitsanalyse basierenden Prozess mit den jeweiligen Fachbereichen auf Konzernebene erörtert.

Im Rahmen des kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesses werden das RMS und IKS regelmäßig optimiert. Dabei wird den internen und externen Anforderungen, insbesondere den Anforderungen der ESRS, gleichermaßen Rechnung getragen. Fallweise begleiten externe Expertinnen und Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung unserer RMS und IKS.



Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen

Für die Berichterstattung über das Geschäftsjahr 2025 wurden die relevanten Angabepflichten der ESRS auf Basis der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert und in den jeweiligen ESRS-Kapiteln dargestellt.

Um die zu berichtenden Informationen zu ermitteln, wurden im Volkswagen Konzern in einem ersten Schritt die Datenpunkte zu einem bis mehreren der 38 Unterthemen zugeordnet. Im nächsten Schritt wurden die Datenpunkte, die sich ausschließlich auf unwesentliche Unterthemen beziehen, aus der Berichterstattung ausgeschlossen. In einem weiteren Schritt wurde die Betrachtung um freiwillige und Datenpunkte mit schrittweise eingeführten Angabepflichten reduziert, die als nicht berichtsrelevant bewertet wurden. In einem letzten Schritt sind Metriken, die zwar einem wesentlichen Unterthema zugeordnet, aber als nicht relevant eingestuft wurden, aus verschiedenen Gründen ausgeschlossen worden.

Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse

Im Kontext der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sind 28 der 38 betrachteten Unterthemen als wesentlich identifiziert worden. Dabei ist es ausreichend, dass entweder eine Auswirkung oder ein Risiko oder eine Chance als wesentlich bewertet wird. Insgesamt wurden 17 positive Auswirkungen, 20 negative Auswirkungen, 8 Risiken und keine Chancen als wesentlich eingeordnet. Im Vergleich zum Vorjahr wurde bei den Unterthemen „Bodenverschmutzung“, „Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit für alle (Nachhaltigkeit in der Lieferkette)“ und „Ökonomische, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften“ jeweils eine wesentliche negative Auswirkung identifiziert. Diese resultierten aus einem Abgleich mit bestehenden Lieferkettenanalysen. Dadurch sind die Themen „Bodenverschmutzung“ und „Ökonomische, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften“ als neue wesentliche Unterthemen hinzugekommen. Zudem wurden durch eine ganzheitlichere Betrachtung des Themas Biodiversität mit einem stärkeren Fokus auf Lieferkette und Logistik sowie auf den Einfluss des Volkswagen Konzerns zwei negative Auswirkungen als nicht mehr wesentlich eingestuft. Dadurch wurden die Unterthemen „Auswirkungen auf den Zustand der Arten“ und „Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen“ nicht mehr als wesentlich eingestuft und entfallen. Das Unterthema „Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken“ wurde zu „Management der Beziehungen zu Lieferanten“ umbenannt, da Zahlungspraktiken als nicht wesentlich beurteilt wurden. Darüber hinaus wurden in allen Themenstandards weitere Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert, die nicht die Schwelle für die Berichterstattung erreicht haben. Inhärente Risiken werden im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ beschrieben. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen konnten den Unterthemen der ESRS zugeordnet werden (siehe Grafik). Einzig die Auswirkung des Themas Societal Impact wird über zusätzliche unternehmensspezifische Angaben abgedeckt. Für das Berichtsjahr wird die Möglichkeit genutzt, die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den entsprechenden Themenstandards darzustellen. Auch aktuelle finanzielle Effekte werden, soweit wesentlich und erhoben, in den Berichtskapiteln zu den Themenstandards beschrieben.

Themenstandard		Unterthema	Auswirkung/ Risiko/ Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wertschöpfungs- kette	Zeit- horizont
Umweltinformationen	E1: Klimawandel	Klimaschutz	+			
			-			
		Anpassung an den Klimawandel				
		Energie	+			
			-			
	E2: Umweltverschmutzung	Luftverschmutzung	-			
		Wasserverschmutzung	-			
		Bodenverschmutzung	-			
		Besonders besorgniserregende Stoffe	-			
	E3: Wasser	Wasser	-			
	E4: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts	-			
		Auswirkungen und Abhängigkeiten von Ökosystemleistungen	-			
	E5: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ressourcenzuflüsse, einschl. Ressourcennutzung	+			
			-			
		Ressourcenabflüsse	+			
			-			
		Abfall	-			

Themenstandard	Unterthema	Auswirkung/ Risiko/ Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wertschöpfungs- kette	Zeit- horizont
Sozialinformationen	S1: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	+			
		-			
		+			
		-			
	S2: Nachhaltigkeit in der Lieferkette	+			
		-			
		+			
		-			
	S3: Betroffene Gemeinschaften	+			
		-			
		-			
	S4: Kundinnen und Kunden	+			
		-			
		-			
Unternehmens- spezifisches Thema	Societal Impact	+			

Themenstandard	Unterthema	Auswirkung/ Risiko/ Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wertschöpfungs- kette	Zeit- horizont
Informationen zur Unternehmensführung	Unternehmenskultur	+			
	Schutz von Hinweisgebenden	+			
	Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten	+			
	Management der Beziehungen zu Lieferanten	+			
	Korruption und Bestechung	+			



Chance

Positive
AuswirkungTatsächliche
AuswirkungVorgelagerte
Wertschöpfungs-
ketteKurzfristiger
Zeithorizont
(< 1 Jahr)

Risiko

Negative
AuswirkungPotenzielle
AuswirkungEigener
GeschäftsbereichMittelfristiger
Zeithorizont
(1–5 Jahre)Nachgelagerte
Wertschöpfungs-
ketteLangfristiger
Zeithorizont
(> 5 Jahre)

Einführung in das Umweltmanagement

Der Volkswagen Konzern verfolgt im Hinblick auf die Umwelt das Ziel, mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Unsere Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Mensch und Umwelt auszuüben und mithilfe regenerativer Maßnahmen zu einer Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

ÜBERGREIFENDE INFORMATIONEN ZU DEN MANAGEMENTKONZEPTEN

Im Zusammenhang mit den Umweltstandards der ESRS spielen fünf Managementkonzepte eine zentrale Rolle:

- > Dekarbonisierung
- > Vermeidung von Umweltverschmutzung
- > Nachhaltiges Wassermanagement
- > Biodiversität
- > Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Konzepte stützen sich auf unsere Konzernrichtlinien (KRL) zum Umwelt-Compliance-Managementsystem (UCMS), welche eine wesentliche Rolle in der Unternehmenssteuerung spielen. Ergänzend dazu sind der Code of Conduct, unsere Konzernstrategie, unsere Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, der Code of Conduct für Geschäftspartner, unser Leitbild Umwelt goTOzero, die Umweltpolitik, unsere Dekarbonisierungsstrategie und das Biodiversity Commitment von Bedeutung. Diese adressieren die Umweltverträglichkeit der Produkte, Dienstleistungen und Prozesse sowie den ökologischen Fußabdruck des Volkswagen Konzerns.

Diese konzernweit gültigen Dokumente sind intern und mit Ausnahme der KRL auch öffentlich verfügbar. Auf entsprechende Inhalte gehen wir im folgenden Kapitelverlauf ein. Thematische Spezifikationen finden sich jeweils unter dem Abschnitt „Managementkonzept“ innerhalb der Kapitel zu Umweltinformationen.

Im Code of Conduct ist der Umweltschutz als ein zentraler Unternehmensgrundsatz verankert. Als weltweit tätiges Wirtschaftsunternehmen trägt der Volkswagen Konzern Verantwortung für die Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit seiner Produkte, Standorte und Services. Der Anspruch ist es, ein globaler Anbieter nachhaltiger Mobilität und ein Vorbild für den Schutz der Umwelt zu sein. Der Volkswagen Konzern setzt auf umweltverträgliche, fortschrittliche und effiziente Technologien und implementiert diese über den gesamten Lebensweg seiner Produkte. Bereits in der Entwicklung und Produktion achtet der Volkswagen Konzern auf einen schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen, eine fortlaufende Reduktion seiner Umweltauswirkungen und die Einhaltung der Umweltschutzgesetze und -regeln. Darüber hinaus wird die Umweltverträglichkeit der Produkte und Herstellungsverfahren kontinuierlich bewertet und bei Bedarf optimiert.

In der Konzernnachhaltigkeitsstrategie nehmen die Themenfelder Klimaschutz und Energie unter der Perspektive der Dekarbonisierung von Geschäftsaktivitäten des Konzerns eine Schlüsselrolle ein. Dabei soll die Innovationskraft genutzt werden, um den ökologischen Fußabdruck über den gesamten Lebenszyklus der Produkte und Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns zu reduzieren. Die Innovationen sollen gleichzeitig die Kundinnen und Kunden darin unterstützen, umweltfreundlicher zu handeln.

Der Volkswagen Konzern richtet sein Handeln im Rahmen von regenerate+ an den Grundsätzen des Schutzes und der Stärkung der Umwelt aus. In diesem Rahmen stellen die Dekarbonisierung, die Etablierung einer Kreislaufwirtschaft und die Erhaltung der Biodiversität Fokusthemen dar. Die Dimension Natur ist dabei ein wesentliches Element des regenerate+ Rahmenprogramms. Der Volkswagen Konzern strebt an, die positive Wirkung seines Handelns in diesem Bereich messbar und nachvollziehbar zu gestalten. Daher ist es eins der zentralen Ziele der Dimension Natur, mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Unsere Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Mensch und Umwelt auszuüben sowie durch regenerative Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

Mit dem Code of Conduct für Geschäftspartner wird der konzernweite Nachhaltigkeitsfortschritt unterstützt. Um die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzureichen, verpflichten wir Lieferanten, die Anforderungen an ihre direkten Geschäftspartner weiterzugeben. Darüber hinaus engagiert sich der Volkswagen Konzern als verantwortungsvolles Mitglied der Gesellschaft und als Partner für Politik und Wirtschaft. Dabei sucht das Unternehmen aktiv den Dialog über zukünftige Mobilitätskonzepte und eine ökologisch nachhaltige Entwicklung.

Das Leitbild Umwelt goTOzero bildet den Rahmen für alle umweltbezogenen Aktivitäten des Volkswagen Konzerns. Mit diesem Leitbild streben wir an, die Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenswegs unserer Produkte und Mobilitätslösungen zu reduzieren. Die Einhaltung von Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen ist dabei eine Grundvoraussetzung für unser Handeln. Das Leitbild verknüpft unsere Ziele, Kennzahlen, Programme und Maßnahmen und legt den Fokus unseres Handelns auf vier zentrale Handlungsfelder und die darunterliegenden Zielstellungen (siehe Abbildung).



Das Leitbild Umwelt goTOzero befindet sich zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses in einem Review-Prozess, in dessen Rahmen unter anderem die Statements in Bezug auf das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens an aktuelle externe und interne Entwicklungen angepasst werden sollen (siehe auch Abschnitt „Bekenntnis zum

Pariser Klimaschutzabkommen und unsere Klimaziele“ im Kapitel „Klimawandel“). Eine aktualisierte Version des Leitbildes soll im Laufe des Geschäftsjahres 2026 auf der Webseite des Volkswagen Konzerns veröffentlicht werden.

Das Thema Umwelt-Compliance hat für den Volkswagen Konzern den gleichen hohen Stellenwert wie das aktive Engagement für den Umweltschutz. Dies umfasst nicht nur die Einhaltung gesetzlicher und interner Vorgaben, sondern auch den intensiven Dialog und die Zusammenarbeit mit Stakeholdern. Die Einbindung von Beschäftigten, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern, Gesetzgebern, Behörden, Nachbarschaft der Standorte und weiteren Interessengruppen ist für den Volkswagen Konzern von zentraler Bedeutung. Ziel ist es, das Verständnis für deren Erwartungen und Anforderungen im Umweltbereich zu vertiefen. Ihre Anregungen fließen in das UCMS ein, werden sorgfältig bewertet und spiegeln sich in den Prozessen, Produkten und Dienstleistungen des Volkswagen Konzerns wider.

Der Volkswagen Konzern hat für seine umweltbezogenen Entscheidungen, für die Steuerung von Projekten und sein Verhalten im Umweltschutz eine Umweltpolitik formuliert. Diese konkretisiert das übergeordnete Leitbild Umwelt goTOzero. Damit werden Leitplanken für das Verhalten und die Arbeitsweise von Führungskräften sowie Beschäftigten zu fünf Themen gesetzt: Führungsverhalten, Compliance, Umweltschutz, Zusammenarbeit mit Stakeholdern und fortlaufende Verbesserung. Die Umweltpolitik hebt beispielsweise die Integration erneuerbarer Energien, die Dekarbonisierung, nachhaltige Lieferketten sowie die Energieeffizienz hervor. Außerdem beabsichtigt der Volkswagen Konzern, die ökologischen Auswirkungen seiner Prozesse, Produkte und Dienstleistungen zu verringern und das UCMS sowie die Umweltleistung kontinuierlich zu verbessern.

Ausgehend vom Leitbild Umwelt und der Umweltpolitik ist der Umweltschutz fest in den Bereichen des Volkswagen Konzerns, wie beispielsweise Produktion, Logistik und Vertrieb, verankert:

- > In der strategischen Vision der Zero Impact Factory entwickelt der Volkswagen Konzern konkrete Schritte hin zu einer nachhaltigeren Produktion. Diese Vision beschreibt eine idealisierte Fabrik, die möglichst klima-, ressourcen- und umweltschonend produziert und somit nachteilige Umweltauswirkungen bei der Fahrzeug- und Komponentenproduktion reduziert. Auf dem Weg dahin wenden die Marken und Standorte die dafür entwickelten Messmethoden und Steuerungsinstrumente an. Weitere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken.“ Die Messmethoden und Steuerungsinstrumente ermöglichen das Erfassen und Reduzieren der quantitativen Umweltauswirkungen der Produktionsstandorte, insbesondere in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser und Abfall. Zusätzlich im Fokus stehen auch qualitative Aspekte wie das Erscheinungsbild der Fabriken, das Engagement für Biodiversität, der Schutz von Böden, ein funktionierendes Umwelt-Compliance-Management, die Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie ein umweltfreundliches Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter- und Gütertransport.
- > Im Rahmen der Initiative goTOzero Impact Logistics arbeiten die Logistikbereiche konzernweit daran, das Leitbild Umwelt goTOzero des Volkswagen Konzerns in der Logistik aktiv umzusetzen. Durch die fortlaufende Optimierung von Transportnetzwerken und Logistikprozessen – unterstützt durch digitale Lösungen – sollen Transporte vermieden und Emissionen reduziert werden. Ergänzend dazu wird der Einsatz emissionsarmer Technologien und alternativer Energieträger im Transport von Produktionsmaterialien und Fahrzeugen gezielt geprüft, pilotiert und vorangetrieben.
- > Das Vertriebsnetz des Volkswagen Konzerns erstreckt sich weltweit auf über 150 Märkte mit knapp 17.000 Handels- und Servicestandorten. Neben dem breiten Angebot an vollelektrischen Fahrzeugen und Hybridmodellen haben wir das Projekt goTOzero Retail ins Leben gerufen, das sich auf die Dekarbonisierung und Steigerung der ESG-Leistung aller Handels- und Servicestandorte fokussiert und unsere Vertriebspartner bei der Umstellung hin zu einem klimaneutralen Geschäftsmodell unterstützen soll.

Eine Konzernrichtlinie für das UCMS regelt die Anforderungen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten in Bezug auf Umwelt und Compliance. Sie bildet den Rahmen für die Umsetzung des UCMS über alle Phasen der Geschäftstätigkeit und den gesamten Lebensweg der Fahrzeuge in den Marken und Gesellschaften. Die Richtlinie definiert die Mindestanforderungen an die Gesellschaften und gibt ihnen die Flexibilität, diese in einer Weise umzusetzen, die ihrer Geschäftstätigkeit entspricht. Durch die systematische Umsetzung der Anforderungen aus der KRL zum UCMS wird die Wirksamkeit und Robustheit der Umwelt-Compliance-Managementsysteme der Standorte des Volkswagen Konzerns gestärkt. Festgelegte Rollen und Verantwortlichkeiten sorgen für eine eindeutige Zuordnung von Aufgaben und Kompetenzen. Externe

Zertifizierungen führen, neben der Durchführung interner Audits, zu einer objektiven Bewertung dieser Managementsysteme und sollen deren kontinuierliche Weiterentwicklung absichern. Mithilfe des UCMS wird zudem regelmäßig die Wirksamkeit von Maßnahmen überprüft. Eine detaillierte Erläuterung erfolgt jeweils im Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen“ in den jeweiligen Kapiteln innerhalb der Umweltinformationen. Der Volkswagen Konzern gibt gemäß seines UCMS vor, die Beschäftigten der Gesellschaften und Marken regelmäßig im Hinblick auf Umweltschutz und Umwelt-Compliance zu schulen. Gemäß der KRL sind alle Produktions- und Entwicklungsstandorte im Konzern außerdem aufgefordert, ihre Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001 zertifizieren oder nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) validieren zu lassen.

Mit dem Responsible Supply Chain System (ReSC-System) haben wir ein umfassendes Managementsystem etabliert, das menschenrechtliche und umweltbezogene Aspekte in der Lieferkette frühzeitig identifizieren und systematisch adressieren soll. Es zielt darauf ab, negativen Auswirkungen und Risiken entgegenzuwirken oder sie abzustellen, positive Auswirkungen und gegebenenfalls Chancen zu fördern und die Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten kontinuierlich zu verbessern. Das ReSC-System des Volkswagen Konzerns ist auf die Achtung und Förderung der weltweit geltenden Vorschriften zum Schutz der Menschenrechte ausgerichtet.

Die Verantwortlichkeiten des Volkswagen Konzerns im Bereich Umwelt sind klar geregelt. Die konzernweite Steuerung des operativen Umweltschutzes verantworten der Chief Executive Officer (CEO) der Marke Volkswagen Pkw und der Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie (KSK-UE), der von zahlreichen Fachgremien unterstützt wird. Dieser informiert den Konzernvorstand regelmäßig über umwelt- und energierelevante Themen. Der KSK-UE koordiniert konzernweit den Austausch und trifft Entscheidungen zu Umwelt- und Energiethemen. Zu seinen Aufgaben gehören die Implementierung von Ressourceneffizienzprogrammen und die Überwachung der Zielverwirklichung. Als oberstes Umweltgremium des Volkswagen Konzerns hat der KSK-UE eine zentrale Rolle in der umweltbezogenen Entscheidungsfindung. Weitere Gremien übernehmen die Steuerung wichtiger Einzelaspekte, wie zum Beispiel der Konzernsteuerkreis Flotten-Compliance. Klimabezogene Themen werden durch regelmäßige Sitzungen der Konzernsteuerkreise sowie durch einen kontinuierlichen Austausch mit den Leitungen der verschiedenen Forschungs- und Entwicklungseinheiten des Konzerns und der Marken sowie anderer Konzernfunktionen abgestimmt und gesteuert. Zur Unterstützung dieser Abstimmung wurden auf Konzernebene bereichs- und markenübergreifende Arbeitsstrukturen entwickelt. Diese Strukturen bauen auf der Tätigkeit von Gremien wie dem KSK-UE, dem Konzernlenkungsausschuss Produkt-Recycling und der Group Platform Nachhaltigkeit Produkt auf. Das Konzernregelungsmanagement ist zentraler Ansprechpartner für Konzernrichtlinien und überwacht den Gesamtprozess in Bezug auf alle KRL. Jeder verantwortliche Bereich muss die von ihm betreuten KRL und deren Anlagen mindestens einmal jährlich auf Aktualität prüfen und bei Bedarf aktualisieren.

ÜBERGREIFENDE ZIELE UND METRIKEN

Reduktion der spezifischen Umwelteinflüsse durch die Produktion

Das Berichtsjahr 2025 war das langfristig gesetzte Zieljahr zum Erreichen einer Verbesserung der Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) um 45 % pro Fahrzeug beziehungsweise Komponententeil gegenüber 2010. Die UEP ist eine selbst entwickelte Kennzahl, die sich als gewichteter Mittelwert aus den fünf Kennzahlen Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Wasserentnahme, Lösemittlemissionen beziehungsweise flüchtige organische Verbindungen (Volatile Organic Compounds – VOC) und Beseitigungsabfälle ergibt.

Im Basisjahr 2010 lagen der Energieverbrauch bei 2.519 kWh je Fahrzeug, die CO₂-Emissionen bei 1.096 kg je Fahrzeug, die Wasserentnahme bei 4,54 m³ je Fahrzeug, der produktionsspezifische Abfall zur Beseitigung bei 23,3 kg je Fahrzeug und die VOC-Emissionen bei 4,13 kg je Fahrzeug.

Eine Vielzahl erfolgreich umgesetzter Maßnahmen wirkte sich auch 2025 positiv auf die Entwicklung der spezifischen Umweltkennzahlen pro Fahrzeug aus. Die UEP verbesserte sich von 48,5 % im Jahr 2024 auf 53 % im Jahr 2025. Das Ziel von 45 % Verbesserung bis 2025 wurde damit erheblich übertroffen. Die nachfolgende Tabelle zeigt Veränderungen der spezifischen Umweltkennzahlen pro Fahrzeug und macht Veränderungen gegenüber dem Basisjahr 2010 sichtbar.

UMWELTENTLASTUNG PRODUKTION (UEP)

pro Fahrzeug	Einheit	2025	2024
Umweltentlastung Produktion (UEP)	%	-53,0	-48,5
Spezifischer Energiebedarf	%	-23,8	-21,5
Spezifische CO ₂ -Emissionen	%	-71,0	-62,8
Spezifische VOC-Emissionen	%	-69,5	-67,5
Spezifische Wasserentnahme	%	-33,3	-27,1
Spezifischer Abfall zur Beseitigung*	%	-81,9	-79,4

*nur produktionsspezifische Mengen

Das UEP-Ziel steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero und unterstützt die Erreichung der Klimaziele sowie die Verbesserung der Energie- und Ressourceneffizienz. Das Ziel leistet außerdem einen Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Kennzahl UEP steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1, E2, E3 und E5. In Bezug auf Klimawandel (E1) werden im Rahmen der UEP die Kennzahlen Energieverbrauch und CO₂-Emissionen pro Fahrzeug berücksichtigt. Hinsichtlich Umweltverschmutzung (E2) berücksichtigt die UEP die VOC-Emissionen pro Fahrzeug. Im Hinblick auf Wasserressourcen (E3) wird die Wasserentnahme pro Fahrzeug einbezogen. Schließlich adressiert die UEP über die Bewertung von Abfällen zur Beseitigung auch das Thema Kreislaufwirtschaft (E5).

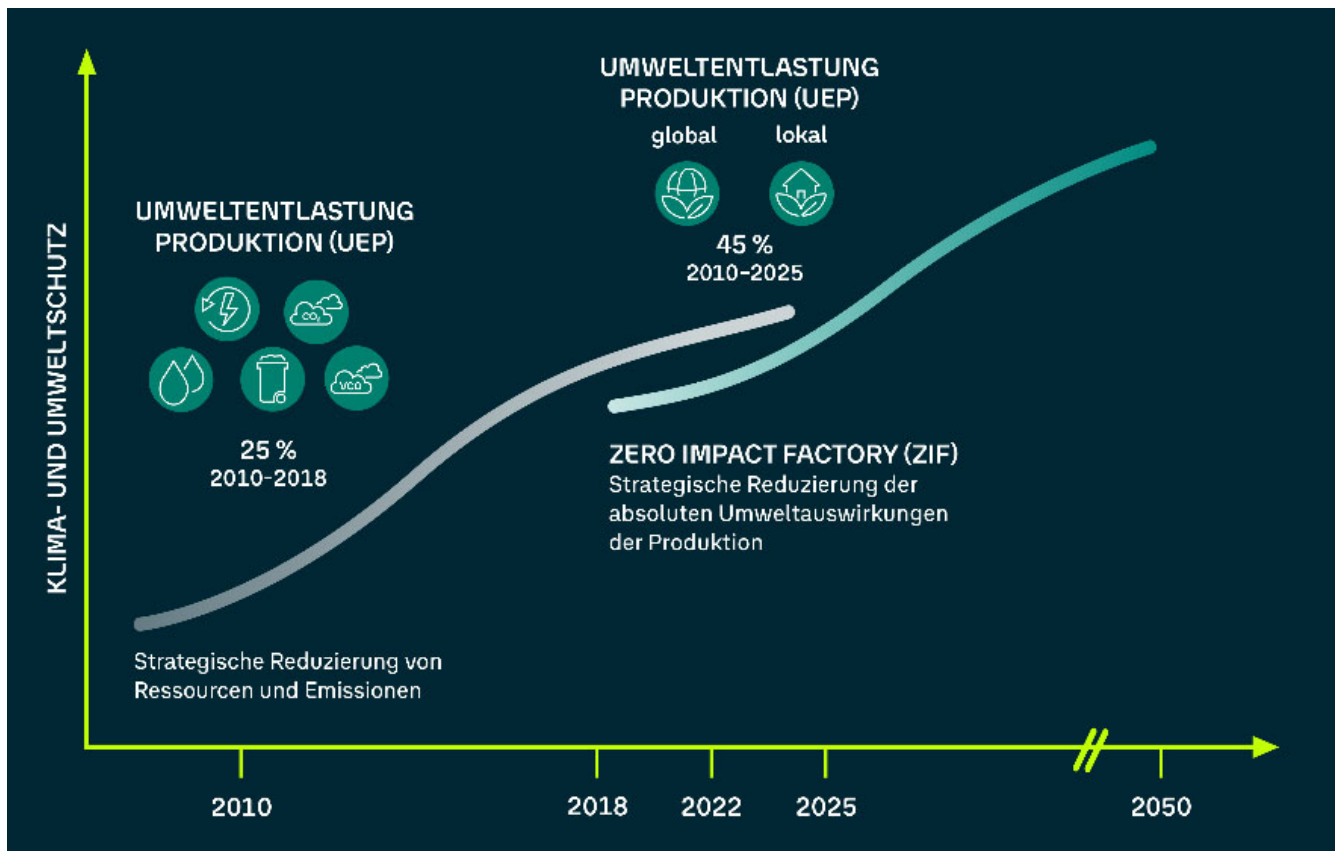
Reduktion der absoluten Umwelteinflüsse durch die Produktion

Mit der strategischen Vision der Zero Impact Factory strebt der Volkswagen Konzern an, die Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte weltweit einheitlich und ganzheitlich zu messen und zu bewerten. Dafür wurden zwei eigenständige Methoden entwickelt: Die Site Checklist analysiert qualitative Aspekte eines Standorts in elf Handlungsfeldern, während die Impact-Points-Methode eine quantitative Bewertung der absoluten Umweltauswirkungen eines Standorts ermöglicht.

Im Rahmen der Impact-Points-Methode verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, die absoluten Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten gegenüber 2018 stufenweise um 37,5 % bis 2030, um 68,8 % bis 2040 und anschließend – als finale Vision – weiter in Richtung bilanzieller Neutralität im Jahr 2050 zu reduzieren. Die Fortschritte werden jährlich überprüft und sollen zukünftig öffentlich kommuniziert werden.

Die Ziele zur Verringerung der Impact Points stehen im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero. Sie unterstützen die Erreichung interner wie externer Klimaziele, die Verbesserung der Energie- und Ressourceneffizienz sowie die Reduktion schädlicher Emissionen in Luft und Gewässern. Die Zielsetzung trägt zur Erreichung der übergeordneten SDGs bei, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Messung der Umweltauswirkungen der Produktion mittels Impact Points bildet die methodische Grundlage zur Erreichung unserer Vision einer Produktion mit minimalen Auswirkungen auf die Umwelt. Nachfolgende Abbildung zeigt die damit einhergehende Transition von der Steuerungskennzahl UEP hin zu den Impact Points.

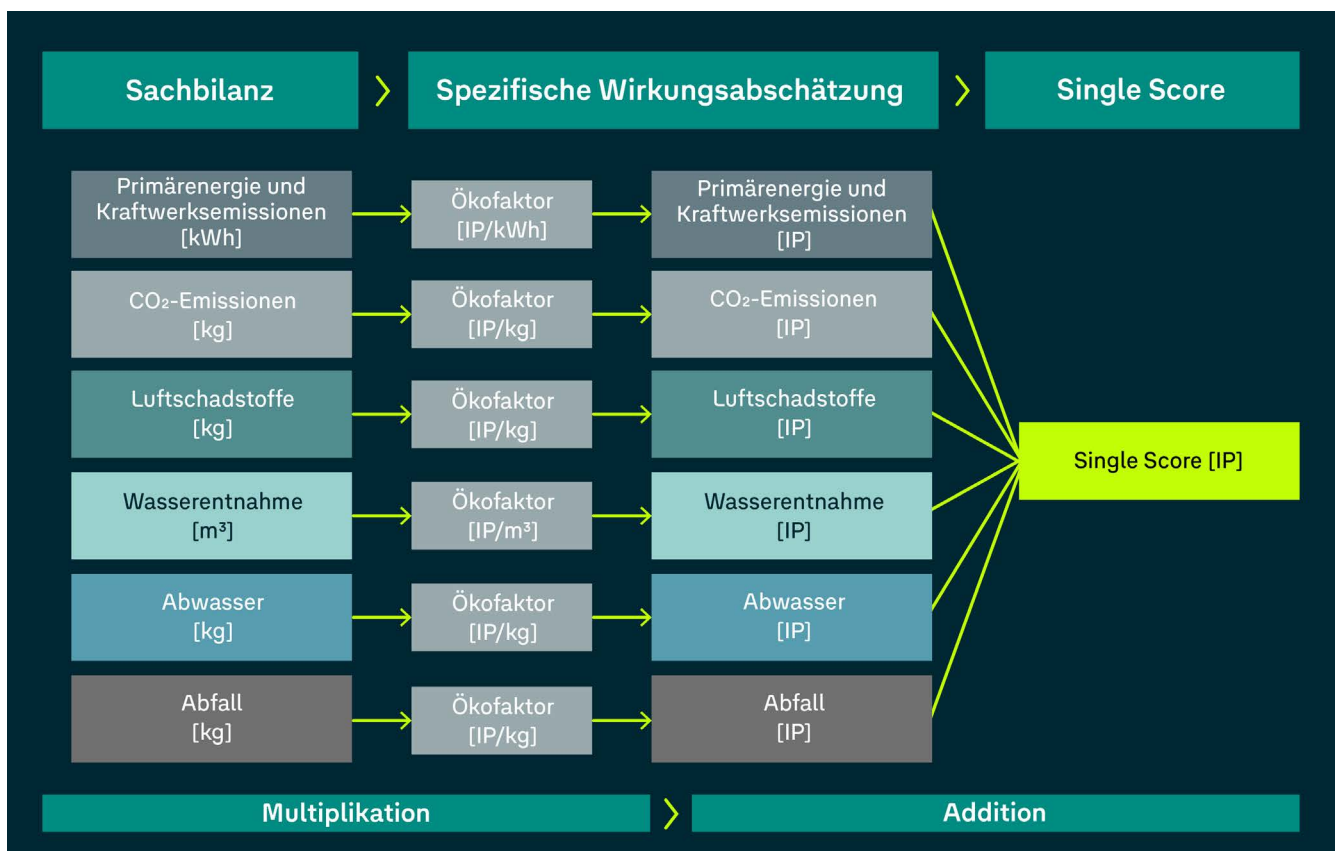


Die Impact-Points-Methode wurde in enger Zusammenarbeit mit wissenschaftlichen Partnern, insbesondere mit der Technischen Universität Berlin, entwickelt und in zwei wissenschaftlichen Veröffentlichungen publiziert. Diese sind öffentlich unter <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0959652622052209> und <https://www.mdpi.com/2071-1050/16/7/3011> abrufbar. Die Impact-Points-Methode basiert auf der Methode der ökologischen Knappheit, die die Wirkung von Schadstoffemissionen und Ressourcenentnahmen auf die Umwelt bewertet. Dabei werden aktuelle Umweltbelastungen in Relation zu den gesellschaftspolitisch als zulässig angesehenen Belastungen gesetzt. Diese sogenannten Belastbarkeitsgrenzen wurden für die Impact-Points-Methode aus nationalen Gesetzgebungen, internationalen Zielen sowie aus wissenschaftlichen Prinzipien abgeleitet. Die Impact-Points-Methode berücksichtigt dabei sechs übergeordnete Umweltaspekte:

- > Primärenergie und Kraftwerksemissionen beziehen sich auf die Bereitstellung und Transmission von Energie durch die Energieinfrastruktur sowie Emissionen am Kraftwerk wie VOC, Stickoxide (NO_x) und Staub (Particulate Matter, PM).
 - > CO₂-Emissionen umfassen den Ausstoß von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) direkt am Standort (Scope 1) beziehungsweise indirekt durch Energiebezug (Scope 2).
 - > Luftschadstoffe beinhalten den lokalen Ausstoß von Luftschadstoffen wie VOC, Stickoxide und Staub direkt am Standort.
 - > Wasserentnahme berücksichtigt die lokale Wasserentnahme sowie die Nutzung der externen Frischwasserinfrastruktur.
 - > Abwasser bezieht sich auf die Einleitung von Schadstoffen wie Stickstoff (N), Phosphor (P), Nickel (Ni) und Zink (Zn) in lokale Gewässer sowie die Nutzung von externer Abwasserinfrastruktur.
 - > Abfälle berücksichtigen sowohl die Transporte als auch die Entsorgungsprozesse für die in der Produktion entstehenden Abfälle (zum Beispiel Deponierung, thermische und stoffliche Verwertung oder Nutzung als Ersatzrohstoffe).
- Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen wird zunächst ein Dateninventar erstellt (Sachbilanz). Anschließend erfolgt die Ermittlung der Umweltauswirkungen je Umweltaspekt durch Multiplikation mit sogenannten Ökofaktoren

(Wirkungsabschätzung). Die Höhe eines Ökofaktors beschreibt die Relevanz des jeweiligen Umweltaspekts, wie beispielsweise CO₂e-Emissionen, im Vergleich zu anderen Aspekten. Die Ökofaktoren berücksichtigen dabei sowohl planetare Grenzen als auch politische Zielsetzungen der Länder, in denen der Volkswagen Konzern Produktionsstandorte betreibt. So erzeugt zum Beispiel die Wasserentnahme an einem Standort mit geringem lokalen Wasserrisiko weniger Impact Points als an einem Standort mit hohem lokalen Wasserrisiko. Hieraus ergibt sich eine Gewichtung der Umweltaspekte.

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine schematische Darstellung des Berechnungsweges zur Impact-Points-Methode.



Die Kennzahl der Impact Points steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1, E2, E3 und E5. In Bezug auf Klimawandel (E1) berücksichtigen die Impact Points sowohl die Umweltaspekte Primärenergie und Kraftwerksemissionen als auch CO₂-Emissionen. Hinsichtlich Umweltverschmutzung (E2) bezieht die Methode die Umweltaspekte Luftschadstoffe und Abwasser ein. Im Hinblick auf Wasser (E3) wird der Umweltaspekt Wasserentnahme berücksichtigt. Schließlich adressieren die Impact Points über den Umweltaspekt Abfall auch das Thema Kreislaufwirtschaft (E5).

Berücksichtigung qualitativer Umweltaspekte in der Produktion

Die intern entwickelte Site Checklist stellt neben den Impact Points die zweite Bewertungsmethode im Rahmen der strategischen Vision Zero Impact Factory dar. Mit ihr wird die Umsetzung festgelegter Kriterien hinsichtlich umweltbezogener Eigenschaften einer Fabrik in elf Handlungsfeldern nachverfolgt. Der Volkswagen Konzern strebt für seine Produktionsstandorte bis zum Jahr 2030 im Mittel mindestens einen Erfüllungsgrad von 60% der Site Checklist an. Bis 2040 soll dieser Wert auf 73,4% und bis 2050 auf 87,2% steigen. Diese Zielsetzung gilt für Produktionsstandorte, die Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten herstellen. Im Basisjahr 2022 lag die Absprungbasis

konzernweit bei 44,5 % durchschnittlicher Erfüllung der Site Checklist. Die Fortschritte werden jährlich überprüft und sollen zukünftig öffentlich kommuniziert werden.

Die Zielsetzung trägt zur Erreichung der übergeordneten SDGs bei, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Site Checklist wurde in Zusammenarbeit mit verschiedenen Konzernfachbereichen, Marken und Gesellschaften entwickelt und orientiert sich an internen sowie externen Vorgaben wie beispielsweise dem EU Green Deal und der EU-BREF-Dokumentation für die besten verfügbaren Technologien (BAT – Best Available Techniques).

Die Site Checklist umfasst elf Handlungsfelder mit insgesamt über 140 überwiegend qualitativen Umweltkriterien: Umwelt Compliance, Architektur und Wahrnehmung, Planung, Digitalisierung, Wasser, Energie und CO₂, Material, Boden, Biodiversität, Schadstoffe sowie Mobilität. Die Handlungsfelder und Kriterien werden regelmäßig evaluiert und bei Bedarf aktualisiert. Die Standorte bewerten jedes Kriterium als erfüllt oder nicht erfüllt. Kriterien dürfen dabei nur als erfüllt bewertet werden, wenn dies mit geeigneten Prüfnachweisen belegt ist. Zulässige Nachweise und Mindestkriterien sind in einem internen Leitfaden definiert. Aus der Erfüllung der Einzelkriterien ergibt sich für jedes der elf Handlungsfelder ein Erfüllungsgrad zwischen 0 % (kein Kriterium erfüllt) und 100 % (alle Kriterien erfüllt). Die Standortergebnisse berechnen sich jeweils als Mittelwert dieser Erfüllungsgrade, wobei alle Handlungsfelder gleich gewichtet werden. Das Konzernergebnis ergibt sich schließlich als Mittelwert aller Standortergebnisse.

Die Methode der Site Checklist mit ihren elf Handlungsfeldern steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1 bis E5. Ein Bezug zum Thema Klimawandel (E1) wird insbesondere über die Handlungsfelder Energie und CO₂ und Mobilität hergestellt. Die Handlungsfelder Boden und Schadstoffe stehen in direktem Zusammenhang mit dem Thema Umweltverschmutzung (E2). Hinsichtlich Wasser (E3) enthält die Site Checklist ein gleichnamiges Handlungsfeld mit entsprechenden Bewertungskriterien. Das Handlungsfeld Biodiversität steht in Zusammenhang mit dem Thema Biologische Vielfalt und Ökosysteme (E4). Schließlich adressiert das Handlungsfeld Material das Themenfeld Kreislaufwirtschaft (E5).

Erhöhung der Anzahl von Lieferanten mit Umweltzertifizierungen

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, seine Umweltauswirkungen in der vorgelagerten Lieferkette zu verbessern. Dafür wurde im Rahmen der regenerate+ das Ziel gesetzt, bis 2040 nachweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95 % der relevanten direkten Lieferanten ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem (zum Beispiel gemäß ISO 14001 oder EMAS) etabliert haben. Das Ziel gilt für Lieferanten mit Produktionsstandorten, an denen mehr als 100 Arbeitskräfte beschäftigt sind und ist durch den Code of Conduct für Geschäftspartner vertraglich bindend. Seit 2022 ist ein Nachweis darüber im Rahmen des Volkswagen Konzern Sustainability Ratings (S-Rating) erforderlich.

Als Ausgangspunkt für die Fortschrittsmessung dient das Jahr 2023, in dem 80 % der Lieferanten bereits ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem besaßen. Im Berichtsjahr konnte der Anteil auf 86 % erhöht werden.

Zur Erreichung des Ziels bis 2040 werden die Fortschritte jährlich durch das Nachhaltigkeitsmanagement der Beschaffung überwacht. Die Methodik basiert auf einem standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung, dessen Angaben und Dokumente von einem externen Dienstleister zentral überprüft und validiert werden. Zudem erfolgt eine Risikoanalyse unter Einbeziehung von Daten externer Dienstleister und risikobasierten Audits. Damit sollen auf die Zielerreichung hingewirkt und regelmäßige Abweichungen frühzeitig erkannt werden.

Einheitliche Erfassung von Umweltdaten

Die Umweltdaten der Standorte stellen eine wichtige Grundlage für die Ermittlung quantitativer Kennzahlen dar, die in den Kapiteln ESRS E1 bis E5 berichtet werden. Der Umfang der betrachteten Standorte wird im Kapitel „Allgemeine Informationen“ beschrieben. Mit der internen Konzernnorm VW 98000 legt der Volkswagen Konzern fest, wie diese sogenannten Umweltindikatoren innerhalb des Unternehmens einheitlich ermittelt und dokumentiert werden sollen. Insgesamt werden circa 200 Umweltindikatoren auf Standortebene erfasst und über das interne Umweltinformationssystem (UIS) berichtet. Die Bereitstellung der Umweltindikatoren liegt in der Zuständigkeit und Verantwortung des jeweiligen Standorts.

Für die Erfassung von Umweltindikatoren sind grundsätzlich folgende Verfahren zulässig: Mit höchster Priorität sollen direkte Messungen physikalischer Größen erfolgen. Dies beinhaltet beispielsweise die Messung der Abwassermengen mittels Durchflussmessgeräten, die Ermittlung der Abfallmengen mittels Wiegen oder die Ablesung von Energieverbräuchen an Energiezählern. Mit nachrangiger Priorität ist eine Berechnung von Umweltindikatoren aus Messgrößen zulässig, falls eine direkte Messung technisch oder wirtschaftlich nicht realisierbar ist. Dies gilt etwa für die freigesetzte Menge an CO₂e aus der Nutzung von Brennstoffen oder die Emission von Schadstoffen ins Abwasser, welche üblicherweise auf Grundlage von Stichprobenmessungen extrapoliert wird. Mit geringster Priorität ist eine Schätzung von Indikatoren auf Basis nachvollziehbarer Annahmen zulässig – beispielsweise einer proportionalen Abhängigkeit der Abfallmenge von der gefertigten Stückzahl. Grundsätzlich müssen alle angewandten Verfahren durch unabhängige Dritte, wie beispielsweise Zertifizierer oder Wirtschaftsprüfer, nachvollziehbar und prüfbar sein.

Umweltangaben werden entsprechend der ESRS-Anforderungen für E1-5 (Energie), E1-6 (THG-Emissionen), E2-4 (Emissionen in Luft und Wasser) und E4-SBM3 (biodiversitätssensible Gebiete) für den Volkswagen Konzern und Gesellschaften mit operativer Kontrolle dargestellt (gemäß Berichtsumfang des Kapitels „Allgemeine Informationen“). Kennzahlen, die über diese Offenlegungsanforderungen hinausgehen, werden für die Gesellschaften mit operativer Kontrolle freiwillig berichtet.

Klimawandel

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und beabsichtigt, bis 2050 ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IM BEREICH KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Klimaschutz				
Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) in der Wertschöpfungskette zu reduzieren. Die größten Effekte zeigen sich hierbei in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch den Wandel zur E-Mobilität in der Nutzungsphase und den so steigenden Anteil an elektrischen Antrieben der Fahrzeuge. Die vorgelagerten THG-Emissionen können durch die Umstellung auf klimafreundlichere Prozesse und Produkte reduziert werden. In eigenen Geschäftstätigkeiten können die THG-Emissionen durch die Entwicklung von Produkten mit einem geringen THG-Fußabdruck reduziert werden, zum Beispiel durch die Verwendung von nachhaltigen Materialien oder die Entwicklung hocheffizienter Motoren.	+			
THG-Emissionen entstehen insbesondere in der Nutzungsphase bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden. Zudem entstehen THG-Emissionen durch den Abbau und die Verarbeitung von Rohstoffen und durch die Herstellung von Komponenten in der Lieferkette sowie im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit.	–			
Das Risiko einer Verfehlung der gesetzlichen weltweiten Flottenemissionsziele, beispielsweise bedingt durch eine nicht ausreichende Umstellung auf elektrische Antriebe oder fehlende Marktresonanz, wurde für den Volkswagen Konzern als wesentliches Übergangsrisiko definiert. Finanzielle Effekte ergeben sich vor allem durch drohende Strafzahlungen. In diesem Zusammenhang wurde im Berichtsjahr ein mittlerer dreistelliger Millionen-Euro-Betrag den Rückstellungen zugeführt. Auch im Jahr 2026 sind voraussichtlich finanzielle Effekte mit diesem Risiko verbunden.				
Anpassung an den Klimawandel				
Die vorgelagerte Lieferkette wird prozess- und datengestützt sowohl im Kurzfrist- als auch im Langfristbereich überwacht und untersucht. Basierend auf aktuellen Vorhersagen zum Klimawandel wird die vorgelagerte Lieferkette des Volkswagen Konzerns zukünftig klimabedingten Gefahren ebenfalls stärker ausgesetzt sein. Als Konsequenz kann es zu Versorgungsstörungen und Anpassungen der Produktionsprogramme in den Produktionsstandorten des Konzerns kommen. Dies wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als physisches wesentliches Risiko identifiziert.				

Energie

Die positiven Effekte zur Verringerung der Nutzung fossiler Energien entstehen durch Nutzung erneuerbarer Energien – vor allem für den Fahrzeugantrieb, durch die Umstellung der Produktion sowie durch Anpassungen in der Lieferkette. Dazu gehören beispielsweise ein höherer Anteil an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, die mit erneuerbaren Energien geladen werden, die Nutzung von Grünstrom an Standorten sowie die Festlegung von Obergrenzen für CO₂-Emissionen pro relevantem Bauteil.

Die Transformation des Volkswagen Konzerns hin zur E-Mobilität wird insbesondere Auswirkung auf die Nutzung der Fahrzeuge haben. In der aktuellen Marktsituation zeichnet sich zwar eine Verlangsamung der Transformation ab, jedoch wird der zunehmende Einsatz von Elektrofahrzeugen zu einer Reduktion des Primärenergiebedarfs führen.

Die Auswirkung ergibt sich aus der Nutzung des verbleibenden Anteils fossiler Energien entlang der Wertschöpfungskette, da die Herstellung und Nutzung von fossilen Energien mit THG- und weiteren Emissionen verbunden sind.



Chance



Positive Auswirkung



Tatsächliche Auswirkung



Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)



Risiko



Negative Auswirkung



Potenzielle Auswirkung



Eigener Geschäftsbereich

Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)



Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Die Prozesse zur Identifizierung möglicher Auswirkungen sind im Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ des Kapitels „Allgemeine Informationen“ beschrieben.

Prozessbeschreibung und Ergebnisse Klimarisikoaanalyse Übergangsrisiken

Die Identifizierung von möglichen Übergangsrisiken und -chancen erfolgte mithilfe einer Szenarioanalyse sowie auf Basis weiterer unternehmensinterner Quellen im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen“ des Kapitels „Allgemeine Informationen“).

Die Zeithorizonte der Analyse entsprechen dabei den allgemeinen Festlegungen in diesem Bericht. Unter dem Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen“ des Kapitels „Allgemeine Informationen“ sind die Verbindungen zwischen der Lebensdauer der Kapitalgüter und den Zeithorizonten der strategischen Planung dargestellt.

Für die Szenarioanalyse wurden die Szenarien „Announced Pledges“ (APS) sowie „Net Zero Emissions by 2050“ (NZE) der Internationalen Energieagentur (IEA) herangezogen. Maßgebliche Quellen waren der IEA-Bericht „Net Zero Roadmap: A Global Pathway to Keep the 1.5 °C Goal in Reach – 2023 Update“ sowie der „Global EV-Outlook 2024“. Die Berichte berücksichtigen die zum Erstellungszeitpunkt aktuellen International Panel for Climate Change (IPCC)-Sachstandsberichte und damit den aktuellen Stand der Klimawissenschaft. Das zugrundeliegende „Global Energy and Climate Model“ der IEA modelliert nicht nur die Transformation des Transportsektors, sondern auch weitere, für Wertschöpfungskette und Geschäftsmodell des Konzerns relevante Sektoren wie Energie- und Rohstoffproduktion.

Das Szenario NZE richtet sich in seinem Ambitionsgrad am Idealziel des Pariser Klimaschutzabkommens aus, die Erderwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen; das Szenario sieht eine begrenzte Überschreitung der 1,5 °C-Grenze vor, wobei der globale Temperaturanstieg bis 2100 auf etwa 1,4 °C zurückgeht.

Damit eignet es sich für eine Einschätzung einer maximal zu erwartenden Intensität und Geschwindigkeit der Übergangsereignisse und somit der maximalen Risikoexposition. Aufgrund seines normativen Charakters und der begrenzten praktischen Umsetzbarkeit wird es jedoch nicht als Richtschnur für die Strategieentwicklung herangezogen. Das APS-Szenario der IEA basiert hingegen auf den aktuell veröffentlichten Verpflichtungen der staatlichen Akteure. Es entspricht einem globalen Temperaturanstieg von deutlich unter 2 °C. Weitere Verläufe mit geringerer Intensität und

Geschwindigkeit der Übergangsereignisse wurden zudem im Rahmen der Strategieentwicklung durch den Volkswagen Konzern untersucht, um Unsicherheiten hinsichtlich der Ausprägung der Risikotreiber zu adressieren (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz“). Hierbei wurden keine zusätzlichen Risiken identifiziert.

Die IEA-Szenarien betrachten verschiedene Zeithorizonte; speziell zum Transportsektor sind konkrete Aussagen zu den Zeitpunkten 2030, 2035 und 2050 enthalten. Der Fokus der Analyse lag auf der Entwicklung bis 2030 für den mittelfristigen Zeithorizont sowie 2035 für den langfristigen Zeithorizont.

Auf Basis der Szenarien konnten mehrere relevante Übergangsereignisse identifiziert werden. Die Szenarien basieren auf der Annahme, dass Regierungen weltweit ambitionierte Klimapolitiken umsetzen, darunter CO₂-Bepreisung, strengere Flotten-Emissionsstandards und Verbote für Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in wichtigen Märkten. Zugleich wird der Ausbau von Anreizsystemen zur Förderung elektrischer Fahrzeuge angenommen.

Marktseitig nehmen die Szenarien an, dass steigende Verfügbarkeit und Kostenrückgang die Nachfrage nach elektrischen Fahrzeugen zusätzlich vorantreiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch der schnelle Ausbau der Ladeinfrastruktur. Unter diesen Annahmen machen Elektrofahrzeuge im Jahr 2030 je nach Szenario etwa zwischen der Hälfte und zwei Drittel der weltweit verkauften Pkw aus. Diese Entwicklung kann allerdings regional stark unterschiedlich ausfallen.

Hierdurch ergibt sich mittel- bis langfristig eine erhöhte Nachfrage nach Batterierohstoffen sowie nachhaltig produzierten und kreislauffähigen Materialien. Für diese kann es zu eingeschränkter Verfügbarkeit und Preissteigerungen kommen.

Aus technologischer Perspektive setzen die Szenarien eine Weiterentwicklung der derzeitigen Batterietechnologie sowie sektorübergreifend eine weitere Steigerung der Energieeffizienz voraus. Hierdurch könnten die Emissionen aus der vorgelagerten Wertschöpfungskette merklich gesenkt werden.

Die Übergangsereignisse wurden entlang der Wertschöpfungskette verortet sowie qualitativ hinsichtlich Auswirkungen auf Strategie und Geschäftsmodell in Form möglicher Risiken und Chancen analysiert. Diese wurden mit den in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse formulierten Risiken und Chancen abgeglichen.

Die Bewertung erfolgte im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse durch relevante Fachbereiche, in Abstimmung mit dem Konzern-Risikomanagement und dem Nachhaltigkeitsmanagement (siehe Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ im Kapitel „Allgemeine Informationen“).

Wesentliche Risiken, die aus dem Bedarf an nachhaltigen Rohstoffen resultieren, sind im Kapitel „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“ beschrieben.

Physische Risiken

Für die Bewertung klimabezogener Risiken der eigenen Standorte wurden Klimagefahren für rund 200 der wichtigsten Konzernstandorte untersucht. Diese umfassen sämtliche Produktionsstandorte sowie wichtige Vertriebs-, Verwaltungs- und Entwicklungsstandorte. Für die Bewertung von klimabezogenen physischen Risiken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette wurden Klimagefahren für circa 1.000 wichtige Zuliefererstandorte untersucht.

Die Untersuchung erfolgte über ein Software-Tool, welches die Geokoordinaten der Standorte nutzt. Es wurden sowohl chronische Gefahren wie Hitze- und Kältestress als auch akute physische Gefahren wie Flussüberschwemmungen oder Sturmfluten analysiert.

Die Betrachtungszeiträume sind an denen des genutzten Software-Tools ausgerichtet und stimmen weitgehend mit den in diesem Bericht angelegten Zeiträumen überein. Der kurzfristige Zeitraum entspricht dem der Status quo-Betrachtung im Tool. Der mittelfristige Zeitraum betrachtet die Entwicklung bis 2030 und stimmt mit dem Zeitraum der strategischen Planung des Konzerns einschließlich der Planung der Kapitalallokation überein. Der langfristige Zeithorizont betrachtet die Entwicklung bis 2050, um der potenziellen Lebensdauer der Vermögenswerte Rechnung zu tragen.

Für die Prognose wurde das Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP5-8.5) - Szenario des IPCC herangezogen, welches ein Hochemissionsszenario nach dem aktuellen Stand der Klimawissenschaften darstellt und somit die maximal zu erwartende Risikoexposition hinsichtlich Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit plausibel abdeckt. Es

prognostiziert bis Ende des 21. Jahrhunderts eine Erwärmung von 3,3 °C bis 5,7 °C und basiert auf intensiver fossiler Brennstoffnutzung, wirtschaftlichem Wachstum und energieintensiven Lebensstilen.

Für die eigene Geschäftstätigkeit wurde festgestellt, dass ein Teil der untersuchten Standorte bereits heute gegenüber relevanten Klimagefahren exponiert ist, wie etwa Flussüberschwemmungen oder Sturmfluten. Im Rahmen der Risikoanalyse wurden auch weitere Stressfaktoren (zum Beispiel Hitzestress, Kältestress, Niederschlag) mit untersucht.

Das Risiko durch direkte Schäden und einen daraus resultierenden Ausfall der Produktion wurde insgesamt anhand der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen auf den Volkswagen Konzern im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse über alle betrachteten Zeithorizonte als nicht wesentlich eingestuft.

Für die vorgelagerte Wertschöpfungskette wurde festgestellt, dass knapp 1/7 der untersuchten Lieferantenstandorte bereits heute gegenüber relevanten Klimagefahren wie Flussüberschwemmungen und Sturmfluten exponiert sind.

Speziell im Hochemissions-Szenario würden viele Klimagefahren wie zum Beispiel Überschwemmungen in den kommenden Jahrzehnten noch deutlich zunehmen, wodurch künftig Störungen in der Lieferkette häufiger beziehungsweise mit größerem Ausmaß auftreten könnten.

Je nach Schwere und Dauer der Lieferverzögerung der betroffenen Bauteilgruppen sowie der konkreten Sourcing-Situation können längere und ausgedehnte Betriebsunterbrechungen, welche potenziell auch mehrere Produktionslinien und/oder Standorte umfassen könnten, nicht ausgeschlossen werden. Dies wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentliches Risiko über alle betrachteten Zeithorizonte identifiziert.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen und Risiken im Feld Klimaschutz und Energie haben Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Strategie des Konzerns. Eine detaillierte strategische Einordnung der wesentlichen Auswirkungen und Risiken erfolgt im Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan“.

Informationen zur künftigen Anpassungsfähigkeit von Strategie und Geschäftsmodell im Hinblick auf wesentliche Übergangsrisiken finden sich im Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz“.

Die wesentlichen Auswirkungen und Risiken werden durch Richtlinien, Maßnahmen und Ziele auf unterschiedlichen Ebenen adressiert. Im Vordergrund stehen die Minderung negativer Auswirkungen, die Stärkung positiver Auswirkungen sowie die Vermeidung beziehungsweise Minderung wesentlicher Risiken.

Die Richtlinien und übergeordneten Maßnahmen im Hinblick auf die beschriebenen wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen im Bereich Klimaschutz und Energie werden im Abschnitt „Minderung des Klimawandels und Energieeffizienz“ beschrieben. Unter dem Abschnitt „Einsatz erneuerbarer Energien“ werden weitere Maßnahmen bezogen auf die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette beschrieben, inklusive der Nutzungsphase der Produkte.

Weitere Details und Umsetzungsbeispiele zu Maßnahmen finden sich im Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“. Dabei zielen die Maßnahmen in den Abschnitten „Keine Dekarbonisierung ohne E-Mobilität“, „Steigerung der Fahrzeugeffizienz“, „Bilanziell CO₂e-neutrale Nutzungsphase“ sowie „Beitrag zu einer klimaschonenden Logistik und Hard-to-Abate-Sektoren“ auf die Auswirkungen in der Nutzungsphase der Produkte. Die Maßnahmen unter den Abschnitten „Klimaschutz in der Fertigung“, „Zero Impact Logistics“ und „Dekarbonisierung der Händler-netze“ betreffen die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit sowie Teile der nachgelagerten Wertschöpfungskette. Die Maßnahmen in Bezug auf die vorgelagerte Lieferkette werden unter dem Abschnitt „Vorgaben für Dekarbonisierung in der Lieferkette“ dargestellt.

Richtlinien und Maßnahmen zur Steuerung der wesentlichen Risiken sind im Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz“ dargestellt.

Das unter dem Abschnitt „Reduktion der Scope 3 THG-Emissionen in der Nutzungsphase“ dargestellte Ziel zählt zudem auf das identifizierte wesentliche Übergangsrisiko ein. Gleiches gilt für die in den Abschnitten „Keine Dekarbonisierung ohne E-Mobilität“ und „Steigerung der Fahrzeugeffizienz“ dargestellten Maßnahmen.

STRATEGIE: KLIMAWANDEL UND ÜBERGANGSPLAN

Strategie für den Klimawandel

Nachhaltigkeit wird ein bedeutsames Thema in der Geschäftswelt bleiben und weiter an Bedeutung gewinnen, getrieben durch die immer stärker wahrnehmbaren Folgen des Klimawandels, ein größeres Bewusstsein für nachhaltige Lebensstile bei den Kundinnen und Kunden und nicht zuletzt durch Rahmenbedingungen wie dem Pariser Klimaschutzabkommen.

Die Dekarbonisierung ist ein Kernbestandteil der Konzernaktivitäten und nimmt eine Schlüsselrolle in der Strategie des Volkswagen Konzerns ein. Unsere Dekarbonisierungsstrategie umfasst grundsätzlich den gesamten Konzern. Ein konzernweiter Dekarbonisierungsplan im Sinne des ESRS E1 Paragraph 16 liegt bisher noch nicht vor, da die TRATON GROUP und Everllence (vormals MAN Energy Solutions) über keine Übergangspläne verfügen. Die im Folgenden dargestellten Maßnahmen und Kennzahlen zur Implementierung des Dekarbonisierungsprogramms fokussieren sich auf den Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge des fahrzeugbezogenen Geschäfts. Die durch die Digitalisierung und Elektrifizierung getriebene Transformation erfordert umfassende Investitionen, welche in der Konzernstrategie verankert und in der Mittelfristplanung berücksichtigt sind.

Operationalisierung des Dekarbonisierungsprogramms

Unser Dekarbonisierungsprogramm schließt den gesamten Lebensweg unserer Produkte ein. Es wird über eine klare Maßnahmenhierarchie operationalisiert. Für das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird diese Maßnahmenhierarchie im Folgenden beschrieben: An erster Stelle stehen Maßnahmen, mit denen sich CO₂e-Emissionen vermeiden lassen. An zweiter Stelle folgen die Maßnahmen, mit denen der Konzern die Energieversorgung in der gesamten Wertschöpfungskette und in allen Lebensphasen eines Fahrzeugs sukzessive auf regenerative Energie umstellen will. Zuletzt werden in ausgewählten Fällen nicht vermeidbare CO₂-Äquivalent (CO₂e)-Emissionen über Klimaschutzprojekte kompensiert, die höchsten internationalen Standards Rechnung tragen. Weiterführende Informationen folgen im Abschnitt „Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen“.

Innerhalb der Maßnahmenhierarchie definiert der Volkswagen Konzern vier wesentliche Dekarbonisierungshebel, über die die Erreichung der Emissionsreduktionsziele geplant ist. Diese Dekarbonisierungshebel werden im Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“ näher erläutert. Konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung werden beispielsweise in den Abschnitten „Klimaschutz in der Fertigung“ und „Keine Dekarbonisierung ohne E-Mobilität“ beschrieben.

Bekenntnis zum Pariser Klimaschutzabkommen und unsere Klimaziele

Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen¹. Unsere Ambition ist es, als Unternehmen bis 2050 bilanziell CO₂-neutral zu sein. Dieses Ziel wollen wir mithilfe unserer oben beschriebenen Maßnahmenhierarchie erreichen, wobei wir mit klarer Priorität zuerst Emissionen verringern und vermeiden und nur für schwer oder nicht zu vermeidende Emissionen Offsetting-Maßnahmen anwenden wollen. Für die Produktion und die dazugehörigen Scope 1 und 2 Emissionen haben wir uns dieses Ziel bereits für 2040 gesetzt, nähere Informationen finden sich im Abschnitt „Reduktion der Scope 1- und 2- THG-Emissionen“. Weitere zertifizierte Ziele gibt es für die Nutzungsphase (Scope 3 - Kategorie 11), die im Abschnitt „Reduktion der Scope 3 THG-Emissionen in der Nutzungsphase“ genauer beschrieben werden.

Strategische Umsetzung durch das konzernweite Nachhaltigkeitsmanagement

Im Volkswagen Konzern ist ein konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement etabliert, das auch das Thema Klimaschutz umfasst. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer internen Konzernrichtlinie festgehalten.

¹ Aufgrund veränderter politischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen sowie volatiler Märkte ist aktuell eine belastbare Ableitung eines 1,5 °C - Klimatransitionspfades, für den es derzeit keine finalen Anforderungen der SBTi gibt, insbesondere für die durch uns nicht direkt beeinflussbaren Scope 3-Emissionen, die maßgeblich vom Absatz der vollelektrischen Fahrzeuge abhängen, nicht darstellbar.

Der Fortschritt des Übergangsplans wird durch die strategischen Kennzahlen gemessen. Die strategischen Kennzahlen sind unter anderem Scope 1, 2 und 3 - Emissionen, der Dekarbonisierungsindex (DKI) und der Anteil der Elektrofahrzeuge (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „THG-Emissionen“ sowie Kapitel „Allgemeine Informationen“). Diese dienen auch der Fortschrittskontrolle innerhalb der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+.

Aktivitäten im Rahmen der EU-Taxonomie

Detaillierte Ausführungen zur EU-Taxonomie erfolgen im Kapitel „EU-Taxonomie“.

Produktionskapazitäten und technische Anlagen

Produktionskapazitäten und technische Anlagen, die auf die Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren fokussiert sind, laufen Gefahr, im Zuge des Übergangs zu einer dekarbonisierten Wirtschaftsweise an Wert zu verlieren und möglicherweise zu sogenannten „gestrandeten Vermögenswerten“ zu werden. Der Anteil dieser Investitionen in Scope 1 und 2 ist im Vergleich zu den Scope 3 - Emissionen des Unternehmens jedoch nachgelagert, da er sich im Wesentlichen auf die Herstellung der Fahrzeuge beschränkt. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch die Fokussierung seines Investitionsprogramms auf innovative Fertigungskonzepte, die der Transformation des Unternehmens dienen.

Exposition hinsichtlich Kohle-, Öl- oder Gasaktivitäten

Der Volkswagen Konzern konzentriert sich auf die Herstellung, den Vertrieb und das Marketing von Kraftfahrzeugen und Mobilitätslösungen. Der Hauptwirtschaftszweig des Unternehmens ist die Herstellung von Kraftfahrzeugen. Ausschließlich Investitionen in diesen Wirtschaftszweig sind als wesentlich eingestuft worden. Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten hat sich ergeben, dass Aktivitäten mit Kohle, Öl und Gas im Wesentlichen nur im Zusammenhang mit dem fahrzeugbezogenen Geschäft stattfinden und diesem zuzurechnen sind.

Angabe zu Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten

Im Rahmen der Climate Benchmark Regulation wurden die Ausschlusskriterien für Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass Anhang 12.1 nicht zutreffend ist. Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte sind Indizes, die besonderen Kriterien unterliegen und von Anbietern entlang dieser sowie eigener Kriterien zusammengestellt werden. Zudem ist gemäß Anhang 12.2 kein Ausschluss durch Administratoren von Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten bekannt.

Verantwortlichkeiten für die nachhaltige Umsetzung

Detaillierte Informationen hinsichtlich der Verantwortlichkeiten finden sich im Abschnitt „Nachhaltigkeitsmanagement“ des Kapitels „Allgemeine Informationen“.

STRATEGIE: KLIMAWANDELRESILIENZ

Die Resilienzanalyse wurde im Jahr 2024 durchgeführt und baut auf den Ergebnissen der Klimarisikoanalyse (siehe Abschnitt „Prozessbeschreibung und Ergebnisse Klimarisikoanalyse“) und der Wesentlichkeitsanalyse (siehe Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen“ des Kapitels „Allgemeine Informationen“) auf. Zudem wurden die in der Szenarioanalyse erarbeiteten kritischen Annahmen zur Entwicklung des Sektors einbezogen. Die Resilienzanalyse umfasst die zentralen Elemente des Geschäftsmodells und fokussiert sich auf die als wesentlich identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen und deren wesentliche Treiber entlang der Wertschöpfungskette. Zur Bewertung der Widerstandsfähigkeit des Volkswagen Konzerns wurden mehrere Aspekte einbezogen: operative Steuerungsmechanismen in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, deren Einbeziehung in Unternehmensplanung und -strategie sowie nötige Kapazitäten für eine weitergehende Anpassung des Geschäftsmodells. Die betrachteten Zeiträume entsprechen denen im Kapitel „Allgemeine Informationen“ im Abschnitt „Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS“, wie sie auch in der doppelten Wesentlich-

keitsanalyse verwendet wurden. Für den langfristigen Zeithorizont fokussieren wir uns auf den Zeitraum bis 2035 als Zieljahr der aktuellen Konzernstrategie.

Einen wesentlichen Baustein zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit in Bezug auf den Klimawandel stellt die Positionierung von Dekarbonisierung als ein maßgeblicher Bestandteil der Konzernstrategie, wie bereits im Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan“ erläutert, dar. Darüber hinaus ist der Klimaschutz fest in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert und wird durch entsprechende Kennzahlen gemessen und gesteuert. Dazu zählt unter anderem der Dekarbonisierungsindex (siehe Abschnitt „Ziele: Klimawandel“).

Die Steuerung der Flottenemissionen hinsichtlich Treibhausgasausstoß obliegt dem Konzern-Steuerkreis Flotten-Compliance (KSK FC). In ihm sind Expertinnen und Experten aller Pkw-Marken und relevanter Fachbereiche vertreten. Der KSK FC überwacht die Einhaltung der regulatorischen Anforderungen und kann bei drohenden Abweichungen vor allem kurz- und mittelfristig wirkende Maßnahmen, beispielsweise zur Vertriebssteuerung, anstoßen. Die regulatorischen Anforderungen sowie Prognosen zur Marktentwicklung gehen zudem in den mittel- und langfristigen Planungsprozess ein.

Zentraler Hebel zur Einhaltung ambitionierter Flottengrenzwerte ist die weitere Elektrifizierung unserer Produktpalette (siehe hierzu Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“). Im Planungsprozess werden hierzu mit den Marken Zielgrößen festgelegt sowie Investitionsbedarfe und erforderliche Anpassungen der Produktionsstandorte über einen fünfjährigen Zeithorizont ermittelt. Unsicherheiten verbleiben hinsichtlich der Geschwindigkeit und Konsequenz, mit der die Elektrifizierung in den verschiedenen Märkten regulatorisch vorangetrieben wird. Daher wurden bei der Erarbeitung der Konzernstrategie verschiedene Szenarien untersucht. Auf dieser Basis wurden konkrete Handlungsoptionen entwickelt und bewertet, mit denen der Konzern sich flexibel an unterschiedliche Ausprägungen der Rahmenbedingungen anpassen kann.

Die dargestellten operativen Steuerungsmaßnahmen und der explizite Einbezug in die integrierte Planung wirken hier vor allem kurzfristig; die geschilderte Adaption der Konzernstrategie hingegen mittel- und langfristig.

Zur Umsetzung der Anpassungsmaßnahmen verfügt der Konzern über ausreichende Kapazitäten. Eine zweistellige Anzahl an Standorten wurde in den vergangenen Jahren bereits erfolgreich auf die Produktion von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen beziehungsweise der dafür benötigten Komponenten umgestellt. Dieses Vorgehen dient als Vorbild für den weiteren Umbau der Konzernstandorte. Für die Umsetzung der Konzernstrategie zur Reduktion der Emissionen im Kontext der Dekarbonisierungsstrategie sind umfangreiche Umschulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen notwendig, die teilweise bereits durchgeführt werden. Es gibt ein strategisches Vorgehen und regelmäßige Austauschformate innerhalb des Volkswagen Konzerns zu Themenfeldern der Bildung (siehe auch Abschnitt „Aufbau und Ausbau eines digitalen Weiterbildungsangebots“ des Kapitels „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“).

Zur Deckung seines Kapitalbedarfs, der auch für die weitere Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie notwendig ist, stehen dem Volkswagen Konzern diversifizierte Geld- und Kapitalmarktinstrumente zur Verfügung (siehe Abschnitt „Refinanzierung“ im Kapitel „Aktien und Anleihen“). Das Green Finance Framework des Volkswagen Konzerns ermöglicht es dem Unternehmen, taxonomiekonforme Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie, etwa für die Entwicklung und Produktion vollelektrischer Fahrzeuge, durch nachhaltige Finanzinstrumente zu refinanzieren (siehe hierzu auch Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan“).

Der Volkswagen Konzern hat im Bereich des Supply Chain Managements Prozesse und Methoden implementiert, die kurzfristige Versorgungsstörungen wirksam mitigieren sollen. Hierzu gehören eine etablierte Krisenmanagementstruktur in der Beschaffung sowie die bereichsübergreifende Koordination zwischen Beschaffung, Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion und Logistik. Hierdurch können im Zusammenspiel mit einem weltweit aufgestellten Lieferantennetzwerk Ausfälle einzelner Lieferantenstandorte in vielen Fällen kompensiert werden. Mittel- bis langfristig wird die Resilienz gegen die Auswirkungen klimabedingter Gefahren ein wesentlicher Bestandteil in der Beschaffungsstrategie sein.

In Summe ergab die Resilienzanalyse, dass die wesentlichen Auswirkungen und transitorischen Risiken umfassend, spezifisch und integriert im Unternehmen adressiert werden. Die Fähigkeit, das Geschäftsmodell an die Heraus-

forderungen des Klimawandels anzupassen, wird daher für den kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizont als gegeben eingeschätzt.

Hinsichtlich der physischen Klimarisiken konnte eine umfassende Betrachtung konkreter Gegenmaßnahmen auf Standortebezug aufgrund der hohen Anzahl der Konzernstandorte noch nicht erfolgen. Diese ist im Rahmen der Risikoanalyse zur EU-Taxonomie für die dort relevanten Standorte erfolgt. Nähere Informationen dazu sind im Kapitel „EU-Taxonomie“ zu finden.

Grundsätzlich fordert das Business Continuity Management von allen operativen Einheiten, eine Gefährdungsbeurteilung durchzuführen und gegebenenfalls entsprechende Notfallpläne aufzustellen. Des Weiteren fordert der Volkswagen Konzern seine Lieferanten kontinuierlich und regelmäßig dazu auf, ihre Lieferkette resilient gegenüber klimabedingten Gefahren aufzustellen.

An einigen Standorten wurden zudem bereits die konkrete Exposition gegenüber Klimagefahren sowie die getroffenen Gegenmaßnahmen durch den Konzern untersucht. In den kommenden Jahren soll dies schrittweise an weiteren Produktionsstandorten erfolgen. Ein weiterer Baustein der Resilienz ist die umfassende Abdeckung der eigenen Vermögenswerte mit entsprechenden Versicherungen, welche in Zusammenarbeit mit Versicherern für die konzerneigenen Standorte regelmäßig überprüft und an sich ändernde Risikosituationen angepasst wird.

Im Ergebnis ist von einer weitgehenden Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken für die im Rahmen der EU-Taxonomie eingehend analysierten Standorte über die betrachteten Zeiträume auszugehen. Aufgrund der bestehenden übergreifenden Steuermechanismen wird von einer grundlegenden Resilienz der weiteren Standorte sowie der direkt vorgelagerten Wertschöpfungskette ausgegangen, welche mittelfristig weiter gestärkt werden soll.

Hinsichtlich Klimagefahren in der indirekten beziehungsweise weiter vorgelagerten Lieferkette verbleiben kurz- bis mittelfristig Unsicherheiten, die zukünftig in der gesamten Automobil- und Zuliefererindustrie adressiert werden sollen.

MANAGEMENTKONZEPT: DEKARBONISIERUNG

Die Dekarbonisierung ist ein zentrales Fokusthema des Konzerns und wird durch ein entsprechendes Managementkonzept unterstützt. Dieses zielt auf die Erreichung der Pariser Klimaschutzziele ab und basiert auf wissenschaftlichen Grundlagen. Daher leiten wir unsere Klimastrategie unter anderem aus den Anforderungen des Greenhouse Gas (GHG) Protocol sowie der Science Based Targets initiative (SBTi) ab. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und haben entsprechende Klimaschutzziele definiert. Eine detaillierte Beschreibung des Bekenntnisses zum Pariser Klimaschutzabkommen erfolgt im Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan“. Ziele in diesem Zusammenhang werden im Abschnitt „Ziele: Klimawandel“ erläutert. Das Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“ spezifiziert die entsprechenden Überwachungsprozesse des Managementkonzepts Dekarbonisierung.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden Auswirkungen sowie Risiken für den Themenstandard Klimawandel identifiziert (siehe Abschnitt „Wesentliche Auswirkungen und Risiken und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell“). Die identifizierten Auswirkungen und Risiken werden über den bereits beschriebenen Risikomanagementprozess analysiert und im Rahmen des Managementkonzepts Dekarbonisierung mit Maßnahmen adressiert. Hierbei spielen insbesondere die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ mit Fokus auf Dekarbonisierung, das Leitbild Umwelt goTOzero und unsere Zulieferer-Strategie, die wir im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert haben, eine entscheidende Rolle. Eine detaillierte Beschreibung entsprechender Inhalte erfolgt im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“.

Die Themen Energie und CO₂ stehen neben anderen wesentlichen Themen im Fokus der strategischen Vision der Zero Impact Factory. In deren Rahmen verfolgt der Volkswagen Konzern unter anderem das Ziel, die absoluten Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Komponenten, gemessen in Impact Points, stufenweise bis 2050 zu reduzieren. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern das Ziel, dass seine Produktionsstandorte im Jahr 2030 mindestens 60% der Anforderungen aus der intern entwickelten Site Checklist erfüllen. Hierbei sind Energie und CO₂ zwei konkrete Handlungsfelder.

Die Reduktion von THG-Emissionen und der Einsatz erneuerbarer Energiequellen stellen eine Nachhaltigkeitsanforderung im Umweltschutz an unsere Lieferanten dar und sind entsprechend im Code of Conduct für Geschäftspartner festgehalten.

Minderung des Klimawandels und Energieeffizienz

Das Thema Klimaschutz ist Teil unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ und eines der Handlungsfelder unseres Leitbilds Umwelt goTOzero. Dabei setzen wir konsequent auf die Elektrifizierung unserer Produkte, die Dekarbonisierung unserer gesamten Wertschöpfungskette sowie den Ausbau erneuerbarer Energieerzeugung zur Belieferung unserer Standorte sowie unserer Kundinnen und Kunden. Bis spätestens 2050 wollen wir ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen sein. Hierbei legen wir den Fokus zuerst auf die Reduktion von Emissionen und die Effizienzsteigerung. Nachdem diese Maßnahmen, wie im Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan“ beschrieben, umgesetzt worden sind, sollen die besonders schwer vermeidbaren Emissionen mit Carbon-Offsetting-Projekten neutralisiert werden. Dies betrifft dann einen Rest von weniger als 10% der Emissionen. Hierbei orientieren wir uns an den Vorgaben der SBTi.

Eine detaillierte Beschreibung der Dekarbonisierungshebel und entsprechenden Maßnahmen erfolgt im Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“.

Eine effiziente Nutzung von Energie in der Produktion ermöglicht Kosteneinsparungen und vermeidet Umweltauswirkungen bei gleichbleibender oder steigender Produktionsleistung. Ein reduzierter Energiebedarf kann die Auswirkungen, die mit der Energiebereitstellung verbunden sind, verringern. Eine CO₂e-freie Energieversorgung ist derzeit nicht für alle Anteile des globalen Energiebedarfs möglich, daher bleibt Energieeffizienz eine wichtige Grundlage für einen effektiven Klimaschutz (eine detaillierte Erläuterung erfolgt im Abschnitt „Umstellung der Energieversorgung“).

Anpassung an den Klimawandel

Aktuell liegt der strategische Fokus im Bereich Klimawandel besonders auf der Dekarbonisierung und der damit verbundenen Minderung des Klimawandels sowie energierelevanten Themen. So ist die Dimension Klimaschutz Teil unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ und eines der Handlungsfelder unseres Leitbilds Umwelt goTOzero. Aufbauend auf der Risikobewertung unserer Lieferkette und Standorte rückt die Erarbeitung von Konzepten und Richtlinien zur Anpassung an den Klimawandel stärker in den Fokus. Diese sollen perspektivisch ausgeweitet und in den Strategieprozess integriert werden, in Übereinstimmung mit dem Imperativ Increase Global Resilience unserer Group Strategy (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz“).

Einsatz erneuerbarer Energien

Ein zentrales Element der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist es, über die reine Reduktion von THG-Emissionen hinauszugehen. Der Hochlauf der E-Mobilität und der Ausbau von Ladenetzen und erneuerbaren Energien gehen dabei Hand in Hand. Neben der verstärkten Fokussierung des Volkswagen Konzerns auf E-Mobilität setzen wir darauf, regenerativ erzeugten Strom in die Nutzungsphase zu integrieren und die gesamte Stromversorgung unserer Werke auf erneuerbare Energien umzustellen.

Weiterhin hat der Volkswagen Konzern klare Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette. Zum Beispiel werden bei Neuvergaben Lieferanten für ausgewählte Fokusbauteile bereits heute vertraglich verpflichtet, CO₂e-Grenzwerte einzuhalten. Eine detaillierte Beschreibung hierzu erfolgt im Abschnitt „Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette“. In unserem Code of Conduct für Geschäftspartner fordern wir, dass unsere Lieferanten geeignete Maßnahmen ergreifen, um Luftemissionen, die eine Gefährdung für Umwelt und Gesundheit darstellen, einschließlich THG-Emissionen, zu reduzieren. Um die Umweltverträglichkeit von Produkten und Dienstleistungen zu verbessern, sollen die Lieferanten für eine proaktive Verringerung der THG-Emissionen entlang der Lieferkette sorgen, zum Beispiel durch den verstärkten Einsatz kohlenstoffneutraler Energiequellen. Lieferanten, die Produkte an den Volkswagen Konzern liefern, geben auf Anfrage Informationen über den Gesamtenergieverbrauch in Megawattstunden (MWh) und den CO₂-Ausstoß in Tonnen (Scope 1, 2 und 3) auf Produktebene an den Volkswagen Konzern weiter.

So kann der Volkswagen Konzern die Umweltkennzahlen seiner Produkte verbessern. Darüber hinaus empfehlen wir unseren Lieferanten, science-based und termingebundene Emissionsreduktionsziele sowie Ziele für den Einsatz erneuerbarer Energien festzulegen, die auf das Pariser Klimaschutzabkommen abgestimmt sind, und Maßnahmen zu ergreifen, die die Dekarbonisierung entlang der Lieferkette vorantreiben. Zudem sollen sie sich verpflichten, bis 2050 netto CO₂-neutral zu sein.

ZIELE: KLIMAWANDEL

Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete Kennzahl „Umweltentlastung Produktion“ (UEP) berücksichtigt unter anderem den spezifischen Energieverbrauch und die CO₂e-Emissionen für die Produktion eines Fahrzeugs beziehungsweise einer Komponente. Die entsprechende Kennzahl wird im Abschnitt „Reduktion der spezifischen Umwelteinflüsse durch die Produktion“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“ berichtet.

Durch die Berücksichtigung von THG-Emissionen und Energiebedarfen besteht außerdem ein Bezug zur Impact Points-Methode (siehe Abschnitt „Reduktion der absoluten Umwelteinflüsse durch die Produktion“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“). Dies betrifft beispielsweise Scope 1 und 2-Emissionen sowie die Nutzung von fossilen, nuklearen und regenerativen Energien.

Die Site Checklist (siehe Abschnitt „Berücksichtigung qualitativer Umweltaspekte in der Produktion“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“) weist mit dem Handlungsfeld Energie und CO₂e ebenfalls einen klaren Bezug zum Thema Klimawandel auf. Insbesondere werden die Themen Dekarbonisierung und Energieeffizienz fokussiert. Konkrete Kriterien der Site Checklist im Bereich Energieeffizienz in der Produktion sind beispielsweise die Optimierung der elektrischen Grundlast in produktionsfreien Zeiten oder eine nutzungsorientierte Klimatisierung und Lüftung. Kriterien mit Bezug zum Thema Dekarbonisierung sind unter anderem der externe Bezug sowie die interne Erzeugung erneuerbarer Energien.

Reduktion der Scope 1 und 2 THG-Emissionen

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, die absoluten THG-Emissionen der Produktion (Scope 1 und 2) weltweit bis 2030 um 50,4% im Vergleich zu 2018 zu reduzieren. Dieses Ziel konnte bereits im Jahr 2024 vorzeitig erreicht werden. Das bis 2030 gesetzte Ziel für Scope 1 und 2 steht im Einklang mit dem 1,5 °C-Zielpfad der SBTi und wurde durch diese geprüft. Das Basisjahr 2018 wurde im Rahmen der Zertifizierung durch die SBTi und anhand dessen Vorgaben festgelegt.

Dies stellt bis heute ein repräsentatives Jahr für die Produktion dar, da sich die Struktur (Art und Anzahl der Standorte) bisher nicht grundlegend geändert hat. Der Ausgangswert der THG-Emissionen lag 2018 bei 9,03 Mio. t CO₂e. Ab 2030 ist eine regelmäßige Anpassung des Basisjahres vorgesehen, um Änderungen in der Unternehmensstruktur Rechnung zu tragen. Die Zielsetzung basiert auf den Definitionen für Scope 1 und 2-Emissionen gemäß dem GHG Protocol und der ESRS. Die Reduktionsziele werden nach der marktbasierten Methode bilanziert und beziehen sich auf die folgenden THG: CO₂, Methan (CH₄), Distickstoffmonoxid (N₂O), Schwefelhexafluorid (SF₆), Fluorkohlenwasserstoffe (FKW) und Chlorkohlenwasserstoffe (CKW). Die Daten zur Überwachung des Ziels werden jährlich über das Umweltinformationssystem (UIS) nach Maßgabe der internen Norm 98000 erhoben, die sich nach den aktuellen Vorgaben der ESRS richtet. Die Daten sind Teil des internen Decarbonisation Report Production, welcher unter anderem auch zur internen Zielverfolgung genutzt wird. Informationen zur Einbindung der Stakeholder finden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen“.

Bis Ende 2025 konnte der Volkswagen Konzern die absoluten THG-Emissionen (Scope 1 und 2 kombiniert) im Vergleich zu 2018 bereits um 60% reduzieren und hat damit sein 2030er - Ziel für die Reduzierung der Treibhausgase bereits erfüllt. Basierend auf den aktuell geplanten Reduktionsmaßnahmen der Standorte wie der Umstellung der Energieversorgung (circa 10% zusätzliche Reduktion) und der Steigerung der Energieeffizienz (circa 8% zusätzliche Reduktion) wird von einer zusätzlichen Reduktion der Emissionen von circa 18% bis 2040 ausgegangen. Die Identifikation und Bewertung weiterer Maßnahmen finden laufend statt.

Reduktion der Scope 3 THG-Emissionen in der Nutzungsphase

Der Volkswagen Konzern hat das Ziel, die CO₂e-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3) im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge von 2018 bis 2030 um 30 % zu reduzieren, was von der SBTi als konform mit der Begrenzung der Erderwärmung auf maximal 2 °C bestätigt wurde. Eine wichtige Rolle für das Erreichen dieses Ziels spielt die Nutzung von Elektrofahrzeugen in Kombination mit der Nutzung von regenerativem Strom. Dies ist entscheidend, da bisher rund 70 % der CO₂e-Emissionen eines konventionell angetriebenen Fahrzeugs in der Nutzungsphase entstehen (Well-to-Tank und Tank-to-Wheel). Der Volkswagen Konzern geht von einem kontinuierlichen Wachstum der E-Mobilität weltweit aus, was die Erreichung dieses Ziels unterstützen soll. Der Basiswert für die Emissionen der Nutzungsphase (Scope 3 Kategorie 11) beträgt nach erfolgter Rekalkulation des Basisjahres 191,5 g/CO₂e pro Fahrzeugkilometer für das Jahr 2018 und wurde auf Basis der Anforderungen des SBTi-Standards und des GHG Protocol ermittelt.

Die Zielsetzung folgt den Vorgaben der SBTi, die Klimapfade für verschiedene Sektoren auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse entwickelt und zum Ziel hat, die Ambition des Pariser Klimaschutzabkommens messbar zu machen und je Sektor zu implementieren.

Darüber hinaus werden mögliche Abweichungen in den Emissionsberichten im Einklang mit dem GHG Protocol erfasst und bewertet, welches eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vorsieht, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Details zur Rekalkulation historischer Emissionen sind im Abschnitt „CO₂e-Emissionen über den gesamten Lebensweg (DKI)“ zu finden. Der DKI misst die durchschnittlichen CO₂e-Emissionen pro Fahrzeug über den gesamten Lebenszyklus des LDV-Portfolios des Volkswagen Konzerns und dient als strategischer KPI zur Steuerung und Überwachung der Erreichung konzernweiter Klimaziele.

Der Volkswagen Konzern berücksichtigt bei der Festlegung und Überprüfung der internen Ziele auch zukünftige Entwicklungen, wie Änderungen von Marktanforderungen sowie politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen, um darauf hinzuwirken, dass die Emissionsreduktionsziele auch bei veränderten Rahmenbedingungen realisierbar und zielführend sind. Dies wird beispielsweise durch kontinuierliche Anpassungen von Berechnungsparametern unterstützt.

Steigerung der Energieeffizienz an Produktionsstandorten

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, von 2018 bis 2030 Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz an den weltweiten Produktionsstandorten umzusetzen, die insgesamt 4,9 Mio. MWh Energie jährlich einsparen sollen. Grundlage dieses Ziels ist die Zertifizierung der Produktionsstandorte nach ISO 50001 Energiemanagementsystem. Die Zielverfolgung aller Energieziele ist Teil des internen Decarbonisation Report Production. Informationen zur Einbindung der Stakeholder bei der Festlegung von Energiezielen finden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen“. Informationen zu den umgesetzten Maßnahmen und der erzielten Energieeffizienz im Jahr 2025 finden sich im Abschnitt „Energieeffizienz in der Fertigung“.

Erzeugung von erneuerbarer elektrischer Energie

Der Volkswagen Konzern treibt die Energiewende an den eigenen Standorten konsequent voran und hat sich das Ziel gesetzt, bis 2030 eine jährliche Erzeugung von 1,2 Mio. MWh Strom aus erneuerbaren Quellen zu erreichen. Diese Energie soll entweder direkt an den weltweiten Produktionsstandorten des Konzerns oder in deren unmittelbarer Nähe erzeugt werden. Im Jahr 2025 wurden 608.720 (574.801) MWh Strom aus erneuerbaren Quellen gewonnen, was einen bedeutenden Fortschritt gegenüber dem Basisjahr 2020 (200.000 MWh) darstellt.

Bezug von elektrischer Energie in der Produktion

Für die Versorgung seiner weltweiten Werke hat sich der Volkswagen Konzern bis 2030 das Ziel gesetzt, den extern bezogenen Strom mit Ausnahme von China zu 100 % aus erneuerbaren Quellen zu erhalten. Gegenüber dem Basisjahr 2020 wurde bis zum Jahr 2025 bereits eine Verbesserung von 90,9 % auf 95 (94) % erzielt. In China wird angestrebt, die Produktionsstandorte bis 2030 mit 100 % CO₂-neutralem Strom zu versorgen. Aufgrund einer geringeren Verfügbarkeit von erneuerbarem Strom in einigen Provinzen Chinas kann dies auch eine Nutzung von Strom aus nuklearen

Quellen beinhalten. Dieses Ziel unterstützt die Reduktion unserer Treibhausgasemissionen und steht damit im Einklang mit dem Pariser Klimaschutzabkommen.

Reduktion der CO₂-Emissionen im Handels- und Servicenetz

Im Rahmen der Initiative, ein Handels- und Servicenetz mit möglichst geringen negativen Umweltauswirkungen zu betreiben, hat sich der Volkswagen Konzern auch ambitionierte Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen des globalen Handels- und Servicepartnernetzes aller Konzernmarken gesetzt. Ausgehend von der Erstmessung im Jahr 2020, in dem der CO₂-Ausstoß bei dem Basiswert von 3,22 Mio. t lag, sollen die CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 30%, bis 2040 um mindestens 55% und schließlich bis 2050 um mindestens 75% gesenkt werden. Die Reduktionsmessung erfolgt in absoluten Prozentangaben und umfasst das gesamte Handelsnetz, worunter sowohl die „own retail“ als auch der vertragsgebundene Handel und Servicebetrieb aller Konzernmarken weltweit fallen.

Die jährliche Erfassung der CO₂-Emissionen erfolgt direkt bei den Händlern und basiert auf den tatsächlichen Verbrauchswerten der Energieträger. Die Berechnung wird durch intern zur Verfügung gestellte Faktoren für die CO₂-Emissionen unterstützt, um einen einheitlichen Wert zu erreichen, und steht in Verbindung mit dem DKI. Die Methodik zur Zielableitung wurde unter Einbindung externer Expertinnen und Experten entwickelt und basiert auf Quellen wie dem Nationalen Energie- und Klimaplan (NECP), der Internationalen Energieagentur (IEA), der Energy Information Administration (EIA), dem China Energy Outlook und Statista.

Die Datenerhebung zur Bestimmung des Emissionsinventars bei den Handelspartnern erfolgt nach internen Standards und Normen und wird jährlich auf Aktualität validiert. Dies bedeutet, dass die CO₂-Emissionen des gesamten Retail-Netzes jährlich erhoben und die Ergebnisse mit dem definierten Zielpfad abgeglichen werden. Ein weiterer Teil des Nachverfolgungsprozesses ist ein in regelmäßigen Abständen durchzuführender Abgleich mit den rechtlichen Vorgaben, um gegebenenfalls notwendige Nachjustierungen vorzunehmen.

Die jährliche Erfassung und Überprüfung der Kennzahlen erfolgt über ein Business-Intelligence-Tool (WINSTON), um das Erreichen von Meilensteinen und Zielabweichungen zu verfolgen. Im Jahr 2024 wurden die absoluten CO₂-Emissionen im Vergleich zum Basisjahr (2020) bereits um 1,02 Mio. t CO₂ gesenkt.

Wesentliche Dekarbonisierungshebel zur Zielerreichung der THG-Emissionsreduktion

Die Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele des Volkswagen Konzerns basiert vor allem auf vier wesentlichen Dekarbonisierungshebeln: (1) E-Mobilität, (2) Umstellung der Energieversorgung, (3) Energieeffizienz und (4) Dekarbonisierung in der Wertschöpfungskette. Weitere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“.

Pläne zur Zielerreichung durch neue Technologie

Technologie ist der Schlüssel für Fortschritt im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+. Als Volkswagen Konzern sind wir eines der wenigen Unternehmen weltweit, das den strategischen Ausbau zur Technologieführerschaft in der E-Mobilität weitgehend in die eigene Hand nimmt – von der Zell- und Batterieforschung bis hin zur Entwicklung und Produktion elektrischer Fahrzeuge.

Der Volkswagen Konzern hat das Ziel, neue Technologien nicht nur in der eigenen Wertschöpfungskette zum Einsatz zu bringen, sondern auch außerhalb. Mit Everllence unterstützt er die Dekarbonisierung auch in anderen Sektoren. So beliefert das Unternehmen die Schifffahrts- und Energieindustrie mit Motoren, die mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben werden können, und rüstet Diesel- oder Schwerölmotoren auf Future Fuels um. Außerdem ist Everllence ein Systemanbieter in den Bereichen Carbon Capture, Utilization & Storage, Wasserstoff und Wärmepumpentechnologie.

Berücksichtigung von Klimaszenarien hinsichtlich der Dekarbonisierungshebel

Die Ableitung der Klimaziele des Volkswagen Konzerns orientiert sich an den SBTi-Vorgaben für den Transportsektor und stützt sich somit unter anderem auf die dort berücksichtigten Klimaszenarien. So beruhen die Klimaszenarien der

SBTi unter anderem auf den IEA-Klimaszenarien. Daraus folgend wurden die wesentlichen Dekarbonisierungshebel, basierend auf einer Analyse des DKI sowie des Emissionsinventars identifiziert.

Der Volkswagen Konzern verwendet darüber hinaus in verschiedenen Zusammenhängen Modelldaten und -annahmen, um Aussagen über die Zukunft zu treffen. Als Mitglied in der Arbeitsgruppe IEA Transport Project werden beispielsweise die IEA-Szenarien APS, Stated Policies Scenario (STEPS) und NZE genutzt, welche auf dem sogenannten GEC-Model (Global energy and climate model von der IEA) basieren. Hierbei konzentrieren wir uns auf das Zieljahr 2030, das einen Meilenstein auf dem Weg zur angestrebten bilanziellen CO₂e-Neutralität des Konzerns bis 2050 darstellt und für interne Kennzahlen als Referenz fungiert. Die Szenarioanalyse legt ihren Fokus auf die Bereiche Produktion, Vertrieb und Technologie, Auswirkungen der Produkte sowie Materialbeschaffung.

CO₂e-Emissionen über den gesamten Lebensweg (DKI)

Mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI) verfügt der Volkswagen Konzern über ein aussagekräftiges Messinstrument, das die Fortschritte und Zwischenergebnisse auf dem Gebiet der Dekarbonisierung transparent und nachvollziehbar macht und das mittels einer selbst entwickelten Software erfasst wird. Die Methodik beruht auf dem GHG Protocol und bemisst sich nach den Emissionen von CO₂e der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (inklusive der chinesischen Joint Ventures) und USA während des gesamten Lebenszykluses. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionsspezifische Flottenwerte, ohne gesetzliche Flexibilitäten berechnet. Die CO₂e-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionsspezifischen Strommischen berechnet. Die Wartung der Fahrzeuge wird hier nicht berücksichtigt. Unsere Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044 verifiziert worden. Im Scope 3 sind in einigen Kategorien auch Emissionen aus weiteren Konzerneinheiten und Regionen enthalten (siehe „Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen“ unter Abschnitt „Metriken: Klimawandel“ für eine detaillierte Darstellung). Die DKI-Berechnungsmethodik wird in Abhängigkeit von internen und externen Anforderungen wie etwa neuen Prüfzyklen für Flottenemissionen regelmäßig angepasst. Für die Darstellung einer methodisch konsistenten Zeitreihe können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte an die neue Methodik angepasst und somit geändert werden.

Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert im Durchschnitt 46,3 (48,6) t CO₂e pro Fahrzeug. Im Vergleich zum Vorjahreswert (nach Rekalkulation) bedeutet dies eine Reduktion um 2,3 t CO₂e pro Fahrzeug. Die deutliche Portfolioverschiebung zu Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben führt zwar zu leicht steigenden Emissionen in der Lieferkette, aber zu erheblich geringeren Emissionen in der Nutzungsphase.

Das GHG Protocol sieht eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen 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. Im Berichtsjahr wurde eine Rekalkulation des Vorjahres (2024) und des Basisjahres der aktuellen Klimaschutzziele für die Scope 3 THG-Emissionen (2018) und für alle Werte des DKI seit 2018 durchgeführt. Geänderte Berechnungsprämissen wurden für die Rekalkulation grundsätzlich berücksichtigt, wenn der erwartete Gesamteffekt auf den DKI 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.

Die Rekalkulation umfasst damit folgende Themen:

- > Aktualisierung der LCIA-Faktoren auf IPCC AR6 (Rekalkulation für Kategorie 1 & 11) (seit 2025)
- > Extrapolation der bekannten Logistikemissionen auf die weltweite Konzernproduktion an Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Scope 3 - Inventar (seit 2025)
- > Verwendung unternehmensspezifischer Verschnittraten für Stahl- und Aluminiumbauteile in der Produktion anstatt generischer Daten (seit 2022 (Aluminium) beziehungsweise 2023 (Stahl)) und Berechnung generischer Ökobilanzen mit null Prozent Anteil recycelten Aluminiums (seit 2022). Alle neuen Fahrzeug-Ökobilanzen im Volkswagen Konzern werden auf Basis der neuen Berechnungsprämissen ermittelt. Weil in die Berechnung der Lieferketten-Emissionen weiterhin Ökobilanzen für Fahrzeuge auf Basis der vorherigen Berechnungsprämissen eingehen, unterliegt die Rekalkulation des Wertes für das Basisjahr einem Phase-in.

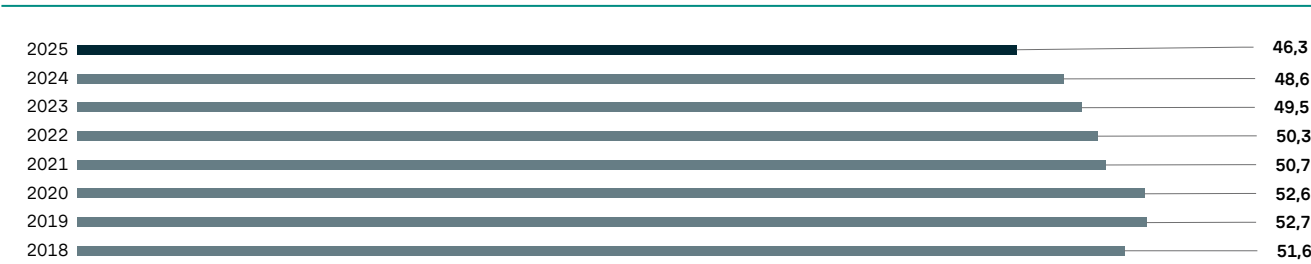
Auf Basis der in der vorherigen Aufzählung beschriebenen Rekalkulation wird in der folgenden Grafik ein hinsichtlich Datenbasis und Berechnungsmethodik homogenisierter Verlauf des DKI seit 2018 dargestellt. Die DKI-Werte für 2018 und 2019 wurden mit einer vereinfachten Methodik auf Basis der Scope 3 THG-Emissionen berechnet. Die in der Abbildung dargestellten Werte der Vorjahre weichen, aufgrund der in der vorherigen Aufzählung beschriebenen Anpassungen der Berechnungen, von den in den Vorjahren veröffentlichten DKI-Werten ab. Weiterhin wurden Berechnungsfehler aus dem Bericht des Vorjahres korrigiert: Anpassung des Produktionsvolumens für die Ableitung des DKI-Wertes 2018 aus den Scope 3 THG-Emissionen für die Nutzungsphase und Korrektur des Phase-In-Faktors für die Lieferkettenanpassungen (Effekt 2018: -0,7 t CO₂e/Fzg.).

DEKARBONISIERUNGSINDEX

	Einheit	2025	2024	Hinweise
Dekarbonisierungsindex GRI 305-4 WLTP	t CO ₂ e/Fahrzeug	46,3	48,6 (48,0)	Die Kennzahl umfasst Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierende Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA. Wesentliche Veränderungstreiber der Reduktion des DKI um 2,3 t CO ₂ e/Fzg. sind Portfolioverschiebungen. Der DKI für die Jahre 2024 und 2025 wird ohne Berücksichtigung von Kompensationsmaßnahmen ausgewiesen. Um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen, wurde der 2024 berichtete DKI (48,0 t CO ₂ e/Fzg.) im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres an neue Berechnungsprämissen angepasst.

DEKARBONISIERUNGSINDEX

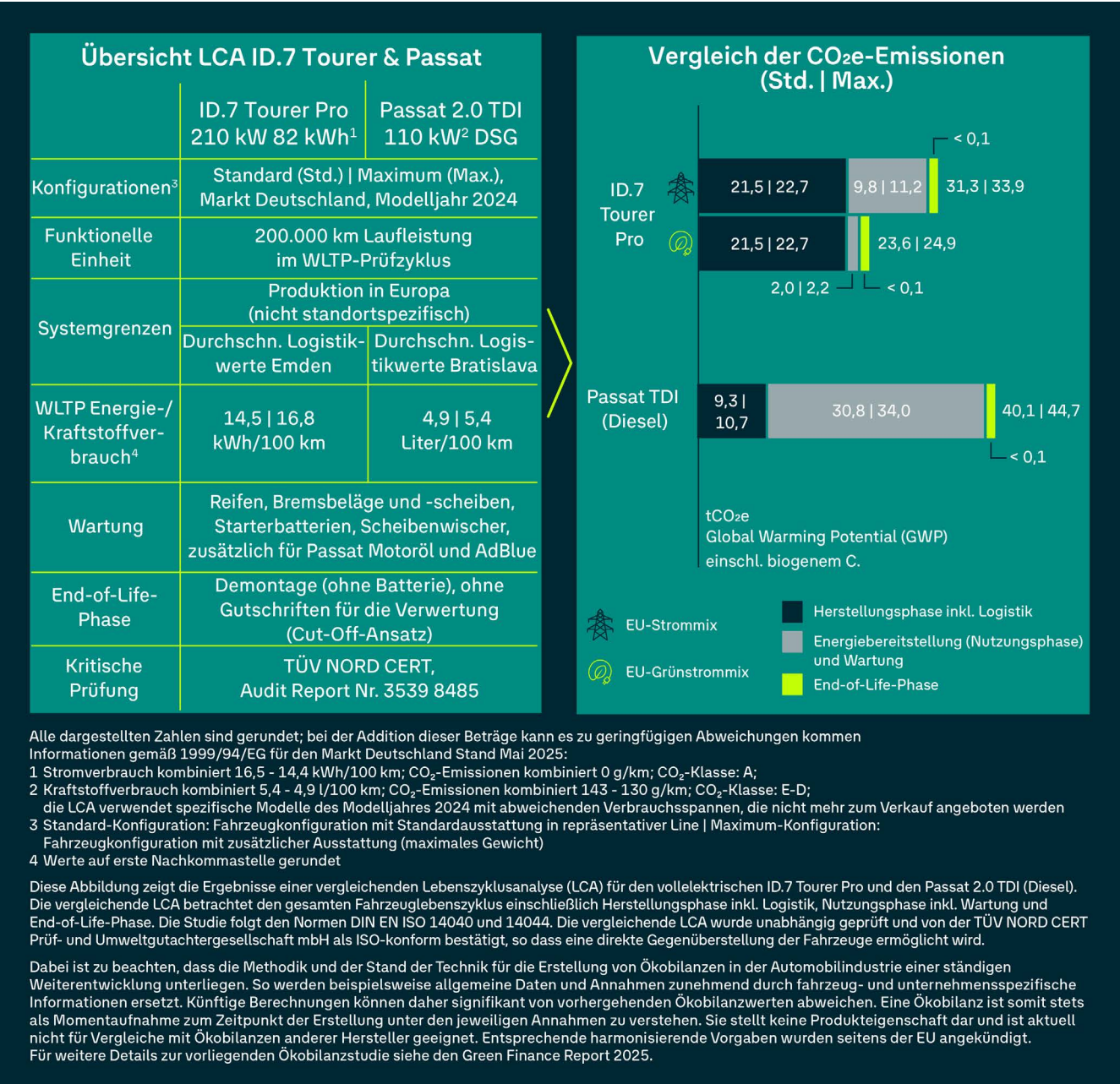
In Tonnen CO₂e/Fahrzeug



MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: KLIMAWANDEL

Bezugnehmend auf die im Übergangsplan beschriebene Maßnahmenhierarchie wurden im Rahmen der Bemühungen zur fortwährenden Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns vier wesentliche Dekarbonisierungshebel definiert. Zur Eindämmung des Klimawandels hat der Volkswagen Konzern Maßnahmen entlang dieser Dekarbonisierungshebel zur Umsetzung definiert.

Den ersten wesentlichen Dekarbonisierungshebel bildet die E-Mobilität. Die damit verbundene Transformation der Automobilindustrie hin zu E-Mobilität und Digitalisierung schreitet mit der technologischen Weiterentwicklung rasant voran. Es wird erwartet, dass der Markt für Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren weiter wächst. Deshalb sind die kosteneffiziente und nachhaltige Produktion von Batteriesystemen sowie der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgsentscheidend. Rund 90% der angestrebten Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns sind aus heutiger Sicht über die Elektrifizierung der Flotte und den Umstieg auf regenerativ erzeugten Strom realisierbar. Allein durch das konsequente Laden mit 100% Strom aus erneuerbaren Quellen können im Vergleich zum normalen EU-Strommix fast die Hälfte aller CO₂e-Emissionen vermieden werden. Durch die Initiative des Volkswagen Konzerns wird so viel erneuerbar erzeugter Strom in die Stromnetze eingespeist, wie die Volkswagen E-Fahrzeugflotte bilanziell über die Lebensdauer verbraucht. Auf diese Weise kann gewährleistet werden, dass die Volkswagen-Flotte eine bilanziell nahezu CO₂e-freie Nutzungsphase hat.



Der zweite wesentliche Dekarbonisierungshebel des Volkswagen Konzerns ist die Umstellung der Energieversorgung. Der Volkswagen Konzern setzt verstärkt darauf, die Stromversorgung der Produktionsstandorte auf erneuerbare Energien umzustellen. Darüber hinaus unterstützt der Volkswagen Konzern direkt den Ausbau erneuerbarer Energien im industriellen Maßstab, indem unter anderem in verschiedenen Regionen Europas neue Wind- und Solarparks entstehen. Dabei werden die Energy Attribute Certificates (Herkunftsnachweise) der Anlagen im Rahmen langfristiger Verträge zehn Jahre lang erworben und belegen den Ursprung des regenerativen Stroms. Im Zuge dessen fördert der Volkswagen Konzern unter anderem sowohl Solarparks in Deutschland und Spanien als auch Windparks, beispielsweise in Schweden. Der von Volkswagen unterstützte Windpark in Nordschweden, von dem der Volkswagen Konzern 70 % aller Herkunftsnachweise abnimmt, gilt als einer der größten Onshore-Windparks in Europa.

Einen dritten wesentlichen Dekarbonisierungshebel stellt die Steigerung der Energieeffizienz dar. In der strategischen Vision der Zero Impact Factory ist die energieeffiziente Fahrzeugfertigung deshalb als zentrales Thema verankert. Zur Steigerung der Energieeffizienz werden an Produktionsstandorten unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt, unter anderem eine Verbesserung der Lüftungstechnik, der Einbau von LED-Beleuchtung, lastabhängige Trocknersteuerungen und die Implementierung auslastungsabhängiger Anlagensteuerungen.

Der vierte wesentliche Dekarbonisierungshebel zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele ist die Dekarbonisierung der Wertschöpfungskette. Wir betrachten die Auswirkungen unserer Produkte über den ganzen Lebensweg und sämtliche Stufen der Wertschöpfungskette unserer Produkte hinweg. Dies umfasst den Herstellungsprozess mit Rohstoffentnahme, Werkstoffherstellung und Lieferantenprozessen sowie eigener Produktion an unseren Standorten, die Nutzungsphase durch unsere Kundinnen und Kunden einschließlich der notwendigen Ladestrom- und Kraftstoffbereitstellung und schließlich die Demontage des Altfahrzeugs am Ende des Lebenswegs.

Keine Dekarbonisierung ohne Elektromobilität

Für den Volkswagen Konzern ist eine Dekarbonisierung ohne den Umstieg auf E-Mobilität nicht möglich. Elektrofahrzeuge (Battery-Electric Vehicles, BEV) spielen hier eine zentrale Rolle, da sie während der Nutzung durch unsere Kundinnen und Kunden keine lokalen Emissionen verursachen und im gesamten Lebensweg eine bessere CO₂e-Bilanz aufweisen als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (Benziner oder Diesel). Mit der konsequenten Elektrifizierung unserer Flotte ebnen wir auch unseren Kundinnen und Kunden den Weg zu einer potenziell bilanziell CO₂-neutralen Mobilität.

Unsere Elektrofahrzeuge werden an 19 Standorten in Europa, China und den USA gefertigt. Der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) und die Premium Platform Electric (PPE) dienen uns dabei als technisches Rückgrat der Elektrifizierungsoffensive. Fortgeführt werden soll die E-Offensive durch die aktuell noch in der Entwicklung befindliche, modulare Fahrzeugplattform Scalable Systems Platform (SSP), die zum Ziel hat, über alle Markengruppen BEV-Fahrzeuge anzubieten.

Im Jahr 2025 sowie in den kommenden Jahren wird der Volkswagen Konzern die E-Offensive konsequent fortsetzen. So hatten im Berichtsjahr weitere vollelektrische Modelle verschiedener Konzernmarken ihre Markteinführung, darunter die Volkswagen GTX-Variante des ID.3, der elektrische Transporter, der Audi A6 e-tron sowie der Škoda Elroq.

Zusätzlich arbeiten wir bei vielen Modellen weiter an der Effizienzsteigerung. Konkret wird die Bestrebung beispielsweise mit dem zuerst im ID.7 eingeführten hocheffizienten E-Antriebsmodul APP550. Dieses Antriebsmodul wird sukzessive in weiteren Modellen zum Einsatz kommen, so zum Beispiel in weiteren ID.-Modellen, beim Škoda Elroq und Enyaq, beim Audi Q4 e-tron sowie im Cupra Tavascan. Außerdem hat die gesamte ID.-Familie Aufwertungen im Bereich Nachhaltigkeit erhalten, indem Recycling-Materialien wie das durch Meeresplastik recycelte Polyester-garn von SEAQUAL zum Einsatz kommen. Darüber hinaus gehen wir auch die nächsten Schritte im Bereich der Portfoliotransformation, indem wir die gesamte Architektur unserer Fahrzeuge neu ausrichten, so zum Beispiel über die 2024 gegründete Partnerschaft des Volkswagen Konzerns mit dem US-Elektroautohersteller Rivian. Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV-Architekturen) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der

bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

Umstellung der Energieversorgung

Klimaschutz in der Fertigung

Ein besonderes Augenmerk richtet Volkswagen zudem auf die Umstellung der eigenen Stromerzeugung. So konnte die 2018 begonnene Umrüstung der Kraftwerke in Wolfsburg von Steinkohle auf Erdgas für das Heizkraftwerk Wolfsburg-Nord/Süd Ende 2021 abgeschlossen werden. Die Inbetriebnahme der neuen Gas- und Dampfturbinen-Anlagen im Heizkraftwerk Wolfsburg-West wurde im Dezember 2023 vollzogen. Die Abschaltung der letzten Steinkohle-Blöcke im Heizkraftwerk Wolfsburg-West ist am 1. April 2024 erfolgt.

Der Volkswagen Konzern treibt die Versorgung der eigenen Werke mit Strom aus erneuerbaren Energien weiter voran. Insgesamt wurde 2025 circa 74,5 (66,9) % des gesamten weltweiten Stromverbrauchs durch Strom aus erneuerbaren Energien gedeckt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Anstieg um 7,6 (10,6) %.

Bilanziell CO₂e-neutrale Nutzungsphase

Der Volkswagen Konzern strebt eine bilanziell CO₂e-neutrale Nutzungsphase seiner BEV-Flotte durch die Förderung des Ausbaus von erneuerbaren Energien an. Die Nutzungsphase der Fahrzeuge langfristig bilanziell CO₂e-neutral zu gestalten, ist besonders wichtig, da ein großer Teil der CO₂e-Emissionen im Betrieb bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden entsteht. Daher spielt die entsprechende Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen eine Schlüsselrolle. In der EU zum Beispiel ist fast die Hälfte des EU-Strommixes nicht regenerativen Ursprungs. Der Volkswagen Konzern gleicht den über eine Transparenzstudie ermittelten Anteil von sogenanntem Graustrom (Strom aus fossilen Energiequellen) im Strommix der Gesamtheit der Flottenladevorgänge aus. Dafür werden in einem bilanziellen Ansatz durch die VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg/Deutschland langfristige (10 Jahre) Abnahmeverträge für Grünstromzertifikate (Energy Attribute Certificate) mit neuen erneuerbaren Energieanlagen geschlossen. Während der Vertragslaufzeit werden die Grünstromzertifikate der Anlagen dem Markt entzogen. Damit wird während der festgelegten Nutzungsphase von 200.000 km bilanziell der ermittelte Graustromanteil ausgeglichen. Dies sorgt für unsere Kundinnen und Kunden in Europa für eine bilanziell nahezu CO₂e-neutrale Mobilität in der Nutzungsphase.

Energieeffizienz

Steigerung der Fahrzeugeffizienz

Die Dekarbonisierung wird neben dem Hochlauf erneuerbarer Energien auch durch die Steigerung der Fahrzeugeffizienz geleistet. Diese Effizienz wird grundsätzlich über systemseitige Angebote gesteuert und fortlaufend durchgeführt, indem der Energieverbrauch während des Fahrzeugbetriebs reduziert wird. So unterstützt die Fahrprofilauswahl über eine Option das kraftstoffsparende Fahren. Zusätzlich gibt es bei manuell geschalteten Fahrzeugen Empfehlungen für den Gangwechsel. Ein e-Routenplaner für die effiziente Planung einer Fahrstrecke ist in den elektrischen ID-Modellen als Sonderausstattung verfügbar.

Energieeffizienz in der Fertigung

Die Steigerung der Energieeffizienz ist ein wichtiger Bestandteil der Dekarbonisierungsstrategie. Bis 2025 konnten bereits 10.485 (9.113) Maßnahmen realisiert werden, die eine jährliche Einsparung von 4,0 (3,5) Mio. MWh ermöglichten. Allein im Berichtsjahr 2025 wurden Maßnahmen mit einem Einsparpotenzial von ungefähr 0,5 (0,5) Mio. MWh umgesetzt. Dazu zählen beispielsweise eine Verbesserung der Lüftungstechnik, Wärmerückgewinnung, lastabhängige Trocknersteuerung und die Implementierung auslastungsabhängiger Anlagensteuerung.

Dekarbonisierung in der Wertschöpfungskette

Kapazitäten für die Batteriefertigung

Der Volkswagen Konzern ist weltweit einer der wenigen Automobilhersteller, der die Batterie als Kerntechnologie der E-Mobilität in die eigene Hand nimmt.

Mit der Gründung des Tochterunternehmens PowerCo SE im Jahr 2022 integrierte der Konzern die Entwicklung und Produktion von Batteriezellen in die eigene Wertschöpfungskette und hält damit einen wesentlichen Teil der Wertschöpfung des Elektrofahrzeugs im Unternehmen.

Vom neuen europäischen Battery Hub in Salzgitter aus steuert das Unternehmen den Aufbau des internationalen Fabrikbetriebs, die Weiterentwicklung der Zelltechnologie, die vertikale Integration der Wertschöpfungskette sowie die Ausstattung der Fabriken mit Maschinen und Anlagen.

Die Batterieaktivitäten verfolgen vorrangig das Ziel, die Komplexität und Kosten dieser Schlüsseltechnologie signifikant zu senken, um das Elektrofahrzeug für möglichst viele Menschen attraktiv und bezahlbar zu machen. Darüber hinaus ermöglichen sie auch eine größere technologische Selbstständigkeit. Die zentralen Schlüsselkonzepte der PowerCo SE sind die Einheitszelle und das Standardfabrikkonzept.

Die erste Zellfabrik in Salzgitter/Deutschland hat im Jahr 2025 den Betrieb aufgenommen und die ersten Zellen zur weiteren Validierung konzernintern ausgeliefert. Zwei weitere Zellfabriken in Valencia/Spanien und St. Thomas/Kanada befinden sich im Aufbau. Die PowerCo SE setzt beim Betrieb ihrer Zellfabriken auf klimaschonenden Strom. Für die Gigafabrik Salzgitter hat sie die ersten langfristigen Abnahmeverträge mit Grünstrom-Erzeugern abgeschlossen. Die im Berichtsjahr begonnene Grünstromlieferung wird sich auf rund 240 GWh aus Windkraft sowie rund 65 GWh aus Solarenergie pro Jahr belaufen. Über die gesamte Laufzeit von zehn Jahren ergeben sich daraus rund drei TWh Grünstrom, mit dem die Gigafabrik Salzgitter betrieben wird. Da die Zellfertigung sehr stromintensiv ist, bietet die Nutzung von CO₂-freiem Strom einen starken Hebel zur Dekarbonisierung der Zellproduktion. Allein in Salzgitter können mit den vereinbarten Verträgen voraussichtlich jährlich rund 115.000 t CO₂e im Vergleich zum deutschen Strommix (basierend zum Stand 2023) eingespart werden.

Die PowerCo SE verfolgt mit Nachdruck das Ziel, CO₂-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Batteriezellfertigung zu reduzieren. Bereits in der vorgelagerten Lieferkette werden strenge Nachhaltigkeitsanforderungen an die Zulieferer gestellt und systematisch überprüft. Dazu zählen unter anderem der Einsatz von zertifiziertem Strom aus erneuerbaren Energiequellen sowie die Einhaltung definierter CO₂-Grenzwerte. Auch im Bereich der Logistik sind kontinuierliche Maßnahmen zur Dekarbonisierung vorgesehen, um die Emissionen im Transportwesen schrittweise zu senken und die Klimaziele des Unternehmens ganzheitlich zu unterstützen.

In der Zellproduktion verfolgt die PowerCo SE ambitionierte Strategien zur Dekarbonisierung. Neben dem Einsatz von CO₂- beziehungsweise CO₂e-frei erzeugtem Strom ist es das Ziel, weitere Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz umzusetzen. Darunter das Dry-Coating-Verfahren und Optimierungen in den Rein- und Trockenräumen, da diese aufgrund ihres hohen Energieverbrauchs ein besonderes Potenzial zur Emissionsreduktion bieten. Ein weiteres Ziel ist die Einführung eines fertigungsnahen Recyclings zur Wiederverwertung von Produktionsausschüssen, wodurch eine Reduzierung von Materialverbrauch und indirekten Emissionen angestrebt werden kann.

Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette

Bei den Neuvergaben für Hochvoltbatterien (HV-Batterien) für den europäischen Markt verpflichtet der Volkswagen Konzern Lieferanten von relevanten Bauteilen, CO₂e - Grenzwerte auf Bauteilebene einzuhalten. Bei bereits bestehenden Lieferverträgen der Batteriehersteller für aktuelle Fahrzeugprojekte des MEB gibt es für Lieferanten die Anforderung, zertifizierten Strom aus erneuerbaren Quellen in ihrer Produktion einzusetzen.

Bei neuen Fahrzeugprojekten wird CO₂ als technisches Merkmal definiert. Lieferanten innerhalb der EU erhalten verbindliche CO₂-Ziele, deren Einhaltung sie jederzeit nachweisen müssen. Beispielhaft gilt dies für Batterien der neuen Mechatronik-Plattform. Zur Zielerreichung sind Maßnahmen in Produktion und Vorlieferkette erforderlich, zum Beispiel der Einsatz erneuerbarer Energien, aber auch alle weiteren emissionsverringenden Maßnahmen.

So reduziert der Volkswagen Konzern gezielt Emissionen in der Lieferkette und den CO₂-Fußabdruck seiner Elektromodelle. Auch die Volkswagen Group China arbeitet zusammen mit ihren Zulieferern an einer nachhaltigeren Lieferkette. So entwickeln sie zusammen mit Lieferanten und Partnern einen Fahrplan für die Umstellung auf 100 % erneuerbare Energien bis 2030. Bislang haben bereits über 500 Zulieferer eine Erklärung unterschrieben, mit der sie sich zur Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Energien verpflichten.

Zero Impact Logistics

Der Volkswagen Konzern strebt an, die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene weiter auszubauen, um die Logistik langfristig bilanziell CO₂-neutral zu gestalten. Auf elektrifizierten Strecken in Deutschland sowie weiteren europäischen Ländern erfolgt der Schienenverkehr im Regelbetrieb nahezu vollständig unter Einsatz von Ökostrom aus erneuerbaren Energiequellen. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und trägt wesentlich zur Reduktion der Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette bei.

Ein Beispiel für die umweltbewusste Gestaltung ist der Transport von Hochvoltbatterien für Elektrofahrzeuge am Komponentenstandort Braunschweig. Dort werden die Batterien vollautomatisch auf Züge verladen und anschließend unter Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien effizient in das Werk Zwickau befördert.

Auch im Straßentransport treibt der Volkswagen Konzern den Wandel zu emissionsärmeren Lösungen aktiv voran. Der gezielte Ausbau im Lkw-Netzwerk umfasst den verstärkten Einsatz von rein batterieelektrisch betriebenen Lkw sowie die Integration biogener Kraftstoffe. Diese Maßnahmen leisten einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung der Logistik und ergänzen die Schienenstrategie sinnvoll, insbesondere in Bereichen, in denen eine Verlagerung auf die Bahn nicht möglich ist.

Im interkontinentalen Fahrzeugtransport setzt die Konzernlogistik auf eine umweltfreundlichere Flottenstrategie. Für den Nordatlantikverkehr kommen insgesamt bis zu zwölf Roll-on-Roll-off-Charterschiffe zum Einsatz, von denen bis zu sechs mit schadstoffarmem Flüssigerdgas (LNG) betrieben werden. Diese Schiffe verfügen über moderne Zwei-Takt-Dual-Fuel-Motoren mit Hochdrucktechnologie von Everllence, die den Methanschluß nahezu vollständig vermeiden. Damit sind sie klimaschonender als andere LNG-Schiffe.

Darüber hinaus ermöglichen die eingesetzten Dual-Fuel-Motoren perspektivisch den Betrieb mit nicht-fossilen Treibstoffen wie Biogas (Bio-LNG), synthetischem E-Gas oder Biofuel auf Basis erneuerbarer Energien. Dies eröffnet zusätzliche Potenziale zur weiteren Reduktion von CO₂-Emissionen im Seeverkehr.

Auch auf europäischen Seerouten setzt der Volkswagen Konzern seit 2021 zwei Charterschiffe mit Biotreibstoff ein. Dieser wird aus gebrauchten Speiseölen und Fetten gewonnen – Abfall- und Reststoffe aus Gastronomie und Lebensmittelindustrie, die nicht für die Weiterverarbeitung zu Nahrungs- oder Futtermitteln geeignet sind. Der Einsatz dieses Biokraftstoffs verursacht deutlich weniger CO₂ als konventionelle fossile Treibstoffe und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der maritimen Logistik.

Dekarbonisierung der Händlernetze

Seit 2022 werden die CO₂-Emissionen des gesamten Handels- und Servicenetzes jährlich in der Kategorie 14 „Franchise“ der Scope 3 THG-Emissionen erfasst.

Um die richtigen Maßnahmen zur Dekarbonisierung sowie zur Verringerung von Umwelteinflüssen zu identifizieren und erfolgreich umzusetzen, stellen wir den Betrieben Handbücher, Schulungen – beispielsweise in Form eines web-basierten Trainings – sowie Videos zur Kommunikation gegenüber Kundinnen und Kunden und Marketingmaterialien zur Verfügung. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern ein markenübergreifendes Zertifizierungssystem für das gesamte Handelsnetz entwickelt, die sogenannte goTOzero RETAIL-Zertifizierung. Diese Zertifizierung basiert auf etablierten Systemen wie dem ISO 14001 Standard, Gebäudezertifizierungen und Rating-Systemen und deckt zusätzlich das Kerngeschäft eines Autohauses ab. Seit der Einführung von goTOzero RETAIL in den Märkten im Jahre 2023 haben bereits mehrere Händler die Zertifizierungsstufen Gold sowie Platin erreicht. Sukzessive sollen alle 50 wesentlichen Handelsmärkte, die allein 95 % des weltweiten Handels- und Servicenetzes abdecken, an der goTOzero RETAIL-Zertifizierung teilnehmen. Derzeit wird der inhaltliche Scope der Zertifizierung mit einem Schwerpunkt auf Umwelt-

themen auf „Full ESG“ erweitert. Um den Erfolg und die Projektfortschritte von goTOzero RETAIL darzustellen, erfolgt regelmäßig eine interne und externe Kommunikation.

Zusätzlich zu den Zertifizierungen wurde ein Energie- und Ressourcenberatungskonzept entwickelt, das allen Märkten und Partnerbetrieben zur Verfügung steht. Für neu errichtete und bestehende Gebäude der Handels- und Servicebetriebe strebt der Volkswagen Konzern eine höchstmögliche Energieeffizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien an, soweit dies wirtschaftlich und technisch machbar ist.

Lade- und Energieaktivitäten

Der Volkswagen Konzern treibt den Ausbau des Ladenetzes weltweit konsequent voran. Der Bereich Laden und Energie nimmt als Teil des Konzern-TOP-10-Programms eine bedeutsame Rolle in der E-Mobilitätsstrategie des Konzerns ein und entwickelt mit eigenen Marken integrierte Energielösungen für private- und gewerbliche Kundinnen und Kunden weltweit. Mit Electrify America (Nordamerika), Elli (Europa) und dem Joint Venture CAMS (China) forciert der Konzern den Ausbau der Ladeinfrastruktur weltweit, da dies eine wesentliche Voraussetzung für den Hochlauf der E-Mobilität und die Dekarbonisierung der individuellen Mobilität bleibt. Um Strom aus erneuerbaren Quellen fürs Laden sowie den Ausbau erneuerbarer Energien zu fördern, setzt sich der Volkswagen Konzern zunehmend für nachhaltige Energieprojekte ein und entwickelt neue Geschäftsmodelle im Energiebereich. Ziel ist, dass Elektrofahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Quellen geladen werden und somit ihr volles Potenzial erschließen.

Europa

Als europaweit agierendes Lade- und Energieunternehmen hat es sich die Marke Elli zur Aufgabe gemacht, Privat- und Geschäftskunden mit intelligenten Hard- sowie Softwarelösungen bei der nachhaltigen Energiewende zu unterstützen und die Dekarbonisierung der Gesellschaft voranzutreiben. Das Produktspektrum ist breit und umfasst AC-Wallboxen und flexible Schnellladestationen („Flexpole“), öffentliche Ladedienste, Softwarelösungen, Energiehandel und Stromlieferungen. Mit dem Start eines Pilotprojekts zum bidirektionalen Laden präsentierte Elli auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) Mobility 2025 erstmals eine DC-Ladelösung, die die heimische Solaranlage und das E-Fahrzeug mit einer von Elli entwickelten modularen Softwareplattform vernetzt.

Zudem bietet die Marke Elli den Kundinnen und Kunden des Volkswagen Konzerns sowie Unternehmen und Privatkunden außerhalb des Konzerns Zugang zu einem der größten Ladenetzwerke Europas mit über einer Million Ladepunkten – mit nur einer App oder Ladekarte. Darüber hinaus baut der Volkswagen Konzern in Europa über Joint Ventures aktiv Schnellladepunkte auf. Mit der vom Volkswagen Konzern und anderen Herstellern gegründeten Gesellschaft IONITY wurden bis Ende 2025 europaweit über 5.900 Schnellladestationen errichtet.

Auf dem Weg zur Dekarbonisierung der Gesellschaft steigt der Bedarf an Speicherlösungen für regenerative Energien, um die Stabilität und Effizienz im Energienetz zu gewährleisten. Die Fahrzeugbatterie kann hier als wichtiger, eigenständiger Bestandteil des Fahrzeugs und Powerbank fungieren. Ellis mittelfristige Zukunftsvision ist ein sogenanntes „Managed Battery Network“, in welchem Batterien beispielsweise in Großspeichern, E-Fahrzeugen, Wohnhäusern oder Geschäftsgebäuden zu einem einheitlichen, vernetzten, virtuellen Kraftwerk verbunden werden können, um erneuerbare Energien effizient einzubinden. Zudem erweiterte Elli sein Portfolio um den Energiehandel als Serviceprodukt für externe Kundinnen und Kunden und bietet Unternehmen damit einen verlässlichen Partner für eine strukturierte und nachhaltige Energiebeschaffung.

Nordamerika

Electrify America ist das größte offene Hyper-Schnellladenetz in den USA. Dieses hat einen signifikanten Beitrag zum Aufbau eines landesweiten Netzes von Schnellladepunkten für Gemeinden und Autobahnen und zur zunehmenden Einführung von Zero Emission Vehicle geleistet. Seit der Installation der ersten Ladestation im Mai 2018 ist das Schnellladenetz von Electrify America in Nordamerika auf mehr als 1.000 Ladestationen und über 5.000 (4.700) Hyper-Schnellladepunkte gewachsen.

Die Führungsrolle von Electrify America im Bereich Energie- und Ladeinnovationen wurde 2025 auch branchenweit anerkannt. Das Unternehmen erhielt den Reuters Automotive D.R.I.V.E. Honours for Innovation Award, den

Electric Innovation Scalable Catalyst Award der Electric Innovation Initiative, den Best in Business Award von Inc. in der Kategorie „Best in Innovation“ und den EV Charging Innovation Excellence Award auf der Battery Show North America für den Einsatz von Batterie-Energiespeichersystemen (BESS). Bis heute hat Electrify America mehr als 170 BESS-Anlagen in Betrieb genommen, die insgesamt über 65.000 Kilowattstunden Energiespeicherleistung bereitstellen – die größte BESS-Einführung in Verbindung mit Hyper-Fast-Laden in Nordamerika.

Electrify America ist das größte offene Netzwerk von DC-Schnellladepunkten für Elektrofahrzeuge in den USA, das einen VPPA für die Erzeugung erneuerbarer Energien abschließt. Electrify America Solar Glow™ 1 leistet einen Beitrag zur Additionalität bei der Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen.

China

Zum 31. Dezember 2025 hat das Joint Venture CAMS 1.519 (1.621) Ladestationen mit mehr als 11.700 (13.000) Ladepunkten in China aufgestellt, mit über 9,19 Millionen registrierten Nutzern. Darüber hinaus hat CAMS eine Zusammenarbeit mit dem Ladenetzwerk von Xpeng in China initiiert, um die Ladepunktdaten von Xpeng für Unternehmen der Volkswagen Gruppe zu integrieren. Diese Partnerschaft hat sowohl die Abdeckung als auch die Dichte der Ladeinfrastruktur für die Fahrzeugnutzer des Konzerns verbessert.

Abhängigkeit von Ressourcen bei der Umsetzung von Maßnahmen

Die nachhaltige Transformation erfordert umfassende Investitionen in die Digitalisierung und Elektrifizierung. Dabei wird zum Teil von der digitalen Transformation sichergestellt, dass Maßnahmen für den Klimaschutz durchgeführt werden können. Das dafür vorgesehene Budget ergibt sich unter anderem auch aus der nachhaltigen Transformation.

Mit der kostenintensiven Transformation gehen auch die Finanzierung und Attraktivität des Volkswagen Konzerns für Investoren einher, die auf der Suche nach nachhaltigen Anlagemöglichkeiten sind. Bereits seit 2020 verfügt der Volkswagen Konzern über ein Green Finance Framework, in welchem verschiedene Finanzierungsformen vorgestellt werden, wie zum Beispiel Green Bonds, die den Rahmen für auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Finanzierungsinstrumente definieren.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben der Geschäftsjahre 2022 bis 2024 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Framework mit der Begebung von grünen Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 2,8 Mrd. € sowie über einen grünen Kredit (Green Loan) in Höhe von 1,0 Mrd. € refinanziert.

Insgesamt hat der Volkswagen Konzern seit 2020 Green Bonds sowie einen Green Loan mit einem Volumen von 14,3 Mrd. € zur Refinanzierung von Investitionsausgaben für BEV emittiert. Im Jahr 2022 hat der Volkswagen Konzern ein überarbeitetes Green Finance Framework veröffentlicht, das insbesondere durch die Einbindung der EU-Taxonomie weiterentwickelt wurde. Wie schon im vorherigen Green Finance Framework setzt der Volkswagen Konzern weiterhin auf die ausschließliche Einbeziehung von BEV bei nachhaltigen Finanzierungen. Unter dem aktualisierten Green Finance Framework werden nur Investitionen berücksichtigt, die taxonomiekonform sind. So verbinden wir unser Unternehmensziel der bilanziellen CO₂-Neutralität bis 2050 mit unserer Finanzierungsstrategie. Die unter dem Green Finance Framework aufgenommenen Mittel refinanzieren gezielt umweltverträgliche Projekte wie die E-Mobilität, die sowohl die Kategorie „Clean Transportation“ der Green Bond Principles der International Capital Market Association (ICMA) erfüllen als auch im Einklang mit den Zielen der Vereinten Nationen sowie der Europäischen Union für nachhaltige Entwicklung stehen. Für das aktualisierte Green Finance Framework wurde von dem Rating-Unternehmen Sustainalytics bestätigt, dass die Übereinstimmung mit den Green Bond Principles der ICMA und den Green Loan Principles der Loan Market Association (LMA) vorliegt. Darüber hinaus hat die Volkswagen Financial Services AG seit dem Jahr 2023 ein eigenes Green Finance Framework veröffentlicht. Die im Rahmen dieses Frameworks generierten Mittel werden ausschließlich zur Refinanzierung von Kredit- und Leasingverträgen von BEV verwendet.

CapEx und OpEx mit Taxonomie-Bezug

Der wichtigste Hebel für unsere Transformation ist der Ausbau der E-Mobilität. Unsere Maßnahmen zum Ausbau der E-Mobilität decken sich mit der Wirtschaftsaktivität 3.3 Herstellung CO₂-armer Verkehrstechnologien. Die entsprechenden Offenlegungsanforderungen des ESRS E1 Paragraph 29 (c) finden sich im „EU-Taxonomie“ - Kapitel des Berichts.

Unterschiede bei Betriebs- und Investitionsausgaben

Die unter diesem Standard offengelegten Angaben zu den Investitionsausgaben (Capital Expenditures, kurz CapEx) und Betriebsausgaben (Operational Expenditures, kurz OpEx) entsprechen den im „EU-Taxonomie“ - Kapitel ausgewiesenen Angaben zu den CapEx und OpEx. Aus diesem Grund gibt es keine offenzulegenden Unterscheidungen.

METRIKEN: KLIMAWANDEL

In der Konzernnorm 98000 werden Indikatoren für Emissionen und Energie festgelegt, die von allen Standorten weltweit einheitlich erhoben werden sollen. Dies umfasst unter anderem THG-Emissionen wie Kohlendioxid (CO₂), Schwefelhexafluorid (SF₆), Lachgas (N₂O), Chlorkohlenwasserstoffe (CKW) und Fluorkohlenwasserstoffe (FKW). Die Datenerfassung im Bereich Energie beinhaltet die Erzeugung, den Bezug und den Einsatz von fossilen, nuklearen und erneuerbaren Energien einschließlich des Einsatzes von Brennstoffen.

Im Folgenden verwenden wir auch die Einheit CO₂-Äquivalent (CO₂e), die eine Maßeinheit ist, um die Klimawirkung verschiedener Treibhausgase vergleichbar darzustellen. Da Gase wie Methan (CH₄), Lachgas (N₂O) oder fluoridierte Gase unterschiedlich stark zur Erderwärmung beitragen, wird ihre Wirkung auf Basis des Global Warming Potential (GWP) in eine gemeinsame Einheit umgerechnet: die Menge an CO₂, die denselben Erwärmungseffekt hat wie das Treibhausgas.

Energieverbrauch und Energiemix

Im Rahmen der Datenerhebung werden die Energieverbräuche und Energiemixe der weltweiten Produktionsstandorte jährlich erfasst. Dabei werden sowohl Energiemengen aus Eigenerzeugung als auch von externen Lieferanten bezogene Energiemengen (Fremdbezug) berücksichtigt. Des Weiteren werden die regenerativen und nuklearen Anteile im Energiemix jeweils separat erfasst. Zusätzlich wird die jeweilige Teilmenge erfasst, die aus nicht brennstoffbasierten erneuerbaren (non-fuel) Quellen wie zum Beispiel Windkraft oder Photovoltaik stammt. Beim Bezug von erneuerbaren Energien sind die Qualitätskriterien des Volkswagen Konzerns zu berücksichtigen und entsprechende Nachweise zu erbringen. Nachfolgend sind quantitative Kennzahlen zu Energieverbrauch und -mix dargestellt (siehe Tabelle):

ENERGIEVERBRAUCH UND -MIX

	Einheit	2025		2024	
		Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Energieverbrauch gesamt	Mio. MWh	19,2	5,1	19,0	5,5
Energieverbrauch als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. MWh	24,3		24,6	
Energieverbrauch aus fossilen Quellen	Mio. MWh	11,4	3,4	11,9	3,7
Kohle und Kohleprodukte	Mio. MWh	0,0	1,0	0,8	1,0
Rohöl und Erdölprodukte	Mio. MWh	0,9	0,03	1,1	0,02
Erdgas	Mio. MWh	9,3	1,0	8,7	1,1
Brennstoffe aus anderen fossilen Quellen	Mio. MWh	0,1	0,0	0,1	0,0
Fremdbezogene Energie aus fossilen Quellen	Mio. MWh	1,1	1,4	1,2	1,6
Energieverbrauch aus nuklearen Quellen	Mio. MWh	0,04	0,1	0,04	0,1
Energieverbrauch aus erneuerbaren Quellen	Mio. MWh	7,8	1,6	7,1	1,7
Brennstoffe – erneuerbar	Mio. MWh	1,2	0,5	1,0	0,5
Fremdbezogene Energie – erneuerbar	Mio. MWh	6,5	1,1	6,0	1,2
Fremdbezogene Energie – erneuerbar, elektrisch	Mio. MWh	5,5	1,1	5,7	1,1
Anteil gebündelt eingekaufter erneuerbarer elektr. Energie ¹	%	90,3	18,3	65,4	0,9
Anteil ungebündelt eingekaufter erneuerbarer elektr. Energie ¹	%	9,7	81,7	34,6	99,1
Eigenerzeugte Energie – erneuerbar, non-fuel ²	Mio. MWh	0,1	0,0	0,1	0,0

1 Die Standorte der TRATON GROUP sind in dieser Kennzahl nicht enthalten.

2 Die Angaben für 2024 waren fehlerhaft und wurden korrigiert.

Vertragliche Instrumente für die Beschaffung erneuerbarer elektrischer Energie

Bei der Beschaffung von Strom aus erneuerbaren Energien wird unterschieden, ob diese gebündelt oder ungebündelt beschafft werden. Gebündelt bedeutet, dass Herkunftsnachweise, Zertifikate für erneuerbare Energien oder Grünstrom-zertifikate zusammen mit dem Ökostromprodukt (ungetrennt) von einem Lieferanten bezogen werden. Ungebündelt bedeutet eine separate Lieferung von Strom und Herkunftsnachweisen.

Zurzeit werden folgende Verträge unterschieden:

- > On-Site Power Purchase Agreements
- > Off-Site Power Purchase Agreements
- > sonstige Verträge

Energieintensität

Die Energieintensität ergibt sich als Quotient von Gesamtenergieverbrauch und Umsatzerlösen. Die Umsatzerlöse werden dem Konzernabschluss entnommen, wo sich weiterführende Informationen befinden. Die Energieintensität wird exklusive der Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

ENERGIEINTENSITÄT IN KLIMAINTENSIVEN SEKTOREN

	Einheit	2025	2024
Energieintensität für Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren (Energieverbrauch je Umsatzerlöse)	kWh/€	0,06	0,059
Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren ¹	Mio. MWh	19,2	19,0
Umsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren	Mio. €	321.913	324.656
Gesamtumsatzerlöse (Finanzabschluss)	Mio. €	321.913	324.656

1 Entspricht Gesamtenergieverbrauch.

Sektoren mit hohem Klimaeinfluss zur Bestimmung der Energieintensität

Alle Aktivitäten innerhalb des Volkswagen Konzerns tragen zur Fahrzeugproduktion bei und beziehen sich auf den NACE-Abschnitt C.29.10 (Herstellung von Kraftwagen). Daher können sie mit Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen in Verbindung gebracht werden.

Energieerzeugung

Energie aus Eigenerzeugung umfasst Energiemengen aus Anlagen, die sich in Besitz, Miete, Leasing oder Pacht des Volkswagen Konzerns befinden und durch diesen betrieben werden (zum Beispiel Kraftwerke, Heizkraftwerke oder Heizhäuser). Dies gilt auch für unternehmenseigene Energieerzeugungsanlagen, die durch Dritte betrieben werden.

ENERGIEERZEUGUNG GESAMT

	Einheit	2025		2024	
		Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Energieerzeugung gesamt	Mio. MWh	6,1	0,3	6,4	0,3
Energieerzeugung als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. MWh	6,3		6,7	
Erzeugte nicht-erneuerbare Energie ¹	Mio. MWh	5,2	0,2	5,6	0,2
Erzeugte erneuerbare Energie ¹	Mio. MWh	0,9	0,05	0,8	0,05

1 Der Datenpunkt enthält Schätzwerte.

THG-Emissionen

Kennzahlen zu Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen

Scope 1 THG-Emissionen sind direkte THG-Emissionen, die vom Volkswagen Konzern durch selbst kontrollierte Quellen generiert werden, zum Beispiel durch die Nutzung von Brennstoffen an den Standorten. Direkte biogene CO₂-Emissionen (Scope 1) sind Emissionen, die durch die Nutzung biogener Brennstoffe an den Standorten entstehen. Für die Berechnung der Emissionen werden die aktuellen Emissionsfaktoren des Verbands der Automobilindustrie (VDA) genutzt.

Scope 2 THG-Emissionen sind indirekte CO₂-Emissionen der Energieerzeugung, die durch Bezug von Energie aus externen Kraftwerken, Heizkraftwerken und Heizhäusern entstehen und an anderer Stelle freigesetzt werden. Die Scope 2 THG-Emissionen werden entsprechend des GHG Protocol sowohl nach der marktbasierten als auch nach der standortbasierten Methode berechnet. Indirekte standortbasierte biogene CO₂-Emissionen sind Emissionen, die durch den Einsatz von biogenen Brennstoffen bei externen Energielieferanten zum Beispiel durch Erzeugung von elektrischer Energie und Wärme entstehen und mit lokalen Emissionsfaktoren bewertet werden. Für die Berechnung der Emissionen werden die aktuellen VDA-Emissionsfaktoren genutzt.

SCOPE 1 UND 2 THG-EMISSIONEN

	Einheit	2025		2024	
		Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
THG-Emissionen Scope 1	Mio. t CO ₂ e	2,4	0,3	3,0	0,3
THG-Emissionen Scope 1 als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. t CO ₂ e	2,7		3,3	
davon: TRATON GROUP	Mio. t CO ₂ e	0,2	0,0	0,1	0,0
Everllence	Mio. t CO ₂ e	0,05	0,0	0,03	0,0
Biogene THG-Emissionen Scope 1	Mio. t CO ₂ e	0,4	0,2	0,4	0,2
Anteil der THG-Emissionen Scope 1 in regulierten EHS	%	82,2	14,3	84,4	18,2
THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert)	Mio. t CO ₂ e	2,6	1,4	2,6	1,6
THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert) als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. t CO ₂ e	4,0		4,2	
davon: TRATON GROUP	Mio. t CO ₂ e	0,3	0,0	0,3	0,0
Everllence	Mio. t CO ₂ e	0,03	0,0	0,03	0,0
Biogene THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert)	Mio. t CO ₂ e	0,5	0,1	0,4	0,1
THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert)	Mio. t CO ₂ e	0,4	0,6	0,5	0,7
THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert) als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. t CO ₂ e	0,9		1,1	
davon: TRATON GROUP	Mio. t CO ₂ e	0,1	0,0	0,1	0,0
Everllence	Mio. t CO ₂ e	0,01	0,0	0,01	0,0

Methoden, Annahmen und Emissionsfaktoren für Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen

THG-Emissionen (Scope 1 und 2) der Produktionsstandorte werden jährlich gemäß den Vorgaben des GHG Protocol sowie der ESRS erhoben. Für die marktbasierte Berechnung der Emissionen werden versorgerspezifische CO₂-Faktoren verwendet, während für die standortbasierte Berechnung die Emissionsfaktoren des jeweiligen Landes vom VDA genutzt werden.

Die gesamten THG-Emissionen eines Standorts werden durch die Addition aller relevanten Emissionen, jeweils multipliziert mit ihrem Treibhauspotenzial, ermittelt. Die CO₂-Emissionsfaktoren für den Eigenverbrauch von Primärenergieträgern zur Wärme- oder Stromerzeugung werden aus den Heizwerten beziehungsweise Brennwerten der Brennstoffe und dem Wirkungsgrad der Eigenerzeugung errechnet.

Identifizierung und Offenlegung wesentlicher Scope 3 - Kategorien

Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen

In Übereinstimmung mit den vom World Business Council for Sustainable Development und vom World Resources Institute veröffentlichten Scope 3 Standard (GHG Protocol) und der ESRS werden im Jahr 2025 die CO₂e-Emissionen aller 15 Scope 3 - Kategorien berichtet. Während im vergangenen Jahr für die einzelnen Bereiche jeweils eine separate Tabelle vorlag, zeigt die folgende Tabelle die Scope 3 THG-Emissionen des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures auf Basis der im Abschnitt „Methoden, Annahmen und Emissionsfaktoren für Scope 3 THG-Emissionen“ dargestellten methodischen Hinweise zur Erfassung und Berechnung.

Die Kategorien 2, 6, 7, 8 und 13 werden auf Konzernebene berichtet, während die Kategorien 1, 3, 4, 5, 9, 10, 11, 12 und 14 separat für die Bereiche Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Markengruppen Core, Progressive und Sport Luxury), Nutzfahrzeuge (TRATON GROUP: Scania, MAN, VW Truck & Bus (VWTB), International) und Power Engineering (Everllence) erhoben werden. Kategorie 15 wird für den Konzernbereich Automobile, hier lediglich der Bereich Nutzfahrzeuge, berichtet. Die detaillierten methodischen Erläuterungen erfolgen dementsprechend entweder auf Konzern- oder Bereichsebene. In den Kategorien 3 und 5 sowie beim Gesamtwert für die Konzern Scope 3 THG-Emissionen weicht die Summe der Bereiche vom Gesamtwert für den Konzern ab, weil Emissionen außerhalb der drei definierten Bereiche im Konzernwert enthalten sind. Leichte Nutzfahrzeuge der Marke MAN befinden sich

derzeit sowohl im Scope des Berichts für den Bereich Pkw als auch für den Bereich Nutzfahrzeuge. Es ist geplant dieses Double Counting im nächsten Bericht zu bereinigen.

Etwa 11,8% (12,1%) des gesamten Scope 3 - Aufkommens entfallen auf die Emissionskategorie Eingekaufte Güter und Dienstleistungen, während 85,2% (84,4%) durch die Nutzung der verkauften Produkte (Well-to-Wheel Emissionen) entstehen.

SCOPE 3 - EMISSIONEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

In Mio. t CO ₂ e	2025	2024
Gesamtsumme	883,74	824,00 (812,01) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	386,53	398,76 (391,33) ¹
Nutzfahrzeuge	304,91	357,82 (353,25) ¹
Power Engineering	178,71	50,16
Kategorie 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen	104,44	99,95 (96,91) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	96,85	91,50 (87,35) ¹
Nutzfahrzeuge	6,82	7,32 (8,44) ¹
Power Engineering	0,77	1,13
Kategorie 2: Kapitalgüter	8,33	9,71
Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)	1,29	1,34
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	1,09	-
Nutzfahrzeuge	0,11	-
Power Engineering	0,02	-
Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert)	6,73	7,75 (5,64) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	5,82	6,50 (4,29) ¹
Nutzfahrzeuge	0,85	1,13 (1,23) ¹
Power Engineering	0,07	0,12
Kategorie 5: Abfall	1,64	1,28
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	0,97	-
Nutzfahrzeuge	0,59	-
Power Engineering	0,03	-
Kategorie 6: Geschäftsreisen	0,22	0,22
Kategorie 7: Pendeln der Arbeitnehmer	0,31	0,33
Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen	0,18	0,14
Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert)	In Kategorie 4 enthalten	
Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte	0,20	0,20 (0,15) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Enthalten in Scope 1	
Nutzfahrzeuge	0,20	0,20 (0,15) ¹
Power Engineering	Nicht wesentlich	
Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte	752,57	695,16 (688,34) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	279,15	297,97 (296,90) ¹
Nutzfahrzeuge	295,59	348,26 (342,52) ¹
Power Engineering	177,83	48,92
Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende	0,91	1,15 (1,16) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	0,45	0,54
Nutzfahrzeuge	0,47	0,61 (0,62) ¹
Power Engineering	Nicht wesentlich	
Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen	4,42	4,23
Kategorie 14: Franchise	2,49	2,54
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	2,20	2,25
Nutzfahrzeuge	0,29	0,29
Power Engineering	Nicht wesentlich	
Kategorie 15: Investitionen	0,01	0,01

1 Werte in Klammern entsprechen den Vorjahreswerten vor der Rekalkulation.

Biogene Scope 3 THG-Emissionen auf Konzernebene

Biogenes CO₂ wird für Scope 3 Kategorie 11 für die Bereiche Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Nutzfahrzeuge berichtet. Die Daten zu Biokraftstoffanteilen und durchschnittlichen Emissionsfaktoren stammen aus repräsentativen generischen Datenbanken. Im Berichtsjahr betrugen die biogenen Scope 3 THG-Emissionen 26,81 Mio. t CO₂.

Methoden, Annahmen und Emissionsfaktoren für Scope 3 THG-Emissionen

Kategorie 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die CO₂e-Emissionen der Kategorie 1 beziehen sich auf die Supply-Chain-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge (seit 2025 inklusive Auftragsproduktion, insbesondere aus der Kooperation mit Ford). Sie wurden auf Basis von 73 produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert, überwiegend durch die TÜV Nord CERT GmbH. Seit 2025 werden neue Ökobilanzen mit Emissionsfaktoren nach IPCC AR6 berechnet.

Der Volkswagen Konzern verwendet für die Bewertung der Produktionsphase von Fahrzeugen standardmäßig den Stromnetzmix und bezieht gleichzeitig Zertifikate für erneuerbare Energien von Zulieferern ein, um gemeinsame Dekarbonisierungsbemühungen hervorzuheben. Diese Kombination aus standortbasierten und marktbasierten Ansätzen kann zu einer geringen Doppelzählung des erneuerbaren Energieanteils führen. Ein vollständig markt-basierter Ansatz wird möglich sein, sobald die entsprechenden Emissionsfaktoren in den vom Volkswagen Konzern verwendeten Datenbanken verfügbar sind.

Wert im Basisjahr (2018): 100,57 Mio. t CO₂e

Nutzfahrzeuge

Die Emissionen aus eingekauften Waren werden auf Basis von Stückzahlen und Gewichten der Fahrzeuge und Komponenten sowie den entsprechenden CO₂e-Emissionsfaktoren berechnet. Eingekaufte Dienstleistungen (z.B. IT, Zubehör, Verpackung und Vertriebsmarketing) bleiben aufgrund ihres geringen Einflusses (<1%) unberücksichtigt. Alle Marken ordnen vergleichbare Produkte Referenzgruppen zu und nutzen LCA-basierte Emissionsfaktoren unter Verwendung ihrer jeweiligen Datenquellen.

Power Engineering

Die Scope-3-Berechnung basiert auf einem ausgabenbezogenen Ansatz. Die CO₂e-Emissionen dieser Kategorie beziehen sich auf die Supply-Chain-Emissionen aller im Berichtsjahr beschafften Güter und Dienstleistungen. Sie werden auf Grundlage des Rechnungsvolumens in Euro berechnet.

Kategorie 2: Kapitalgüter

Die Berechnung der Emissionen von Investitionsgütern erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von inflationsbereinigten Emissionsfaktoren, die seit 2025 die mittlere globale Inflation berücksichtigen.

Wert im Basisjahr (2018): 10,18 Mio. t CO₂e

Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)

Seit dem Berichtsjahr 2025 werden die Bereiche getrennt dargestellt. Im Konzernwert sind Emissionen außerhalb der drei definierten Bereiche enthalten.

Wert im Basisjahr (2018): 1,51 Mio. t CO₂e

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Der konzernweite Energieverbrauch wird jährlich im internen UIS erfasst und mithilfe von, sofern möglich, regional differenzierten Emissionsfaktoren (seit 2025 nach IPCC AR6) für die verschiedenen Energieträger aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO₂e umgerechnet.

Nutzfahrzeuge

Diese Kategorie umfasst vorgelagerte Emissionen aus Brennstoffen und Energie, die an den Standorten eingesetzt werden. Der Energieverbrauch innerhalb der TRATON GROUP wird jährlich in internen Umwelt-IT-Systemen erfasst, nach Kraftstoffarten differenziert und mithilfe spezifischer Emissionsfaktoren aus den jeweiligen Datenquellen für die relevanten Energiequellen in CO₂e umgerechnet.

Power Engineering

Methodik analog Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert)

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die Kategorien 4 und 9 entsprechen den CO₂e-Emissionen aus Energieträgerbereitstellung und -einsatz, sowohl aus eingehenden (Inbound) als auch ausgehenden (Outbound) Transporten sowie Transportprozessen zwischen den Standorten (Zwischenwerksverkehre). Transportdaten werden aus internen Transport-IT-Systemen für alle Verkehrsträger sowie manuell erfassten Prozessen abgeleitet. Reduktionsmaßnahmen sind durch die TÜV NORD CERT GmbH zertifiziert. Seit 2025 werden die Emissionen auf das gesamte Konzern-Produktionsvolumen extrapoliert und berücksichtigen damit auch die chinesischen Joint Ventures. Aufgrund von prozessualen Gegebenheiten werden die Emissionen des vorhergehenden Berichtsjahres berichtet. Systemseitig ist ein marginaler Anteil an biogenen Emissionen enthalten.

Wert im Basisjahr (2018): 7,59 Mio. t CO₂e

Nutzfahrzeuge

Diese Kategorie umfasst Emissionen aus eingehender (vorgelagerter) und ausgehender (nachgelagerter) Logistik über alle Transportarten hinweg. Die Transportdaten stammen aus internen Logistiksystemen sowie manuell erfassten Prozessen für sämtliche Transportarten innerhalb der TRATON GROUP. Die Emissionsfaktoren stammen je nach Marke aus unterschiedlichen Datenbanken. Scania und VWTB verwenden eine aktivitätsbasierte Berechnungsmethode. MAN wendet einen kostenbasierten Ansatz an. Für International erfolgt die Berechnung durch einen externen Dienstleister.

Power Engineering

Die Berechnung beruht auf einem distanzbasierten Ansatz. Die Werte der Logistik beziehen sich auf ein- und ausgehende Transporte und Transportprozesse der Everllence Produktionsstandorte. Basierend auf Umsatzdaten werden die Emissionen extrapoliert.

Kategorie 5: Abfall

Seit diesem Berichtsjahr werden die Bereiche getrennt dargestellt. Im Konzernwert sind Emissionen außerhalb der drei definierten Bereiche enthalten.

Wert im Basisjahr (2018): 1,21 Mio. t CO₂e

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Das konzernweite Abfallaufkommen wird jährlich im internen UIS erfasst und mithilfe von Emissionsfaktoren (seit 2025 nach IPCC AR6) für die verschiedenen Abfallströme aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO₂e umgerechnet.

Nutzfahrzeuge

Abfälle innerhalb der TRATON GROUP werden jährlich in internen Umwelt-IT-Systemen erfasst und mithilfe spezifischer Emissionsfaktoren aus verschiedenen Datenbanken für die jeweiligen Abfallströme in CO₂e umgerechnet. Regionale Unterschiede in den Abfallbewirtschaftungspraktiken werden, sofern zutreffend, berücksichtigt.

Power Engineering

Methodik analog Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Kategorie 6: Geschäftsreisen

Die Emissionen werden auf Basis der tatsächlichen Flug- und Bahnreisen unter anderem der Volkswagen AG kalkuliert und mithilfe der weltweiten Mitarbeiterzahl auf den Konzern hochgerechnet. Der Radiative Forcing Index des Flugverkehrs wird mit dem Faktor 3 berücksichtigt.

Wert im Basisjahr (2018): 0,71 Mio. t CO₂e

Kategorie 7: Pendeln der Arbeitnehmer

Die Emissionen basieren auf einer Berechnung, bei der die weltweiten Mitarbeiterzahlen (im direkten und indirekten Bereich) des Volkswagen Konzerns und regionsspezifische, externe, generische Parameter zum Modal Split, verkehrsträgerspezifische Emissionsfaktoren sowie durchschnittliche Pendeldistanzen und Arbeitstage berücksichtigt werden.

Wert im Basisjahr (2018): 1,01 Mio. t CO₂e

Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen

Die Berechnung der Emissionen durch die Anmietung von Vermögenswerten erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von inflationsbereinigten Emissionsfaktoren, die seit 2025 die mittlere globale Inflation berücksichtigen.

Wert im Basisjahr (2018): 0,14 Mio. t CO₂e

Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert)

Enthalten in Scope 3 Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert).

Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Enthalten in Scope 1.

Nutzfahrzeuge

Die Emissionen werden unter der Annahme berechnet, dass die Verarbeitungsemissionen pro Fahrzeug den eigenen Produktionsemissionen pro Fahrzeug entsprechen. Scope-1- und Scope-2-Emissionen werden durch die Gesamtzahl der verkauften Fahrzeuge geteilt und mit der Anzahl der verkauften Fahrgestelle multipliziert.

Power Engineering

Für Everlence nicht wesentlich.

Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die CO₂e-Emissionen umfassen die Well-to-Wheel-Emissionen aller im Jahr 2025 produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge (seit 2025 inklusive Auftragsproduktion) bei einer 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). Reduktionsmaßnahmen sind durch die TÜV NORD CERT GmbH zertifiziert.

Wert im Basisjahr (2018): 414,87 Mio. t CO₂e

Nutzfahrzeuge

Emissionen aus der Nutzung verkaufter Produkte durch unsere Kundinnen und Kunden stellen den größten Anteil der Gesamtemissionen der TRATON GROUP dar. Für Fahrzeuge werden CO₂e-Emissionen auf Basis von Fahrzeugstückzahlen, Energieverbrauch, gefahrenen Kilometern und Well-to-Wheel-Emissionsfaktoren berechnet. Alle Marken wenden denselben Gesamtansatz an, der sich auf ihre Produktportfolios sowie Betriebs-, Telematik- oder Entwicklungsdaten stützt. Jedoch hat jede Marke aufgrund von Abweichungen im Produktportfolio unterschiedlich gruppierte Fahrzeugklassen. Scania verwendet das Produktionsvolumen, während MAN, International und VWTB das Verkaufsvolumen heranziehen. Die angenommene Nutzungsphase variiert hierbei je nach Marke und Modell zwischen 240.000 km und 1.600.000 km. Bei der Berechnung kommen dynamische Emissionsfaktoren aus verschiedenen Datenquellen zum Einsatz, einschließlich Emissionen aus AdBlue, CH₄ und N₂O. Für externe Motoren schätzen SCANIA und MAN den Kraftstoffverbrauch mithilfe von Expertenwissen und multiplizieren diesen mit den entsprechenden CO₂e-Emissionsfaktoren, International und VWTB verkaufen keine externen Motoren.

Power Engineering

Für die Berechnung wird ein durchschnittlicher Ansatz auf der Grundlage von Sekundärdaten verwendet. Die CO₂e-Emissionen werden mittels Well-to-Wake-Emissionsfaktoren berechnet. Unterjährig in Betrieb genommene Systeme werden mittels Berechnung ihrer Lebenszeitemissionen berücksichtigt. Berücksichtigt werden neue Produkte von Marine 4-Stroke, Power, Industries und Quest-One. Repräsentative Emissionsfaktoren werden sowohl auf regionaler als auch auf branchenspezifischer Ebene verwendet.

Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die CO₂e-Emissionen beziehen sich auf die potenziellen End-of-Life-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge (seit 2025 inklusive Auftragsproduktion). Sie wurden auf Basis von 73 produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert. Seit 2025 werden neue Ökobilanzen mit Emissionsfaktoren nach IPCC AR6 berechnet.

Wert im Basisjahr (2018): 1,15 Mio. t CO₂e

Nutzfahrzeuge

Die Emissionen der Kategorie 12 beziehen sich auf die potenziellen End-of-Life-Emissionen aller im Berichtsjahr verkauften Fahrzeuge. Die Berechnung erfolgt, indem Intensitätsfaktoren aus den Lebenszyklusbewertungsmodellen von Scania und MAN auf die Gesamtgewichte der jeweiligen Produktgruppe angewendet werden. Diese Intensitätsfaktoren gelten für die gemeinsamen Produktgruppen, die von Scania, International und VWTB genutzt werden, während MAN eine detailliertere Produktklassifizierung verwendet.

Power Engineering

Kategorie 12 wird für Everllence aufgrund geringer Wesentlichkeit nicht berichtet. Dies basiert auf der Annahme, dass Everllence-Produkte am Ende ihrer Lebensdauer zu fast 100 % recycelbar sind. Die durch das Recycling entstehenden CO₂e-Emissionen sind durch einen Cut-off-Ansatz ausgenommen.

Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen

Die Berechnung der Emissionen durch die Vermietung von Vermögenswerten erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von inflationsbereinigten Emissionsfaktoren, die seit 2025 die mittlere globale Inflation berücksichtigen.

Wert im Basisjahr (2018): 2,96 Mio. t CO₂e

Kategorie 14: Franchise

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Aufgrund von prozessualen Gegebenheiten werden die Emissionen des vorhergehenden Berichtsjahres berichtet. Die Berechnung basiert auf einer jährlichen Evaluation der CO₂e-Emissionen der Handels- und Servicepartner des Volkswagen Konzerns auf Basis der Energieverbräuche der Standorte und länderspezifischer Emissionsfaktoren. Letztere stammen aus einer repräsentativen generischen Datenbank (seit 2025 nach IPCC AR6). Die Erhebung deckt über 90 % der Franchise-Emissionen ab, welche anschließend auf 100 % hochgerechnet werden.

Wert im Basisjahr (2018): 3,22 Mio. t CO₂e

Nutzfahrzeuge

Die Franchise-Emissionen für Scania und MAN werden auf Basis der durchschnittlichen Scope-1- und Scope-2-Emissionen eines typischen gewerblichen Standorts berechnet. Dieser Ansatz berücksichtigt den typischen Energieverbrauch sowie die betrieblichen Merkmale. VWTB und International sind in dieser Kategorie nicht enthalten, da sie keine Franchise-Betriebe haben.

Power Engineering

Für Everllence nicht wesentlich.

Kategorie 15: Investitionen

Für die Bereiche Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Power Engineering wird die Kategorie aufgrund geringer Wesentlichkeit nicht berichtet. Der Konzernwert entspricht daher dem Wert des Bereichs Nutzfahrzeuge. Die Emissionen aus Investitionen von Scania und MAN werden auf Grundlage des jeweiligen Eigenkapitalanteils an den Investitionen berechnet. Scania und MAN identifizieren ihre wichtigsten Beteiligungen und erheben die erforderlichen Scope-1- und Scope-2-Daten entweder aus verfügbaren Berichten oder, falls erforderlich, über Fragebögen. VWTB und International sind nicht enthalten, da sie keine finanziellen Mittel an externe Unternehmen bereitstellen.

Wesentliche Änderungen und deren Auswirkungen auf die Vergleichbarkeit der THG-Emissionen

Änderungen im Vergleich zum Reporting im Vorjahr werden im Abschnitt „Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen“ bei der Methodikbeschreibung zur jeweiligen Scope 3 - Kategorie erläutert.

Wie im Abschnitt „Ziele: Klimawandel“ beschrieben, werden wesentliche Änderungen bei der Erfassung der Scope 3 THG-Emissionen für Konzern-Kategorien und den Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in einem jährlichen Prozess identifiziert, im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres quantifiziert und in der Tabelle zu den Scope 3 THG-Emissionen dargestellt.

Für den DK1 wird die gesamte Zeitreihe seit dem Basisjahr der aktuellen Klimaschutzziele (2018) auf vergleichbarer Datenbasis veröffentlicht.

Die Emissionen aus den Lieferketten werden aktuell im Wesentlichen mithilfe von Sekundärdaten beziehungsweise Branchendurchschnittswerten berechnet. Unwesentliche Veränderungen dieser Daten werden im Hinblick auf ihren Einfluss auf das Gesamtergebnis nicht spezifisch bewertet.

Scope 3 THG-Emissionen basierend auf spezifischen Aktivitäten in der Wertschöpfungskette

Das Fahrzeugmodell für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und damit alle im Fahrzeug verbauten Materialien und deren Gewichte basieren auf der Fahrzeugstückliste und somit auf Primärdaten. Für einzelne Hot-Spot-Materialien oder Komponenten liegen Primärdaten der Tier-1-Lieferanten vor. Dasselbe gilt zukünftig für die in der EU-Batterieverordnung Artikel 7 angeforderten Prozesse aus der Batterie(zell)produktion. Eine anerkannte oder standardisierte Methode zur Angabe des Anteils dieser Emissionen liegt bisher nicht vor. Sowohl eine Angabe als Anteil von Datenpunkten als auch als Anteil von THG-Emissionen (gesamt) ist nicht uneingeschränkt sinnvoll, da beispielsweise der Emissionsanteil dekarbonisierter Hot-Spot-Anteile naturgemäß sinkt.

Gesamt-THG-Emissionen

Die Kennzahlen zu den THG-Emissionen (gesamt) ergeben sich aus der Summe der Gesamtemissionen der Scope-1-, -2- und -3-Kategorien.

THG-EMISSIONEN (GESAMT)

	Einheit	2025	2024
THG-Emissionen (gesamt) – standortbasiert ¹	Mio. t CO ₂ e	890,4	831,5
THG-Emissionen (gesamt) – marktbasiert ¹	Mio. t CO ₂ e	887,4	828,5

¹ Vorjahreswert angepasst aufgrund Inkludierung der Werte für Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie der Rekalkulation.

THG-Intensität

Die THG-Intensität ergibt sich aus den Kennzahlen der THG-Emissionen (gesamt) und den Umsatzerlösen. Die Umsatzerlöse werden dem Konzernabschluss entnommen, wo sich weiterführende Informationen befinden. Die THG-Intensität Kennzahl wird ohne die Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

THG-INTENSITÄT

	Einheit	2025	2024
THG-Emissionen (gesamt) je Umsatzerlöse – standortbasiert ¹	kg CO ₂ e/€	2,3	2,1
THG-Emissionen (gesamt) je Umsatzerlöse – marktbasiert ¹	kg CO ₂ e/€	2,3	2,1
Umsatzerlöse, die zur Berechnung der THG-Intensität herangezogen werden	Mio. €	321.913	324.656
Gesamtumsatzerlöse (Finanzabschluss)	Mio. €	321.913	324.656

¹ Vorjahreswert angepasst aufgrund Inkludierung der Werte für Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie der Rekalkulation.

Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen Entnahme und Speicherung von THG

Es gibt keine implementierten Maßnahmen zur Entnahme und Speicherung von THG in den eigenen Geschäftsaktivitäten oder der Wertschöpfungskette. Sollten solche Maßnahmen in Zukunft eingeführt werden, ist beabsichtigt, zwischen technisch basierten und naturbasierten Lösungen zu differenzieren. Technisch basierte Lösungen sollen durch konkretes Zählen, Wiegen und Messen der aus der Atmosphäre entnommenen THG erfolgen, wobei auf Annahmen, Methoden und Rahmenwerke verzichtet wird. Naturbasierte Lösungen hingegen sollen auf Annahmen, Methoden und Rahmenwerken großer, etablierter Standards des Carbon-Marktes, wie VERRA und Gold Standard, basieren.

Kennzahlen zu THG-Entnahme und -Speicherung

Kennzahlen zur THG-Entnahme und -Speicherung werden nicht berichtet, da es derzeit weder in den eigenen Geschäftstätigkeiten noch in der Wertschöpfungskette bereits implementierte Maßnahmen zur Entnahme und Speicherung von THG gibt.

Nutzung von CO₂-Zertifikaten

Entsprechend der im Übergangsplan beschriebenen Maßnahmenhierarchie ergänzen die Offsetting-Projekte die Dekarbonisierungsstrategie und sind wie dort beschrieben ein wichtiger Bestandteil, um die Dekarbonisierungsziele zu erreichen.

Eine CO₂-freie Energieversorgung ist derzeit nicht für den globalen Energiebedarf möglich. Daher bleibt Energieeffizienz eine wichtige Grundlage für einen effektiven Klimaschutz und sollte immer der erste Stellhebel sein.

Der verbleibende Energiebedarf sollte schließlich so CO₂-effizient wie möglich gedeckt werden (Stellhebel zweiter Priorität). Dabei sind auch innovative Energiekonzepte, die direkte Einbindung erneuerbarer Energien und Technologiewechsel, wie beispielsweise Elektrifizierung, zu prüfen.

Im Bereich der besonders schwer zu vermeidenden Emissionen (hard to abate emissions) erwägt der Volkswagen Konzern, Klimaschutzprojekte zur Kompensation einzusetzen, um zum Beispiel eine bilanziell CO₂e-neutrale

Produktion zu erreichen (Stellhebel dritter Priorität). Als hard to abate emissions gelten Emissionen, deren Vermeidung nach aktuellem Stand entweder technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig teuer und daher nicht wirtschaftlich einsetzbar sind.

Rolle der CO₂-Zertifikate als Teil der Dekarbonisierungsstrategie

Der Ansatz der Kohlenstoffkompensation soll für alle Emissionskategorien von Scope 1 bis Scope 3 angewendet werden. Nachdem alle Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Emissionsreduktion, wie im Übergangsplan beschrieben, umgesetzt werden, sollen die besonders schwer vermeidbaren Emissionen mit Carbon-Offsetting-Projekten kompensiert werden. Dies betrifft einen Anteil von < 10 %. Grundlage hierfür sind die Vorgaben der SBTi.

Kennzahlen zu CO₂-Zertifikaten

Die vom Volkswagen Konzern eingesetzten CO₂-Zertifikate haben grundsätzlich den höchsten Qualitätsstandards zu genügen. Daher werden sie nur aus bestimmten Projekttypen und von entsprechend präqualifizierten Unternehmen erworben. Für die CO₂-Zertifikate selbst akzeptiert der Volkswagen Konzern nur bestimmte herausgebende Standards.

Die zugrunde liegenden Projekte werden nach öffentlich überprüfbaren und auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basierenden Methodologien betrieben. Die Ergebnisse dieser Projekte werden durch unabhängige Dritte überprüft.

Jedes vom Volkswagen Konzern genutzte CO₂-Zertifikate präsentiert – 1 t CO₂e. Dieses wird nach Kauf grundsätzlich auf die Volkswagen Konzern lautenden Konten transferiert und erst dort (in der Regel zu einem späteren Zeitpunkt) seiner Nutzung zugeführt.

LÖSCHUNG VON CO₂-ZERTIFIKATEN

	Einheit	2025	2024
Insgesamt im Berichtsjahr gelöschte CO ₂ -Zertifikate	t CO ₂ e	680.379	6.076.738
Anteil der Projekte zum Abbau von CO ₂ -Emissionen	%	0	0
Abbauprojekte aus biogenen Senkungen	% / t CO ₂ e	0	0
Abbauprojekte aus technologischen Senkungen	% / t CO ₂ e	0	0
Anteil der Projekte zur Reduktion von CO ₂ -Emissionen	%	100	100
Anteil Verra	% / t CO ₂ e	56 / 383.784	70 / 4.232.578
Anteil Gold Standard	% / t CO ₂ e	44 / 296.595	30 / 1.844.460
Anteil der Projekte innerhalb der EU	%	-	-
Anteil, der als entsprechende Anpassung gem. Art. 6 des Pariser Klimaschutzabkommens gilt	%	-	-

Netto-Null-Ziel unter Berücksichtigung von CO₂-Zertifikaten

Die Ambition des Volkswagen Konzerns ist es, als Unternehmen bis 2050 bilanziell CO₂-neutral zu sein. Für ein verpflichtendes Netto-Null-Ziel fehlt jedoch bisher noch ein gültiger Zertifizierungsstandard. Somit existieren auch noch keine spezifischen Ziele für die Entfernung und Speicherung von THG-Emissionen. Dennoch gilt, dass der Volkswagen Konzern sich bei Maßnahmen des Carbon Offsetting zum Ziel gesetzt hat, sich an den Vorgaben der SBTi und des GHG Protocol zu orientieren und deren Anteil auf weniger als 10 % zu beschränken. Bei der Anwendung von Carbon Offsetting wird das Unternehmen international etablierten Standards folgen.

Interne CO₂-Bepreisung

Zurzeit wird kein interner CO₂-Preis in Investitionsentscheidungen genutzt. Allerdings wird zur Unterstützung von strategischen Entscheidungen und für die Berechnungen und Priorisierung von Dekarbonisierungsmaßnahmen in der Produktion ein Vermeidungskostenansatz gewählt. Damit werden vermiedene THG-Emissionen ins Verhältnis zum Kapitalwert gesetzt. Somit ergibt sich ein Wert in €/t CO₂e. Auf Grundlage dieser Bewertung ergibt sich eine Vermeidungskostentreppe von Einsparungen pro t CO₂e (Energieeffizienzmaßnahmen) bis zu hohen Kosten pro t CO₂e (Einsatz synthetischer Kraftstoffe). Anhand dieser Vermeidungskostentreppe können Maßnahmen priorisiert und die gesamten Aufwendungen zur Zielerreichung abgeschätzt werden.

Umweltverschmutzung

Der Volkswagen Konzern verfolgt die Vision der Zero Impact Factory. Ziel ist, die Emission und Nutzung von luft-, wasser- und bodenbeeinträchtigenden sowie bedenklichen Stoffen an den Produktionsstandorten zu reduzieren.

LUFT-, WASSER- UND BODENVERSCHMUTZUNG

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNGEN IM BEREICH LUFT-, WASSER- UND BODENVERSCHMUTZUNG

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Luftverschmutzung				
Negative Auswirkungen entstehen insbesondere durch Emissionen in der Nutzungsphase bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden. Die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte, die bei der Zulassung der Fahrzeuge gelten, werden eingehalten.				
Ebenfalls relevant sind Emissionen, die im Rahmen des Kerngeschäfts der Fahrzeugproduktion entstehen. Die Produktionsanlagen des Volkswagen Konzerns halten dabei mindestens die mit der Genehmigung einhergehenden gesetzlichen Anforderungen in Bezug auf Luftschadstoffe ein. Da auch entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Luftemissionen verursacht werden, fordert der Volkswagen Konzern von seinen Partnern, ebenfalls nach hohen Standards zu arbeiten.				
Wasserverschmutzung				
Wasser wird an verschiedenen Stellen der Wertschöpfungskette verwendet. Dabei werden Chemikalien besonders in der vorgelagerten Lieferkette zur Rohstoffgewinnung sowie bei der Herstellung von Bauteilen eingesetzt. Dies kann zu einer Belastung des entstehenden Abwassers mit Schadstoffen führen.				
Die Auswirkungen des Chemikalieneinsatzes innerhalb der eigenen Produktionsprozesse und der Nutzungsphase werden als geringer erachtet, da alle im eigenen Geschäftsbereich anfallenden Abwässer vor der Einleitung in aufnehmende Gewässer (zum Beispiel Flüsse, Seen oder Meere) aufbereitet oder fachgerecht entsorgt werden. Zur Festlegung der Aufbereitungsqualität des Abwassers werden die gesetzlichen Schadstoff-Grenzwerte herangezogen. Für bestimmte Abwasser-Schadstoffe strebt der Volkswagen Konzern im Rahmen seiner Zero Impact Factory-Vision ambitionierte Maximalkonzentrationen im Abwasser an.				

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Bodenverschmutzung				
In Hochrisikorohstofflieferketten, insbesondere in der tiefergelagerten Lieferkette, können negative Auswirkungen durch Bodenverschmutzung, Bodenerosion, Landnutzung und Rohstoffabbau nicht ausgeschlossen werden.				
Chance Positive Auswirkung Tatsächliche Auswirkung Vorgelagerte Wertschöpfungskette Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr) Risiko Negative Auswirkung Potenzielle Auswirkung Eigener Geschäftsbereich Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre) Nachgelagerte Wertschöpfungskette Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Luftverschmutzung

Übergeordnet ist das Thema Minimierung der Schadstoffeinträge in die Luft unter anderem strategisch in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, im Leitbild Umwelt goTOzero, in der Vision der Zero Impact Factory und im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

Entlang der Lieferkette soll die Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner Auswirkungen auf Mensch und Umwelt reduzieren. Dieser fordert von den Lieferanten, geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverschmutzung umzusetzen. Innerhalb der Geschäftstätigkeiten des Volkswagen Konzerns sollen solche Auswirkungen durch das Etablieren von Managementkonzepten (siehe Abschnitt „Managementkonzept: Umweltverschmutzung“) und durch das Verfolgen der Vision der Zero Impact Factory möglichst reduziert werden. Dies beinhaltet, dass Produktionsstandorte so gestaltet werden sollen, dass möglichst wenig luftbeeinträchtigende Schadstoffe emittiert werden. In der Nutzungsphase bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden soll die Umweltauswirkung der Fahrzeuge unter anderem durch einen höheren Anteil am Absatz von Elektrofahrzeugen reduziert werden. Dieses Ziel ist in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert.

Unter dem Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ finden sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen.

Wasserverschmutzung

Übergeordnet ist das Thema Vermeidung von Wasserverschmutzung im Rahmen des Leitbilds Umwelt goTOzero sowie in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Dabei bildet die Minimierung der Schadstoffeinträge in Gewässer das zentrale Element. Im Code of Conduct für Geschäftspartner fordert der Volkswagen Konzern auch Lieferanten auf, keine Wasserverschmutzungen zu verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder der Gesundheit des Menschen führen können.

Im eigenen Geschäftsbereich sind die Prozesse des Volkswagen Konzerns so ausgelegt, dass Verschmutzungen minimiert werden. Dies geschieht beispielsweise durch die Installation von Aufbereitungs- und Kläranlagen an den Produktionsstandorten.

Bei Lieferanten der vor- und nachgelagerten Lieferkette adressiert der Volkswagen Konzern die Auswirkung der Wasserverschmutzung durch die Implementierung des Raw Materials Due Diligence Management Systems (RMDDMS). Dieses System soll die Rohstoffbeschaffung nachhaltig und transparent gestalten und somit negative Umweltauswirkungen, wie zum Beispiel Wasserverschmutzung, identifizieren und geeignete Maßnahmen zur Minderung umsetzen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner gilt grundsätzlich für direkte Lieferanten und enthält Anforderungen zur Vermeidung von Wasserverschmutzung gemäß jeweils anwendbarem Recht und internationalen Vorschriften. Er soll dazu beitragen, negative Auswirkungen auf Wasserressourcen zu mindern. Lieferanten werden zudem aufgefordert, diese Anforderungen an ihre direkten Geschäftspartner weiterzugeben.

Unter dem Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ finden sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen in diesem Handlungsbereich.

Bodenverschmutzung

Im Code of Conduct für Geschäftspartner fordert der Volkswagen Konzern auch seine Lieferanten auf, keine schädlichen Bodenveränderungen zu verursachen.

Die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist auf die Vermeidung von Umweltbelastungen und den Schutz natürlicher Ressourcen ausgerichtet und unterstützt die Wiederherstellung von Ökosystemen und die Förderung von Biodiversität. Mit der Förderung Biodiversität adressiert der Volkswagen Konzern auch die Bodenqualität und den Bodenschutz.

MANAGEMENTKONZEPT ZU LUFT-, WASSER- UND BODENVERSCHMUTZUNG

Produktionsprozesse und Produktnutzung führen aufgrund von Emissionen zu Luft- und Wasserverschmutzung. Diese negativen Auswirkungen werden im Managementkonzept Vermeidung von Umweltverschmutzung adressiert.

Das Thema Vermeidung von Umweltverschmutzung ist Teil des Leitbilds Umwelt goTOzero: „Wir reduzieren schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässer.“ Zudem ist das Ziel, den Absatz von Elektrofahrzeugen zu erhöhen, in regenerate+ verankert. Dieses Ziel strebt auch eine Verringerung der Luftverschmutzung bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden an.

Hinsichtlich des Themas Schadstoffe lautet die strategische Vision im Rahmen der Zero Impact Factory: „Wir gestalten unsere Fertigungsstätten so, dass von ihnen möglichst wenig die Gesundheit von Mensch, Tier und Vegetation sowie Boden, Gewässer und Luft beeinträchtigende Stoffe emittiert werden.“ In Bezug auf Gewässer- und Bodenschutz steht neben einer generellen Minimierung der Schadstoffeinträge auch die präventive Ausstattung der Produktionsanlagen mit technischen Sicherheitseinrichtungen beim Einsatz wassergefährdender Stoffe im Fokus. Eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands der Gewässer, in die Abwasser eingeleitet wird, soll vermieden werden.

Das Thema Beeinträchtigung von Boden, Wasser und Luft ist im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert: Die Lieferanten tragen Sorge dafür, dass sie keine schädlichen Bodenveränderungen, Wasserverschmutzungen, Luftverunreinigungen, schädliche Lärmemissionen oder übermäßigen Wasserverbrauch verursachen. Diese können zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder der Gesundheit des Menschen führen, beziehungsweise sollen sie diese so weit wie möglich minimieren.

Der Volkswagen Konzern verpflichtet sich in seiner Responsible Raw Materials Policy zur Minimierung negativer Umweltauswirkungen entlang der Lieferkette. Dazu zählen der Schutz von Biodiversität und Ökosystemen durch die Ablehnung von Entwaldung und Landdegradation, die Reduktion des Wasserverbrauchs insbesondere in wasserarmen Regionen sowie die Vermeidung von Luftverschmutzung durch den Ausschluss toxischer Substanzen. Grundlage sind internationale Umwelt- und Biodiversitätsabkommen wie die Convention on Biological Diversity (CBD) sowie International Union for Conservation of Nature (IUCN)-, Minamata-, Stockholm- und Basel-Übereinkommen.

Vermeidung der Verschmutzung von Luft und Wasser

Im Fokus der strategischen Vision der Zero Impact Factory steht die Minimierung der Schadstoffeinträge an den Produktionsstandorten (siehe Abschnitt „Ziele: Luft- und Wasserverschmutzung“). Hierfür existieren spezifische Vorgaben, wie zum Beispiel Grenzwerte für Schadstoffkonzentrationen im Abwasser und Emissionen in die Luft, deren Einhaltung mittels Messberichten nachgewiesen wird. Durch die Gestaltung der Produktionsstandorte soll darauf hingewirkt werden, dass die lokale Ressource Wasser durch ihre Nutzung nicht negativ beeinflusst wird.

Der Volkswagen Konzern hat verschiedene Prozesse in seinen Geschäftsbereichen installiert, um auch den Sorgfaltspflichten aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in Bezug auf schädliche Bodenveränderungen, Gewässer- und Luftverunreinigungen und schädliche Lärmemissionen zu entsprechen. Die Anwendung dieser Prozesse wird durch eine Konzernrichtlinie unterstützt. Diese gibt einen Rahmen und Mindestanforderungen vor, wie ein Umwelt-Compliance-Managementsystem (UCMS) in einer Organisation zu implementieren ist. Jede Gesellschaft ent-

wickelt daraufhin eigene Prozesse, um diese Regeln einzuhalten. Im UCMS ist zudem ein Compliance- und Risikomanagementsystem integriert, das dazu dient, mit den Risiken der oben erwähnten Umweltmedien vorbeugend und frühzeitig umzugehen. Beispielsweise führen Produktionsstandorte in der Regel eine Umweltaspekteanalyse durch, wodurch mögliche Umweltrisiken aus Produktionsprozessen frühzeitig erkannt und bewertet werden können. Infolgedessen können die Verantwortlichen vorbeugende Maßnahmen zur Risikominimierung einleiten.

Die Anforderungen des Umweltmanagements gelten dabei über alle Phasen der Geschäftstätigkeit und den gesamten Lebensweg der Produkte und Dienstleistungen. Eine detaillierte Ausgestaltung der Prozesse liegt in der Verantwortung jeder kontrollierten Gesellschaft. Diese sind operativ tätig und gehören mehrheitlich zum Volkswagen Konzern.

Notfall- und Gefahrenabwehr

Der Volkswagen Konzern gibt den kontrollierten Gesellschaften vor, dass Notfallpläne und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr vorzuhalten sind. Diese sind speziell auf die unternehmensspezifischen Umweltrisiken zugeschnitten und zielen darauf ab, negative Umweltauswirkungen zu vermeiden oder zu minimieren. Zu den konkreten Maßnahmen zählen beispielsweise die Kommunikation von Notfallplänen an Beschäftigte, relevante Bereiche und Auftragnehmer sowie die Qualifizierung zur Gefahrenabwehr. Die Kommunikation ist dabei den einzelnen Gesellschaften überlassen und kann beispielsweise durch Aushänge, Unterweisungen oder Schulungen erfolgen. Des Weiteren zählen dazu das Testen und Überprüfen der Notfallpläne sowie die Sicherstellung von Ressourcen zur fachlichen Beratung im Falle eines Ereignisses.

Im Falle wesentlicher baulicher oder betrieblicher Änderungen sollen die Notfallpläne überprüft und aktualisiert werden. Dabei werden Erfahrungen aus Übungen oder tatsächlichen Notfallmaßnahmen berücksichtigt. Die Frequenz der durchgeführten Übungen liegt in der Verantwortung jeder Gesellschaft, die für die Umsetzung der entsprechenden Konzernrichtlinie zuständig ist (siehe Abschnitt „Übergreifende Informationen zu den Managementkonzepten“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“ für weiterführende Informationen zum Geltungsbereich).

ZIELE: LUFT- UND WASSERVERSCHMUTZUNG

Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete spezifische Kennzahl Umwelt Entlastung Produktion (UEP) berücksichtigt unter anderem die Emission flüchtiger organischer Verbindungen (Volatile Organic Compounds – VOC) im Zusammenhang mit der Produktion von Fahrzeugen und Komponenten. Die Zielvorgabe in Bezug auf die Kennzahl UEP hat somit einen direkten Bezug zur Luftverschmutzung.

Durch das Impact-Points-Ziel zur Reduktion der absoluten Umweltauswirkungen der Produktionsstandorte besteht ebenfalls ein Zielbezug hinsichtlich Emissionen in Luft und Gewässer. Über den Umweltaspekt Luftschadstoffe werden die Luftemissionen von VOC, Stickoxiden und Staub, Chlorkohlenwasserstoffe und Fluorkohlenwasserstoffe, bei der Produktion berücksichtigt. Über den Umweltaspekt Abwasser werden weiterhin Emissionen im Hinblick auf Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB), Stickstoff, Phosphor, Nickel und Zink, in Gewässern berücksichtigt. Die entsprechenden Kennzahlen und deren Verzielung werden im Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“ berichtet.

Die Site Checklist weist zudem die Handlungsfelder Schadstoffe und Wasser auf. Sie umfasst beispielsweise Kriterien wie den Einsatz von VOC-reduzierten Spülverdünnern und Lacken, Vorgaben zu VOC-Emissionen aus Lackierereien, die Begrenzung von Staubemissionen, den Verzicht auf den Einsatz von Schwermetallen und gefährlichen Stoffen sowie Vorgaben zu Konzentrations-Grenzwerten bei den Abwasser-Parametern Chlorid, Nickel, Sulfat, Zink, Mangan und CSB.

Die freiwillig gesetzten Ziele hinsichtlich der Kennzahl UEP, der Impact Points und der Site Checklist stehen jeweils in Bezug zum Thema Umweltverschmutzung. Der Volkswagen Konzern hält sich an die geltenden Emissionsvorschriften, beispielsweise übergeordnet die der EU-Richtlinie über Industrieemissionen EU 2024/1785, kurz IED, sowie nationale Vorgaben, wie zum Beispiel die deutsche Abwasserverordnung (AbwV).

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: LUFT-, WASSER- UND BODENVERSCHMUTZUNG

Vermeidung und Kontrolle von Luftemissionen

Der Volkswagen Konzern ist bestrebt, seine Luftemissionen aus eigenen Aktivitäten sowie aus seiner Lieferkette fortlaufend zu reduzieren. Neben Maßnahmen zur Einhaltung gesetzlicher Anforderungen dient innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeiten insbesondere das Impact-Points-Ziel, welches Emissionen in der Luft berücksichtigt, als ein Anreiz zur Umsetzung von Maßnahmen. Zum Beispiel werden in einigen Lackierereien, soweit technisch sinnvoll, Dünnschichtfüller und Dünnschichtklarlack eingesetzt. Außerdem werden lösemittelhaltige Spülverdünner durch lösemittelarme Spülverdünner ersetzt. In staubrelevanten Bereichen, zum Beispiel Lackierereien, Karosseriebau oder mechanischer Fertigung, werden Filtertechniken zur Staubreduzierung eingesetzt. Zusätzlich sind auch in der Site Checklist Kriterien definiert, die auf eine Verringerung von Luftemissionen abzielen (siehe Abschnitt „Übergeordnete Ziele“).

In der vor- und nachgelagerten Lieferkette soll die Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner die Emission von Luftschadstoffen reduzieren, indem die direkten Lieferanten geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverschmutzung umzusetzen haben.

Durch die Transformation des Portfolios hin zur Elektromobilität leistet der Volkswagen Konzern gleichsam einen Beitrag zur Verbesserung der lokalen Luftqualität – insbesondere durch die Verringerung der Emissionen von Stickoxiden sowie Feinstaub (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“ des Kapitels „Klimawandel“).

Vermeidung und Kontrolle von Emissionen ins Wasser

Im Sinne des Gewässerschutzes leitet der Volkswagen Konzern keine unbehandelten Abwässer, welche durch Aktivitäten des Konzerns entstehen, in aufnehmende Gewässer ein. Schadstoffe im Abwasser, die in einer biologischen Kläranlage nicht entfernt werden können, werden üblicherweise mittels Vorbehandlungsanlagen entfernt. Um Fette, Öle und Emulsionen zu entfernen, wurden beispielsweise Abscheider für Leichtflüssigkeiten und Fette, Verdampferanlagen und Ölskimmer installiert. Dagegen werden Schwermetalle durch physikalisch-chemische Fällungsverfahren entfernt. CSB-Belastungen werden durch Adsorption, Filtration oder Flotationsverfahren weitgehend eliminiert. Vor der Einleitung wird das vorbehandelte Abwasser zum Beispiel mittels Membranbioreaktor (MBR) biologisch aufbereitet, um potenzielle organische Schadstoffe wie Phosphor und Stickstoff zu entfernen. Sofern das Abwasser nicht am Produktionsstandort selbst aufbereitet wird, erfolgt die Aufbereitung in einer externen Kläranlage oder die fachgerechte Entsorgung als Abfall.

Entsprechend der strategischen Vision der Zero Impact Factory werden beim Einsatz potenziell wassergefährdender Stoffe weitere Maßnahmen in der Produktion angestrebt: So soll im Sinne des präventiven Boden- und Gewässerschutzes kontinuierlich darauf geachtet werden, dass die zugehörigen Behälter mit einer zweiten Barriere zur Rückhaltung im Schadensfall ausgestattet sind.

Die Einhaltung von Messverpflichtungen wird durch regelmäßige Abwasseranalytik gewährleistet, deren Häufigkeit je nach Schadstoff unterschiedlich ist und sich nach den gesetzlichen und internen Vorgaben richtet.

Vermeidung und Kontrolle von Bodenverschmutzung

Volkswagen vermeidet aktiv Bodenverschmutzung. Dies geschieht durch Vorgaben zur sicheren Lagerung und Entsorgung von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen, zur Vermeidung toxischer Substanzen sowie zur Minimierung von Bodenerosion. Lieferanten sollen ihre Aktivitäten so gestalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen entstehen, die die natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder die menschliche Gesundheit beeinträchtigen könnten.

Engagement und Berichterstattung in der vor- oder nachgelagerten Lieferkette für Rohstoffe

Die Gewinnung und Verarbeitung bestimmter Rohstoffe für die Automobilindustrie ist mit Umweltrisiken verbunden – darunter Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung. Der Volkswagen Konzern adressiert diese Risiken im Rahmen

seines Raw Materials Due Diligence Management Systems (RMDDMS), das im Abschnitt „Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS)“ im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ ausführlich beschrieben ist.

Zur Förderung von Transparenz veröffentlicht der Konzern regelmäßig den Responsible Raw Materials Report. Dieser dokumentiert die Methodik und Maßnahmen des RMDDMS und zeigt auf, wie der Konzern seiner menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflicht in Hochrisikorohstoffketten nachkommt.

Im Fokus des RMDDMS stehen insbesondere indirekte Lieferketten, bei denen die Risikoanalyse eine erhöhte Exposition gegenüber ökologischen und sozialen Risiken identifiziert hat. Für besonders risikobehaftete Rohstoffe werden vertiefte Bewertungen durchgeführt, die gezielte Maßnahmen zur Risikominderung und deren Wirksamkeitsprüfung ermöglichen. Aktuell umfasst das RMDDMS 18 priorisierte Rohstoffe. Dies sind die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktminerale Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3 TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, die seltenen Erden, Magnesium und Baumwolle. Im Rahmen seines Umweltmanagements hat der Volkswagen Konzern zudem Maßnahmen ergriffen, um Rohstoffe aus Tiefseebergbau aus seinen Lieferketten auszuschließen. Aus Gründen der Vorsorge beteiligt sich der Konzern nicht an der Finanzierung entsprechender Aktivitäten, solange deren ökologische und soziale Auswirkungen nicht umfassend untersucht und bewertet wurden. Ziel ist es, potenzielle negative Auswirkungen auf marine Ökosysteme und die Biodiversität zu vermeiden.

Ein zentrales Instrument zur Bewertung und Steuerung von Risiken in der tiefergelagerten Lieferkette sind Audits. Sie ergänzen die weiteren Elemente des RMDDMS und fördern Transparenz und Compliance sowie kontinuierliche Verbesserung. Weitere Maßnahmen und deren Wirkung auf Arbeitskräfte in der Lieferkette sind im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ dargestellt.

Der Volkswagen Konzern zielt auf eine verantwortungsvolle Beschaffung von Rohstoffen ab und setzt dabei auf die fünf Schritte der Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD – Organization for Economic Cooperation and Development) sowie auf die Anforderungen der OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas. Dementsprechend dürfen Lieferanten bei Schmelzhütten oder Raffinerien von Mineralien nur solche Rohstoffe verwenden, die die Anforderungen des Leitfadens der OECD für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten erfüllen. Zudem müssen diese von der Responsible Mineral Initiative (RMI) oder ähnlichen Organisationen geprüft worden sein. Der Volkswagen Konzern erwartet von seinen Lieferanten, dass alle Mineralien aus konfliktbetroffenen Schmelzbetrieben vermieden werden. Ziel ist es jedoch nicht, die Beschaffung von Konfliktmineralien oder anderen Produkten zu verbieten, die aus Konflikt- und Hochrisikogebieten stammen, sondern die Beschaffung aus verantwortungsvollen Quellen innerhalb dieser Regionen zu fördern. Die Identifizierung der 3 TG-Schmelzen und Raffinerien, die von den Lieferanten oder Unterlieferanten genutzt werden, muss jährlich offengelegt werden. In Anlehnung an internationale Best Practices erwartet der Volkswagen Konzern zudem von seinen Lieferanten das Ausfüllen von Conflict Mineral Reporting Templates (CMRT). Neben der Identifizierung der Schmelzen und Raffinerien ermöglicht diese Vorlage auch die Bestimmung der Herkunftsländer des abgebauten Materials. Die Übereinstimmung mit den OECD-Leitlinien wird durch den Responsible Minerals Assurance Process (RMAP) der RMI bewertet. RMAP ist eine unabhängige Bewertung der Managementsysteme und Beschaffungspraktiken von Schmelzhütten/Raffinerien durch Dritte, um die Konformität zu bestätigen. Um das Engagement für verantwortungsvolle Lieferketten für Konfliktminerale zu unterstreichen, veröffentlicht der Volkswagen Konzern freiwillig einen CMRT, um vollständige Transparenz zu schaffen.

Volkswagen adressiert Auswirkungen auf Bodenverschmutzung im Rahmen des RMDDMS. Das System integriert umweltbezogene und menschenrechtliche Aspekte in die Rohstofflieferkette und berücksichtigt dabei indirekt Auswirkungen wie Landdegradation und unsachgemäße Entsorgung von Rohstoffrückständen. Internationale Standards wie das Basler Übereinkommen zur Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle sind verpflichtend. Zudem wird die Vermeidung von Entwaldung und Landdegradation als Teil unserer Anforderungen adressiert.

METRIKEN: LUFT- UND WASSERVERSCHMUTZUNG

Luft- und Wasserverschmutzung

Kennzahlen von Emissionen in Luft und Wasser

Nachfolgend sind die Kennzahlen dargestellt, die konzernweit erhoben werden. Falls an europäischen Produktionsstandorten für weitere Luft- oder Wasseremissionen Schwellenwerte gemäß Europäischem Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister (E-PRTR) überschritten werden, melden die Standorte diese im Rahmen ihrer jährlichen Berichtspflichten an die zuständigen Behörden.

LUFT- UND WASSEREMISSIONEN

		2025		2024	
	Einheit	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Luftemissionen					
VOC ^{1, 3}	t	10.300,6	852,4	10.962,9	978,7
NO _x ¹	t	902,8	329,1	1.126,1	332,0
SO ₂ ^{1, 2}	t	0,0	354,2	0,0	371,4
Staub (PM10) ^{1, 2, 3}	t	284,6	0,0	148,4	0,0
CO ^{1, 2}	t	0,0	0,0	0,0	0,0
Wasseremissionen					
TOC ^{1, 2}	t	549,8	100,6	463,1	157,9
Zink ^{1, 2}	t	1,0	0,1	2,2	0,3
Nickel ^{1, 2}	t	2,1	0,1	2,6	0,2
Fluorid gelöst ^{1, 2}	t	17,5	13,4	26,6	17,9
Stickstoff ^{1, 2, 4}	t	0,0	0,0	-	-
Phosphor ^{1, 2, 4}	t	7,2	0,0	-	-

1 Nur Standorte, die den Schwellenwert gemäß E-PRTR (Anhang II) überschreiten.

2 Die Standorte der TRATON GROUP sind in dieser Kennzahl nicht enthalten.

3 Der Datenpunkt enthält Schätzwerte.

4 Für das Jahr 2024 ist keine Berichterstattung möglich.

Beschreibung der Messmethoden

In der Konzernnorm 98000 sind Indikatoren für Emissionen definiert, um deren einheitliche Erhebung an den Standorten des Volkswagen Konzerns zu ermöglichen. Dabei werden unter anderem Schadstoffeinleitungen in Abwässer wie Zink, Nickel, CSB, gesamter organischer Kohlenstoff (TOC), gelöstes Fluorid, Stickstoff und Phosphor sowie Luftemissionen wie Staub, VOC, Stickoxide (NO_x) und Schwefeldioxid (SO₂) erfasst. Es gilt die Erfassungshierarchie gemäß Konzernnorm 98000 in Verbindung mit den in der Norm beschriebenen zulässigen Messverfahren. Diese sind parameterspezifisch und basieren auf dem aktuellen Stand der Technik.

Kontextinformationen zu Luftverschmutzung

Die Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns erfassen, unabhängig von nationaler Gesetzgebung oder behördlichen Auflagen, eine Reihe umweltrelevanter Luftemissionen. Emissionen aus Verbrennungsprozessen, wie Kohlenmonoxid (CO) und Schwefeldioxid, werden mittels Multiplikation der eingesetzten Brennstoffmengen mit länderspezifischen Emissionsfaktoren ermittelt, sofern keine genaueren, standortspezifischen Emissionsfaktoren vorliegen. Des Weiteren werden VOC-Emissionen erfasst, die hauptsächlich bei Lackierprozessen entstehen. Dabei sind mindestens diejenigen Emissionen zu erfassen, die durch nationale Gesetzgebungen oder Anlagengenehmigungen gefordert werden. VOC-Emissionen aus Lackieranlagen sind für alle Fahrzeugserienlackieranlagen zu ermitteln. Werden VOC-Emissionen in einer Thermischen Nachverbrennung oder Regenerativen Nachverbrennung (RNV) verbrannt, sind die entstehenden CO₂-Emissionen ebenfalls zu erfassen. Hinsichtlich der Erfassung von Feinstaub (Particulate Matter - PM) mit einem Durchmesser von 10 µm oder kleiner (PM10) ist eine Erfassung der Gesamtstaubmenge und anschließende Umrechnung in PM10 mittels Umrechnungsfaktoren zulässig.

Kontextinformationen zu Wasserverschmutzung

Die Erhebungsintervalle sowie die Analytikmethoden für im Abwasser enthaltene Schadstoffkonzentrationen richten sich nach den Vorgaben aus den Standortgenehmigungen und/oder relevanten Gesetzen. Sie variieren je nach Schadstoff zwischen quartalsweiser bis hin zu täglicher Messverpflichtung. Darüber hinaus setzt die Konzernnorm 98000 Mindeststandards für bestimmte Schadstoffe, deren Beprobung mindestens quartalsweise erfolgt und sich an relevanten ISO-Normen orientieren soll. Die berichteten jährlichen Emissionsmengen ins Abwasser ergeben sich üblicherweise durch Multiplikation der gemessenen Abwasservolumina mit den Konzentrationen der jeweiligen Schadstoffe.

Prozesse zur Erfassung und Bilanzierung

Die Erhebung der Umweltindikatoren liegt in der Verantwortung des jeweiligen Standorts. Die Umweltindikatoren werden gemäß Konzernnorm 98000 im UIS erfasst und auf Konzernebene validiert. Die Standorte müssen darauf hinwirken, dass die Umweltindikatoren für jedes festgelegte Erfassungsintervall nach der gleichen Systematik ermittelt werden. Veränderungen gegenüber dem Vorjahr, die einen vorgegebenen Toleranzwert überschreiten, müssen begründet werden.

Informationsquellen

Die Festlegung zulässiger Messverfahren orientiert sich grundsätzlich an nationalen und internationalen Gesetzen und Verordnungen (zum Beispiel deutsches Bundesimmissionsschutzgesetz, europäische F-Gase-Verordnung), international anerkannten Normen und Standards (zum Beispiel GHG Protocol, ISO-Normen), branchenspezifischen Vorgaben (zum Beispiel Verband der Automobilindustrie (VDA)-Emissionsfaktoren) sowie wissenschaftlichen Erkenntnissen (zum Beispiel International Panel for Climate Change (IPCC)-Sachstandsberichte).

Begründung für die Wahl einer alternativen Methodik zur Emissionsquantifizierung

Die Konzernnorm 98000 legt eine Messhierarchie zur Erhebung von Umweltdaten an den Standorten fest (siehe Abschnitt „Einheitliche Erfassung von Umweltdaten“ im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“).

BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Besonders besorgniserregende Stoffe				
Ein Teil der Stoffe, die derzeit als besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern (SVHC)) auf der Kandidatenliste der European Chemicals Agency (ECHA) stehen, sind in Fahrzeugteilen des Volkswagen Konzerns vorhanden. Der Volkswagen Konzern setzt auf einen verantwortungsvollen und sachgemäßen Umgang mit SVHC und implementiert entsprechende Maßnahmen, um die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu verhindern. Alle gesetzlichen Bestimmungen werden eingehalten.				
Da SVHC in der Regel bereits Bestandteil der Materialzusammensetzung zugelieferter Fahrzeugteile sind, wird auf den Austritt von SVHC in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ein stärkerer Fokus gelegt als im eigenen Betrieb und der Nutzungsphase der Fahrzeuge. In Hochrisikorohstofflieferketten, insbesondere in den tiefergelagerten Lieferketten, können negative Auswirkungen durch gefährliche Stoffe nicht ausgeschlossen werden, insbesondere den Einsatz von Schadstoffen und gefährlichen Chemikalien.				
 Chance  Positive Auswirkung  Tatsächliche Auswirkung  Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)				
 Risiko  Negative Auswirkung  Potenzielle Auswirkung  Eigener Geschäftsbereich  Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)				
 Nachgelagerte Wertschöpfungskette  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Übergeordnet ist das Thema der besonders besorgniserregenden Stoffe im Rahmen der Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität verankert, welche neben der Forderung der Einhaltung weltweit geltender Vorschriften auf die Global Automotive Declarable Substance List (GADSL) referenziert. Gemäß dem Code of Conduct für Geschäftspartner werden die Lieferanten in der Lieferkette aufgefordert, geeignete Maßnahmen umzusetzen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt – zum Beispiel krebserregende, erbgutschädigende, fortpflanzungsgefährdende Stoffe – im Rahmen des jeweils anwendbaren Rechts und unter Berücksichtigung der jeweils mitgeltenden Regelungen des Volkswagen Konzerns zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden. Das Thema ist ebenfalls in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ als Handlungsfeld identifiziert. Im Fokus stehen hierbei die Reduzierung und Substitution von SVHC in den Produkten. Die detaillierte Ausgestaltung des strategischen Themas befindet sich derzeit noch in der Erarbeitungsphase und wird im Zuge der weiteren Strategieprozesse konkretisiert.

Mit Bezug auf die eigene Geschäftstätigkeit verringert der Volkswagen Konzern seine Auswirkungen durch die Implementierung von Vorsorgemaßnahmen zur Risikominimierung und -steuerung sowie von Maßnahmen, die SVHC vermeiden und ersetzen sollen.

Der Volkswagen Konzern versteht das Thema Chemical Compliance als Querschnittsthema, das in bestehende Managementkonzepte integriert wird und diese beeinflusst.

Unter dem Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ findet sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen in diesen zwei Handlungsbereichen.

MANAGEMENTKONZEPT: BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

Das Thema SVHC ist strategisch in der Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität verankert. Um diese strategische Verankerung zu verwirklichen, soll das Management von chemischen Substanzen weiter verbessert werden. Als ein weltweit führender Automobilhersteller und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen ist sich der Volkswagen Konzern der zunehmenden Bedeutung eines nachhaltigen Managements von chemischen Substanzen bewusst. Die rechtlichen und regulatorischen Anforderungen an das Chemikalienmanagement sind komplex und variieren in den globalen Märkten, in denen der Konzern tätig ist. Der Volkswagen Konzern ist zur Einhaltung bestehender Vorschriften und zum verantwortungsvollen Umgang mit chemischen Substanzen, die für die Produkte, Tätigkeiten und Dienstleistungen benötigt werden, verpflichtet.

Der Volkswagen Konzern versteht Chemical Compliance als Querschnittsthema. Für bereits bestehende Managementsysteme der Volkswagen AG sind die notwendigen Compliance-Prozesse integriert.

Außerdem steht der Volkswagen Konzern im bedarfsorientierten Austausch mit seinen Beschäftigten, Lieferanten, Branchenverbänden und Aufsichtsbehörden, um den Einsatz gefährlicher Chemikalien zu reduzieren. Dies erstreckt sich von der Forschung und Entwicklung über die Konstruktion, die Produktion, den Vertrieb und die Logistik bis hin zur Wiederverwendung und zum Recycling der Produkte.

Weiterhin wird die Registrierung, Bewertung und Beschränkung von Stoffen und Rohstoffen im Code of Conduct für Geschäftspartner hervorgehoben. Hierzu zählen die Einhaltung internationaler Übereinkommen (Minamata-Übereinkommen, Stockholmer Übereinkommen) und Rechtsinstrumente zur Herstellung, Verwendung, Handhabung und Entsorgung bestimmter Stoffe. Die Lieferanten sollen geeignete Maßnahmen ergreifen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt oder Gesundheit, zum Beispiel krebserregenden, erbgut-schädigenden oder fortpflanzungsgefährdenden Stoffen, zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden. Dabei sind das jeweils anwendbare Recht sowie die mitgeltenden Regelungen des Volkswagen Konzerns zu berücksichtigen.

Minimierung des Einsatzes von SVHC

Um in allen Märkten vorschriftenkonform zu sein, müssen der Volkswagen Konzern und seine Lieferanten die Vorschriften, Gesetze und regulatorischen Vorgaben in den Zielmärkten einhalten. Darüber hinaus ist die Erfüllung von Standards, wozu unter anderem die Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität sowie Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien gehören, ein verpflichtendes Vertragselement mit Lieferanten. Auf diese Weise wird auf die Einhaltung aller geltenden Materialregulierungen und -restriktionen hingewirkt.

Die Konzernnorm Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien beschäftigt sich mit der Registrierung, Bewertung und Beschränkung von chemischen Stoffen. Chemikalien, die als karzinogen, keimzell-mutagen und reproduktionstoxisch in Kategorie 1A oder 1B eingestuft wurden, sind grundsätzlich für den Einsatz verboten (Terminologie gemäß Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 – CLP). Über einen Einsatz kann nur in begründeten Ausnahmefällen unter Berücksichtigung des Substitutionsgebots entschieden werden. Besonders besorgniserregende Stoffe, beispielsweise nach EU-REACH-Verordnung Nr. 1907/2006, Artikel 57-2, sind weitgehend zu vermeiden und können im Einzelfall, nach Prüfung der längerfristigen Einsatzfähigkeit, abgelehnt werden.

Für die Steuerung neuer oder geänderter weltweit aufkommender Schadstoffgesetze, darunter Altfahrzeug-, Batterie-, Chemikalien- und Biozidgesetze sowie Anforderungen zu Innenraumemissionen, wurde ein spezifischer Prozess mit definierten Rollen (Vorschriftenkoordinator/Vorschriftenexperten (VKO/VEX)-Prozess) in der technischen Entwicklung implementiert. Die Umsetzung und die interne/externe Kommunikation erfolgen durch die Umweltnorm für Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität, welche unter anderem einen Bezug auf die GADSL nimmt. Die Einhaltung wird seit dem Jahr 2000 durch die Nutzung des International Material Data System (IMDS) in Verbindung mit dem konsequenten Einfordern von Lieferantendaten zur chemischen Zusammensetzung von Bauteilen und Materialien in den Fahrzeugen geprüft. Alle IMDS-Daten werden nach der jeweils gültigen und zur Anwendung kommenden Gesetzgebung geprüft.

Die Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität fordert eine grundsätzliche Vermeidung der Verwendung von SVHC im Sinne der EU-REACH-Verordnung Nr. 1907/2006. Diese sind in der Kandidatenliste der ECHA gelistet und werden periodisch aktualisiert. Über die gesetzlichen Anforderungen hinaus fordert der Volkswagen Konzern, dass die Verwendung zulassungspflichtiger Stoffe des Anhangs XIV der EU-REACH-Verordnung Nr. 1907/2006 in der Regel bei Neuverträgen vermieden werden soll, auch wenn die Zulassungspflicht erst nach Serieneinsatz in Kraft tritt.

Darüber hinaus wird für Liefergegenstände, welche für die Berichterstattung gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung relevant sind, mit fachlicher und technischer Unterstützung von Lieferanten eine Alternativen-Prüfung für die Verwendung von SVHC (im Anwendungsbereich von Anlage C des Anhangs I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission) durchgeführt. Mit dem Geschäftsjahr 2024 hat der Volkswagen Konzern im fahrzeugbezogenen Geschäft bestehende Vorgaben und Prozesse konkretisiert, mit dem Ziel, die Taxonomie-relevanten Stoffe grundsätzlich zu vermeiden und zu ersetzen. Darauf aufbauend bezieht der Konzern in seine Analysen fahrzeugbezogene Materialien sowie Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge ein, um die Substituierbarkeit der darin enthaltenen SVHC unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu prüfen.

Die Lieferanten sind weiterhin verpflichtet, die Anforderungen, basierend auf internationalen Übereinkommen und anderen Rechtsinstrumenten in Bezug auf die Herstellung, Verwendung, Handhabung und Entsorgung bestimmter Stoffe, einzuhalten. Insbesondere die Anforderungen des Minamata-Übereinkommens von 2013 über Quecksilber und des Stockholmer Übereinkommens von 2001 über persistente organische Schadstoffe (POP) sowie die entsprechenden anwendbaren Durchführungsvorschriften auf nationaler und supranationaler Ebene müssen befolgt werden.

ZIELE: BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

Prävention und Kontrolle von SVHC

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf die Prävention und Kontrolle von SVHC sind für die Produktionsstandorte keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Es wird derzeit an einer systematischen Datenerfassung gearbeitet, um eine vollständige quantitative Berichterstattung zu ermöglichen. Herausforderungen bei der Datenerfassung und bei der Quantifizierung sind sowohl die hohe Anzahl der Substanzen als auch die Konzentrationsangaben von SVHC in chemischen Gemischen, welche durch die Lieferanten oftmals nur innerhalb von Konzentrationsspektren angegeben werden. Der Volkswagen Konzern und die Standortbetreiber der einzelnen Marken richten ihr Handeln an den gesetzlichen Vorgaben aus und haben Prozesse zur Umsetzung implementiert.

Sollten SVHC während der Fahrzeugproduktion eingesetzt werden und/oder im Fahrzeug verbleiben, so sind diese im Vorfeld durch interne Chemikalienmanagementprozesse und -systeme erfasst, überprüft und freigegeben. Zusätzlich implementiert der Volkswagen Konzern Prozesse, um SVHC generell zu vermeiden und auf Substituierbarkeit zu prüfen. Ein Beispiel ist die Überprüfung der Substituierbarkeit gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung und damit die Reduktion von SVHC während der Fahrzeugproduktion und in Bauteilen von vollelektrischen Fahrzeugen.

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

Einhaltung gesetzlicher Vorschriften hinsichtlich Chemikalien und SVHC

Für die Anforderungen an die Chemical Compliance gibt es kein separates Managementsystem. Die Marken und Gesellschaften des Konzerns sind aufgefordert, das Thema Chemical Compliance in ihren bestehenden Managementsystemen zu berücksichtigen. Die Governance-Struktur soll sicherstellen, dass Risiken entlang der Lieferkette reduziert und Vorgaben eingehalten werden.

Auf diese Weise soll das Risiko beim Umgang mit Chemikalien und SVHC im Volkswagen Konzern in den Strukturen des Drei-Linien-Modells des Institute of Internal Auditors (IIA) gesteuert werden. Dabei umfasst die erste Linie das operative Risikomanagement in den Geschäftsbereichen, die zweite Linie das konzernweite Risikomanagement und die dritte Linie die Interne Revision, die die Wirksamkeit der ersten beiden Linien überprüft. Die Werkzeuge zur

Identifizierung und Umsetzung der spezifischen Anforderungen werden hierbei durch die eingesetzten Managementsysteme bereitgestellt.

Neben den Tools der Managementsysteme werden neue oder geänderte regulatorische Vorgaben auch durch den VKO-/VEX-Prozess der zweiten Linie aufgenommen und innerhalb der Organisation zielgerichtet verteilt. Für die Prüfung von materialbezogenen Vorgaben wird in der zweiten Linie auf die Daten des internen Material Informationssystems (MISS) zugegriffen. Datengrundlage sind die Daten der Lieferanten aus dem IMDS. Neben dem kontinuierlichen Risikomanagement durch das Drei-Linien-Modell hat der Volkswagen Konzern im fahrzeugbezogenen Geschäft Vorgaben und Prozesse zum Management von regulatorischen Vorgaben (VKO/VEX) und internen Anforderungen (weitere Informationen befinden sich im Abschnitt „Minimierung des Einsatzes SVHC“) etabliert, die vorsehen, dass SVHC möglichst zu vermeiden und zu ersetzen sind. Darauf aufbauend werden gemäß den Anforderungen der EU-Taxonomie-Verordnung fahrzeugbezogene Chemikalien sowie Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge analysiert und die Substituierbarkeit von SVHC in diesen Produkten gemeinsam mit den Lieferanten unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien geprüft.

Engagement und Berichterstattung in der vor- oder nachgelagerten Lieferkette für Rohstoffe

Bei dem Engagement zur Verbesserung der Lieferkette nimmt der Volkswagen Konzern auch seine Lieferanten in die Verantwortung. Aus diesem Grund fordert der Code of Conduct für Geschäftspartner die Umsetzung geeigneter Maßnahmen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt (zum Beispiel krebserregende, erbgutschädigende, fortpflanzungsgefährdende Stoffe) zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden.

METRIKEN: BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

Zur Bewertung der besonders besorgniserregenden Stoffe wird die IMDS-SVHC-Liste der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) als Grundlage verwendet, welche sich aus der ECHA-Kandidatenliste ableitet.

Gesamtmenge an SVHC, die während der Produktion erzeugt, verwendet oder beschafft wird

Eine stoffbezogene Mengenauswertung der SVHC kann auf Konzernebene aktuell nicht vollumfänglich durchgeführt werden. Derzeit wird ein Ansatz zur Mengenerfassung für alle SVHC als solche oder in Gemischen (SVHC > 0,1 % M), die während der Fahrzeugproduktion eingesetzt werden, erarbeitet. Dies soll zukünftig die Erfassung der Gesamtmenge an beschafften und eingesetzten SVHC ermöglichen.

In bestimmten Produktionsprozessen werden unterschiedliche chemische Substanzen zusammengebracht, beispielsweise in Prozessbädern. Diese Prozessbäder dienen ausschließlich dazu, die chemischen Eigenschaften der zu bearbeitenden Erzeugnisse gezielt zu beeinflussen. Der Volkswagen Konzern ist kein Produzent chemischer Substanzen und betreibt keine Anlagen oder Prozesse, die der Herstellung neuer isolierter chemischer Produkte dienen.

Theoretisch ist die Bildung neuer chemischer Verbindungen durch die Einstellung des chemischen Gleichgewichts innerhalb von Prozessbädern in geringem Umfang möglich. Diese betriebenen Prozessbäder befinden sich in genehmigungs- und überwachungsbedürftigen Anlagen und werden ausschließlich auf Grundlage behördlicher Genehmigungen betrieben. Eine behördliche Vorgabe zur Ermittlung neu gebildeter SVHC liegt nicht vor.

Gesamtmenge an SVHC, die die Produktion in Form von Emissionen verlassen

Der Volkswagen Konzern und die Betreiber an den Standorten der einzelnen Marken handeln stets nach den geltenden gesetzlichen Vorgaben. Standorte und Anlagentechnik sind gemäß diesen Vorgaben durch die Behörden genehmigt. Dies gilt insbesondere für umweltrelevante Anlagen, deren Betrieb zu Emissionen in Luft und Wasser führen, sodass in deren Anlagengenehmigungen weitreichende Betreiberpflichten festgelegt wurden. Im Rahmen solcher Nebenbestimmungen werden auch wiederkehrende Emissionsmessungen zur Wahrung geltender Grenzwerte durchgeführt.

Zur konzernweiten Sicherstellung der Einhaltung aller bindenden Verpflichtungen im Zusammenhang mit produktionsbedingten Emissionen hat der Volkswagen Konzern das Drei-Linien-Modell implementiert, welches unter dem Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ beschrieben ist.

Derzeit existiert kein Grenzwert, der den gesamten Umfang aller bekannten SVHC abdeckt. Ebenso gibt es keine Messmethode zur Erfassung des Gesamtspektrums aller SVHC. Daher ist die Datenerhebung dieser Emissionen nach aktuellem Stand der Technik nicht möglich.

Gesamtmenge an SVHC, die die Produktion als Bestandteil des Produktes verlassen

Die Berechnung der Gesamtmenge erfolgt jeweils pro SVHC. Hierfür wird zunächst der Gewichtsanteil je SVHC für jedes SVHC-enthaltende Bauteil bestimmt (Schwellenwert > 0,1 % je kleinster betroffener Artikel im Bauteil, gemäß REACH Artikel 33) in Verbindung mit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Bezugsgröße von SVHC in Erzeugnissen und für die entsprechenden Referenzfahrzeuge (ID.7 Tourer und Tiguan) aufsummiert (weiterführende Informationen zu den Referenzfahrzeugen siehe Abschnitt „Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“ des Kapitels „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“). Basierend auf Produktionszahlen der Elektro- beziehungsweise Verbrennerfahrzeuge wird die Berechnung der Gesamtmengen je SVHC durchgeführt. Abschließend erfolgt eine Zuordnung der SVHC in die zu berichtenden Gefahrenklassen. Da einzelne Substanzen mehreren Gefahrenklassen zugeordnet sind, entspricht die übergeordnete Gesamtmenge aufgrund doppelter Erfassung nicht der Summe der einzelnen Gefahrenklassen. Um dennoch eine Gesamtsumme der verwendeten SVHC anzugeben, wird in der nachfolgenden Tabelle das Gesamtgewicht pro Stoff jeweils ausschließlich einer Gefahrenklasse zugeordnet.

Zudem sind im Weiteren die SVHC-Angaben zum Porsche AG Konzern und zur TRATON GROUP angegeben, exklusive einer Berücksichtigung von Everlence. Die Werteermittlung erfolgt dabei wie vorhergehend beschrieben.

BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE BEIM VOLKSWAGEN KONZERN

Gefahrenklasse	Einheit	2025		2024	
		Elektrofahrzeuge	Verbrennerfahrzeuge	Elektrofahrzeuge	Verbrennerfahrzeuge
Kanzerogen (Artikel 57a)	t	6,0	50,5	6,0	73,0
Mutagen (Artikel 57b)	t	0,0	0,3	-	-
Reproduktionstoxisch (Artikel 57c)	t	5.682	45.413	5.398	39.365
PBT (Artikel 57d)	t	1,0	6,0	0,5	5,0
vPvB (Artikel 57e)	t	8,3	145,0	6,0	151,0
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Umwelt)	t	0,0	0,3	7,0	58,0
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	t	15,5	43,0	0,004	0,1
Die Atemwege sensibilisierende Eigenschaften (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	t	2,0	0,7	4,0	0,2
Spezifische Zielorgan-Toxizität nach wiederholter Exposition (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	t	1,0	22,0	0,3	26,0
Wahrscheinlich schwerwiegende und ebenso besorgniserregende Wirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt (Artikel 57f)	t	1,0	22,0	0,3	26,0
Gesamtsumme der besonders besorgniserregenden Stoffe als Bestandteil des Produkts	t	5.715	45.676	5.421	39.672

Gesamtmenge an SVHC, die beim Porsche AG Konzern die Produktion als Bestandteil des Produkts verlassen

Die Ermittlung der SVHC-Mengen basiert auf einem Referenzfahrzeugansatz. Dabei wird für jedes der fünf Fahrzeugsegmente (zweitürige Sportwagen, SUV-Verbrenner, SUV rein batteriebetrieben, Limousine Verbrenner und Limousine rein batteriebetrieben) ein Fahrzeugmodell ausgewertet. Die Auswertung erfolgt über bauteilspezifische Lieferantendaten. Über die Produktionsstückzahlen werden die SVHC-Mengen des Referenzfahrzeugs auf die im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge pro Segment hochgerechnet. Zuletzt werden segment-übergeordnete Summen pro Substanz gebildet und die Substanzen wie regulatorisch gefordert, den Gefahrenklassen für besorgniserregende Substanzen zugeordnet.

BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE BEIM PORSCHE AG KONZERN

Gefahrenklasse	Einheit	2025	2024
Kanzerogen (Artikel 57a)	t	8,0	14,0
Mutagen (Artikel 57b)	t	0,0	0,0
Reproduktionstoxisch (Artikel 57c)	t	2.370	2.832
PBT (Artikel 57d)	t	1,0	0,0
vPvB (Artikel 57e)	t	6,0	7,0
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Umwelt)	t	12,0	15,0
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	t	0,0	0,0
Die Atemwege sensibilisierende Eigenschaften (Artikel 57 f – Menschliche Gesundheit)	t	4,0	5,0
Spezifische Zielorgan-Toxizität nach wiederholter Exposition (Artikel 57 f – Menschliche Gesundheit)	t	0,0	0,0
Wahrscheinlich schwerwiegende und ebenso besorgniserregende Wirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt (Artikel 57 f)	t	10,0	10,0
Gesamtmenge der besonders besorgniserregenden Stoffe als Bestandteil des Produkts	t	2.410	2.883

Gesamtmenge an SVHC, die bei der TRATON GROUP die Produktion als Bestandteil des Produkts verlassen

Zur Ermittlung der Mengen (SVHC) verwendet die TRATON GROUP den Bleigehalt in Starterbatterien, da dieser gemäß einer Studie von MAN Truck & Bus 98% der gesamten SVHC in einem typischen Lkw ausmacht. Für das Berichtsjahr entspricht die Menge an SVHC in den Produkten einer Gesamtmenge von 23.922 (24.780) t.

MIKROPLASTIK

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH MIKROPLASTIK

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Mikroplastik				
Mikroplastik kann vor allem durch Reifenabrieb in die Umwelt gelangen. Dies betrifft Fahrzeuge im Allgemeinen, einschließlich der vom Volkswagen Konzern produzierten Fahrzeuge.				
 Chance  Risiko	 Positive Auswirkung  Negative Auswirkung	 Tatsächliche Auswirkung  Potenzielle Auswirkung	 Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Eigener Geschäftsbereich  Nachgelagerte Wertschöpfungskette	 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)  Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Das Thema Mikroplastik ist übergeordnet in der Dimension Natur der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verortet, die auch die Reduzierung von Mikroplastik betrachtet. Die detaillierte Gestaltung des Themas befindet sich derzeit noch in der Erarbeitungsphase und soll im Zuge der weiteren Strategieprozesse konkretisiert werden.

Wasser

Wasser ist eine wertvolle Ressource. Wir verbinden nachhaltiges Wassermanagement mit vielen Aspekten: Wir wollen unter anderem den Frischwasserverbrauch reduzieren, Wasser effizienter nutzen und Grundwasserschutz stärken.

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH WASSER

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Wasser				
Die Nutzung großer Mengen Wasser führt insbesondere in Regionen mit geringer Verfügbarkeit zu Wasserstress und kann zur Erschöpfung von Grundwasserreserven, zur Beeinträchtigung von Ökosystemen und zur Verstärkung sozialer Spannungen beitragen.				
Chance Risiko	Positive Auswirkung Negative Auswirkung	Tatsächliche Auswirkung Potenzielle Auswirkung	Vorgelagerte Wertschöpfungskette Eigener Geschäftsbereich Nachgelagerte Wertschöpfungskette	Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr) Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre) Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung durch Wassernutzung wird im Geschäftsmodell, der Strategie und der Wertschöpfungskette des Konzerns berücksichtigt. Übergeordnet ist die schonende Nutzung von Ressourcen, darunter auch Wasser, in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerative+ verankert. Daraus abgeleitet findet sich die Steigerung der Ressourceneffizienz auch als eines der Handlungsfelder im Leitbild Umwelt goTOzero wieder. Dabei wird konsequent auf die Förderung von Wiederverwendungs- und Recyclingansätzen in der gesamten Wertschöpfungskette gesetzt.

Für die eigenen Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns sind die Kreislaufführung von Brauchwasser und die damit verbundene Reduktion der Frischwassernutzung in der strategischen Vision der Zero Impact Factory verankert. Durch die Selbstverpflichtung zur Erreichung konkreter Ziele (siehe Abschnitt „Ziele: Wasser“) wird zu einer Mitigation der identifizierten Auswirkungen durch Wassernutzung beigetragen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner fordert die Geschäftspartner dazu auf, geeignete Maßnahmen in Bezug auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zu ergreifen. Indem die Geschäftspartner entsprechende Nachhaltigkeitsanforderungen zur Kenntnis nehmen und an ihre direkten Geschäftspartner weitergeben, soll die kontinuierliche Anwendung der Vorgaben auch in die tiefgelagerte Lieferkette ermöglicht werden.

MANAGEMENTKONZEPT: WASSER

Managementkonzept nachhaltiges Wassermanagement

Das Wassermanagement des Volkswagen Konzerns ist in einem zugehörigen Managementkonzept verankert. Ein Schwerpunkt hierbei ist die Schonung der Ressource Wasser. Entsprechend der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ arbeitet der Volkswagen Konzern daran, den Bedarf an primären Rohstoffen, inklusive Wasser, fortlaufend zu reduzieren.

Auch im Leitbild Umwelt goTOzero ist die Ressourcenschonung thematisch verankert. Im Hinblick auf Wasser soll dies durch eine gesteigerte Nutzungseffizienz sowie die Förderung von Wiederverwendungsansätzen erreicht werden. Ein weiteres Handlungsfeld des Leitbilds stellen der Schutz von Ökosystemen und eine damit einhergehende Reduzierung schädlicher Emissionen in Gewässer dar (siehe Kapitel „Umweltverschmutzung“).

Im Rahmen der konzernweiten strategischen Vision Zero Impact Factory steht das Thema Wasser ebenfalls im Fokus. Die Produktionsstandorte sollen so gestaltet werden, dass die lokale Ressource Wasser durch die Nutzung möglichst wenig negativ beeinflusst wird. Konkret umfasst dies zum Beispiel die Reduzierung der Wasserentnahme, die Steigerung der Wasserwiederverwendung, den verantwortungsvollen Einsatz von Wasser, insbesondere in Gebieten mit Wasserstress, die Minimierung des Eintrags wassergefährdender Stoffe sowie die Umsetzung des Verschlechterungsverbotes der ökologischen und chemischen Wasserqualität des aufnehmenden Gewässers.

Gemäß dem Code of Conduct für Geschäftspartner werden Lieferanten dazu aufgefordert, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Wasserverbrauch an ihren Standorten zu minimieren. Die Maßnahmen sollen darauf hinwirken, dass sie keine Wasserverschmutzungen verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlage für Trinkwasser führen könnten.

In der nachgelagerten Lieferkette ist es dem Volkswagen Konzern nicht möglich, die relevanten Wasserverbräuche mittels eigener Hebel zu regulieren.

Wassermanagement im Unternehmen

Wasser wird innerhalb der Produktionsstandorte für zahlreiche Zwecke benötigt, beispielsweise in der Lackiererei, zu Kühlzwecken oder im Sanitärbereich. An vielen Stellen ist der Einsatz von Frischwasser erforderlich, das im Volkswagen Konzern (ohne TRATON GROUP) zu etwa drei Vierteln von externen Lieferanten wie kommunalen Wasserverbänden bezogen wird. Etwa ein Viertel der Wasserentnahme wird durch die Nutzung eigener Brunnen, Niederschlagswasser oder die Entnahme aus Oberflächengewässern gedeckt. Die Produktionsstandorte sind Teil der lokalen Wasserkreisläufe und beeinflussen durch Wasserentnahme, Aufbereitung sowie Einleitung von Abwasser die zur Verfügung stehenden Wasserressourcen.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die interne Wasseraufbereitung zunehmend an Bedeutung. Immer mehr Standorte bereiten ihr Abwasser auf, um es in Produktionsprozessen, in Kühltürmen, im Sanitärbereich oder zu Bewässerungszwecken wiederzuverwenden, wodurch sie ihre Wasserentnahme reduzieren. Ein geschlossener Kreislauf und das Recycling von Kühl- oder Prozesswasser senken den Frischwasserverbrauch und das Abwasseraufkommen und tragen so zu einem verantwortungsbewussten Umgang mit der Ressource Wasser bei. Dabei strebt der Volkswagen Konzern die höchstmögliche technische Aufbereitungsstufe an und leitet keine unbehandelten Abwässer in Vorfluter ein. Beinahe alle Standorte verfügen über Vorreinigungsanlagen, die schädliche Substanzen aus dem Abwasser entfernen (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ des Kapitels „Umweltverschmutzung“). Sofern Abwasser nicht am Standort aufbereitet wird, erfolgt die Aufbereitung in einer externen Kläranlage beziehungsweise im Einzelfall die Entsorgung als Abfall.

Wasserentnahme in Wasserrisikogebieten

Ein Teil der Wasserentnahme des Volkswagen Konzerns erfolgt an Standorten, die sich in Gebieten mit Wasserstress befinden. In diesen Gebieten ist ein verantwortungsvoller Umgang mit Wasser besonders essenziell, um eine weitere Verknappung zu vermeiden. Daher legt der Volkswagen Konzern einen besonderen Fokus auf die Reduzierung der

Wasserentnahme und die Effizienz der Wassernutzung in Gebieten mit Wasserstress (siehe Überschrift „Konzernweite Reduktion der Wasserentnahme“).

Im Vergleich zwischen eigener Geschäftstätigkeit und Lieferkette fällt der überwiegende Teil der Wasserentnahme innerhalb der Lieferkette an, insbesondere durch die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet die Lieferanten, geeignete Maßnahmen in Bezug auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zu ergreifen, insbesondere in wasserarmen Regionen.

Die Geschäftspartner verpflichten sich, die Nachhaltigkeitsanforderungen an ihre relevanten direkten Lieferanten weiterzugeben und deren Umsetzung im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren zu fördern, um die Anwendung der Vorgaben entlang der Lieferkette zu unterstützen.

ZIELE: WASSER

Übergeordnete Ziele

Übergeordnete Ziele in Bezug auf Wasser lassen sich aus den vorstehenden Zielen ableiten (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“). Unser ursprüngliches Ziel, die produktionsbedingten Umweltauswirkungen an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Vergleich zu 2010 um 45% zu reduzieren, haben wir mit dem abgelaufenen Geschäftsjahr erheblich übertroffen. Dabei umfasst die Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) auch die Wasserentnahme pro Fahrzeug. Im Rahmen der Impact-Points-Methode wird die Auswirkung der Wasserentnahme zukünftig unter Berücksichtigung der lokalen Standortbedingungen bewertet. Der Volkswagen Konzern behandelt das Thema Wasser außerdem im Rahmen der Site Checklist, die im Handlungsfeld Wasser konkrete Vorgaben zur Verbesserung des Wassermanagements an den Produktionsstandorten macht.

Konzernweite Reduktion der Wasserentnahme

Der Volkswagen Konzern hat konkrete Ziele zur Wasserentnahme an seinen Produktionsstandorten festgelegt. Diese wurden vor dem Hintergrund des steigenden Wasserstress in den Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)-Klimaszenarien mit den Marken unter Berücksichtigung der Marktsituation getroffen. Sie sollen unter anderem dazu beitragen, das Risiko von künftigen Versorgungsengpässen zu reduzieren. An den Produktionsstandorten des Volkswagen Konzerns (mit Ausnahme von TRATON GROUP und Everlence) soll die Wasserentnahme im konzernweiten Durchschnitt bis 2035 um 30% gegenüber 2018 reduziert werden (Basiswert: 45,6 Mio. m³). An relevanten Produktionsstandorten in Gebieten mit mittlerem bis extremem Wasserstress, sogenannten Hot-Spot-Standorten, soll die Wasserentnahme sogar um 40% reduziert werden (Basiswert: 28,1 Mio. m³). Zur Identifizierung von Standorten mit Wasserstress beziehungsweise zur Identifizierung der Hot-Spot-Standorte wird die Datenbank Verisk Maplecroft verwendet (siehe Abschnitt „Metriken: Wasser“). Die Erhebung der Daten zur Wasserentnahme an den Produktionsstandorten findet dabei nach Maßgabe der internen Norm 98000 statt und berücksichtigt die Vorgaben der ESRS. Mit den freiwilligen Zielen leistet der Volkswagen Konzern somit unter anderem einen Beitrag zu den Sustainable Development Goals SDG 6.4 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 12.2 (verantwortungsvoller Konsum und Produktion) und SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz).

Im Berichtsjahr 2025 betrug die Wasserentnahme konzernweit (ohne TRATON GROUP und Everlence) 29,7 (32,5) Mio. m³. Dies entspricht einer Reduktion um 15,9 (13,1) Mio. m³ gegenüber dem Basisjahr 2018. Somit wurde das für 2035 gesetzte Ziel bereits um 15,2% übertroffen. Neben Stückzahleffekten leistet unter anderem die VW Kraftwerk GmbH, die am Standort Wolfsburg ihre Energieversorgung von Kohle auf Gas umgestellt hat, einen wesentlichen Anteil an der Zielerreichung. Einhergehend mit der Umstellung der Energieversorgung sind auch die Abwärmemenge und somit der Bedarf an Kühlwasser gesunken, sodass sich die Wasserentnahme der VW Kraftwerk GmbH seit 2018 um knapp 2 (2) Mio. m³ verringert hat.

Für die Hot-Spot-Standorte betrug die Wasserentnahme im Berichtsjahr 2025 15,4 (17,8) Mio. m³. Dies entspricht einer Reduktion um 12,7 (10,3) Mio. m³ gegenüber dem Basisjahr 2018. Somit wurde das für 2035 gesetzte Ziel bereits um 13,2% übertroffen.

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: WASSER

Maßnahmen in der Wertschöpfungskette

Wie im Abschnitt „Managementkonzept: Wasser“ beschrieben, sind die Geschäftspartner durch den Code of Conduct für Geschäftspartner angehalten, geeignete Maßnahmen zur fortlaufenden Minimierung der Wasserentnahme zu ergreifen. Besonderer Fokus liegt dabei auf Verbesserungen in Regionen mit Wasserknappheit beziehungsweise Wasserstress. Geeignete Maßnahmen können insbesondere solche sein, die die Wasserentnahme effektiv reduzieren, Wasser wiederverwenden und recyceln sowie Abwasser verantwortungsvoll und effektiv aufbereiten, um die Umwelt zu schützen und die Wasserqualität insgesamt zu verbessern. Die Lieferanten sollen sich dafür einsetzen, dass Menschen, die von ihren Geschäftstätigkeiten betroffen sind, über sicheren Zugang zu erschwinglichem Wasser in ausreichender Menge für den persönlichen Gebrauch verfügen. Lieferanten des Volkswagen Konzerns sind zudem verpflichtet, auf Anfrage Informationen über den gesamten Frischwasserverbrauch auf Produktebene zur Verfügung zu stellen.

Als exemplarische Maßnahme sei folgendes Beispiel genannt:

Volkswagen ist seit 2021 Mitglied der „Responsible Lithium Partnership“ in Chile, einer Initiative, die von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) koordiniert und unter anderem von Unternehmen aus der Automobilindustrie finanziert wird. Ziel der Initiative ist es, durch den Dialog zwischen den Interessengruppen aus unterschiedlichen Bereichen eine verantwortungsvollere Ressourcennutzung und eine nachhaltigere Lithiumproduktion in der chilenischen Region Salar de Atacama zu erreichen. Die Region ist eine der wichtigsten Abbaugelände für den Rohstoff Lithium und eine der trockensten Regionen der Erde. Eine Arbeitsgruppe der „Responsible Lithium Partnership“ beschäftigt sich insbesondere mit dem Schwerpunkt Wasser und den Auswirkungen der Sole- und Wassernutzung.

Im Berichtsjahr wurde das Projekt in eine unabhängige und lokal gesteuerte Struktur überführt. Nach der letzten durch die GIZ organisierten Diskussionsrunde in Chile im Januar 2025 fand eine Abschlussveranstaltung des Projekts in Berlin statt. In mehreren Diskussionsrunden beleuchteten die Mitglieder des Panels aus Chile und Deutschland, aus den betroffenen Gemeinschaften und von Automobilunternehmen, aus der Wissenschaft und von NGOs die Herausforderungen im Lithium-Kontext sowie Ansätze zur Stärkung unternehmerischer Sorgfaltspflichten. Im Rahmen der Veranstaltung wurde die Bedeutung des Projekts für die Umsetzung von Sorgfaltspflichten in der Lithium-Lieferkette hervorgehoben. Durch die Weiterführung als lokales Projekt ist auch die weitere Umsetzung der bisher initiierten Maßnahmen aus dem Aktionsplan zur Reduktion des Wasserverbrauchs gesichert, darunter geologische und hydrologische Kartierungen, Kampagnen zu Wasserknappheit und das Recycling von Grauwasser.

Als Gründungsmitglied eines lokalen Partnerschaftsprojekts in Indonesien engagiert sich der Volkswagen Konzern für die Verbesserung von Umwelt- und Sozialstandards im Nickelsektor. Das Projekt zielt unter anderem auf den Schutz der Biodiversität sowie die Verbesserung der Wasserqualität in Bergbauregionen in Halmahera ab. In Zusammenarbeit mit lokalen Stakeholdern, Nichtregierungsorganisationen und Unternehmen sollen konkrete Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden, um ESG-Risiken zu adressieren.

Im Rahmen einer vorbereitenden Studie wurden wasserbezogene negative Auswirkungen als wesentlich identifiziert. Die Analyse umfasste sowohl die Verfügbarkeit als auch die Qualität von Wasser in den betroffenen Regionen. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen beinhalten unter anderem Monitoring-Systeme zur Wasserqualität.

Maßnahmen an den Produktionsstandorten

An allen Produktionsstandorten des Volkswagen Konzerns werden kontinuierlich wassersparende Prozesse angestrebt. Insbesondere in Wasserrisikogebieten ist ein verantwortungsvoller Umgang mit der Ressource Wasser von Relevanz. Etwa 43,5 (42,3)% (rund 13,0 (14,5) Mio. m³) der konzernweiten Wasserentnahme (ohne TRATON GROUP) sind Standorten zuzuordnen, die in Gebieten mit hohem bis extremem Wasserstress liegen. Durch eine Kreislaufführung beziehungsweise die Rückführung von Kühl- und Prozesswasser können die Wasserentnahme sowie die Abwassermenge jedoch gesenkt werden. Beispielhaft steht dafür der Standort San José Chiapa/Mexiko, der aufgrund von Kreislaufführung als abwasserfreier Standort anzusehen ist. Am stark von Wasserstress betroffenen Standort Kariega in Südafrika wurden in den vergangenen Jahren diverse Maßnahmen umgesetzt, um die Wasser-

entnahme zu reduzieren. Unter anderem werden die Kühltürme der Motorenfertigung mit Regenwasser gespeist und seit 2023 ist eine Recyclinganlage für Produktionsabwasser in Betrieb, die bei voller Kapazität bis zu 47.000 m³ Frischwasser jährlich einsparen kann. Auch an weiteren Standorten wird aufbereitetes Abwasser genutzt, zum Beispiel in Produktionsprozessen, in Kühltürmen, zur Toilettenspülung oder zu Bewässerungszwecken. Im Jahr 2025 wurden an den Produktionsstandorten des Konzerns insgesamt circa 4,0 (3,9) Mio. m³ Wasser wiederverwendet. Wesentliche Beiträge wurden dabei vom deutschen Standort Ingolstadt/Deutschland (0,7 Mio. m³) und vom Standort Puebla/Mexiko (0,7 Mio. m³) geleistet. Beide Standorte setzen beim Recycling ihres Abwassers insbesondere auf eine Kombination aus Ultrafiltration und Umkehrosmose. Der Standort Qingdao in China, welcher sich ebenfalls in einer stark von Wasserstress betroffenen Region befindet, konnte die Menge an wiederverwendetem Wasser in 2025 durch die Ergänzung eines 1.000 m³ fassenden Speichertanks auf 0,3 Mio. m³ steigern.

METRIKEN: WASSER

Messmethoden

In der internen Konzernnorm 98000 wird festgelegt, wie wasserbezogene Kennzahlen an allen Standorten weltweit einheitlich erhoben werden sollen. Sofern dabei Durchflussmengen gemessen werden, geschieht dies üblicherweise kontinuierlich mit analogen oder digitalen Durchflussmesseinrichtungen.

Hot-Spot-Standorte

Für sogenannte Hot-Spot-Standorte in Bezug auf Wasser hat der Volkswagen Konzern besonders ambitionierte Ziele festgelegt (siehe Abschnitt „Ziele: Wasser“). Insgesamt 25 Produktionsstandorte werden derzeit als Hot-Spot-Standorte betrachtet. Zu deren Festlegung wurden alle Produktionsstandorte herangezogen, die sich im Basisjahr 2018 gemäß Verisk Maplecroft in den Kategorien mittlerer, hoher oder extrem hoher Wasserstress befanden. Außerdem erfolgte eine Priorisierung entsprechend der Wasserentnahmemengen im Basisjahr. Berücksichtigt wurden dabei jene Standorte, die sich im konzerninternen Vergleich im oberen Median befanden. Standorte von TRATON GROUP und Everlence wurden dabei ausgenommen, da diese nicht Bestandteil der Zielsetzung sind.

Standorte in Wasserrisikogebieten

Für die Definition von Wasserrisikogebieten wird im Volkswagen Konzern der Index Wasserstress aus der Datenbank Verisk Maplecroft herangezogen. Berücksichtigt werden dabei Standorte mit hohem und extrem hohem Wasserstress.

Maplecroft weist Gebiete als von hohem Wasserstress betroffen aus, wenn das Verhältnis von Wasserentnahme zu Wasserverfügbarkeit 40 % übersteigt und folgt damit der wissenschaftlich weit verbreiteten Standard-Definition. Dieser Prozentsatz entspricht in der nicht-linearen Skalierung von Maplecroft einem Wert von 5. Extremer Wasserstress (80 % oder mehr) wird in der Skala ab einem Wert von 2,5 oder geringer ausgewiesen. Damit kommt dieselbe Bandbreite bei der Ermittlung von Wasserrisikogebieten zum Tragen, wie es bei der Nutzung der Datenbank Aqueduct des World Resources Institute der Fall wäre (vergleiche ESRS Annex II, heranzuziehen sind Gebiete mit Wasserrisiken von 40 % - 100 %), wobei Aqueduct neben dem Wasserstress auch weitere physische und regulatorische Risiken (zum Beispiel Wasserqualität) sowie Reputationsrisiken umfasst. Diese werden aktuell bei der Auswertung mithilfe von Verisk Maplecroft nicht berücksichtigt. Nichtsdestotrotz werden auch weitere Wasser Aspekte beim Volkswagen Konzern adressiert, zum Beispiel eine implizite Verbesserung der Frischwasserqualität durch die Reduktion des Eintrags von Schadstoffen in Gewässer (siehe Impact-Points-Ziele im Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“).

Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch ergibt sich grundsätzlich als Differenz aus Wasserentnahme und Abwassermenge. Der Wasserverbrauch beschreibt folglich das Wasser, welches nicht mehr für die weitere Nutzung, die Ökosysteme oder die lokalen Gemeinschaften zur Verfügung steht. Für den Volkswagen Konzern ergibt sich der Wasserverbrauch hauptsächlich aus Verdunstungsverlusten, die im Rahmen der Produktionsprozesse auftreten. Im Folgenden werden die Messgrößen Wasserentnahme und Abwassermenge beschrieben, aus denen sich der Wasserverbrauch ermitteln lässt.

Wasserentnahme

Die Wasserentnahme dient der Wasserversorgung der Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns. Darunter fallen Wassermengen, die entweder aus Fremdbezug oder aus Eigengewinnung stammen.

Wasser aus Fremdbezug ist die Wassermenge, die von öffentlichen oder privaten Wasserversorgern und anderen Nicht-Organisationen des Volkswagen Konzerns bezogen wird. Dabei kann es sich um qualitativ hochwertiges Trinkwasser handeln, aber auch um Wasser minderer Qualität, das als Brauchwasser eingesetzt wird. Bei Abwasser aus Fremdbezug handelt es sich um Wasser, welches von einem externen Wasserversorger zur Verwendung im Standort eingespeist wird und das bereits einer vorherigen Nutzung unterlag. Für Wasser aus Fremdbezug werden Berichte zur Wasserqualität gemäß lokalen oder nationalen Vorschriften erstellt. Die Mengenerfassung des Wassers aus Fremdbezug an den Standorten erfolgt in der Regel anhand von Abrechnungen.

Wasser aus Eigengewinnung ist die Menge an Wasser, die aus eigener Wasserförderung und -sammlung stammt. Dies umfasst genutztes Niederschlagswasser, Oberflächenwasser und Grundwasser:

- > Niederschlagswasser ist Wasser, welches beispielsweise in Form von Regen, Schnee oder Hagel auf das Standortgelände fällt und dort zur Wasserversorgung eingesetzt wird. Die jährliche Niederschlagsmenge wird in der Regel über offizielle Stellen, wie zum Beispiel KOSTRA-DWD, oder über eigene Wetterstationen erhoben.
- > Oberflächenwasser bezeichnet das Wasser, welches aus offenen Gewässern (Seen, Flüsse, Meere) entnommen und dem Standort zur Nutzung zugeführt wird. Die Nutzung zur Durchlaufkühlung mit direkter anschließender Wiedereinleitung wird nicht als Wasserentnahme betrachtet.
- > Grundwasser bezeichnet das Wasser, welches aus unterirdischen Grundwasserleitern (Aquiferen) entnommen und dem Standort zur Nutzung zugeführt wird. Grundwasser, welches ausschließlich zum Zweck der Grundwasserbehandlung beziehungsweise -sanierung entnommen wird, wird nicht als Wasserentnahme betrachtet.

Der Umfang und die Häufigkeit der Analytik des Wassers aus Eigengewinnung richten sich nach Entnahmegenehmigungen oder nationalen Vorschriften, wie zum Beispiel der Trinkwasserverordnung. Eine Analytik erfolgt jedoch mindestens jährlich.

Die entnommenen Wassermengen werden an den Standorten des Volkswagen Konzerns (ohne TRATON GROUP) zu circa 83% direkt gemessen und zu etwa 16 % berechnet. Circa 1% werden durch Schätzungen ermittelt. Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

Abwassermenge

Die Abwassermenge ist diejenige Wassermenge, die nach Nutzung oder Behandlung den Standort verlässt. Dabei wird zwischen Direkt- und Indirekteinleitung unterschieden. Unter der Direkteinleitung versteht man eine Ableitung der gereinigten Abwässer direkt in ein aufnehmendes Gewässer (Vorfluter), während man unter der Indirekteinleitung die Ableitung der Abwassermenge in eine Kanalisation oder Kläranlage beziehungsweise den Abtransport per Tankwagen zu einer Behandlungsanlage Dritter versteht.

Die Abwassermenge des Volkswagen Konzern (ohne TRATON GROUP) wird zu circa 46% durch Messung, zu etwa 29% durch Berechnung und zu circa 24% durch Schätzungen ermittelt. Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

Wasserintensität

Die Wasserintensität ergibt sich aus dem Gesamtwasserverbrauch und den Umsatzerlösen, wobei letztere dem Konzernabschluss entnommen werden. Die Kennzahl Wasserintensität wird ohne Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

Wasserwiederverwendung

Unter der Kennzahl Wasserwiederverwendung wird Wasser aus Reuse und Recycling erfasst. Reuse bezeichnet eine weitere Wassernutzung ohne Aufbereitung, während unter Recycling eine weitere Nutzung mit vorheriger Aufbereitung am Standort verstanden wird. Durch Wasserwiederverwendung kann die Menge des benötigten Frischwassers

reduziert werden, was insbesondere in Gebieten mit hohem Wasserstress oder Wasserknappheit von großer Relevanz ist. Unter Wasserwiederverwendung fallen ebenfalls das genutzte Niederschlagswasser sowie Abwasser, welches durch andere Organisationen produziert wurde und zur Nutzung in den Standort gelangt (siehe Überschrift „Wasserentnahme“). Unter Wasserwiederverwendung sind ausschließlich Maßnahmen zu berücksichtigen, die anlagenbeziehungsweise prozessübergreifend gestaltet sind. Wasser, das (mit oder ohne vorherige Aufbereitung) in demselben Prozess oder in derselben Anlage wiedereingesetzt wird und nur zu einer Standzeitverlängerung führt, wird nicht angerechnet. Beispiele hierfür sind Kreislaufführungen in Waschanlagen oder Umlaufwasser im Auswaschungsprozess der Lackiererei.

Circa 65% der wiederverwendeten Wassermenge des Volkswagen Konzerns (ohne TRATON GROUP) werden direkt messtechnisch erfasst, etwa 29% werden berechnet und circa 6% werden durch Schätzungen ermittelt (zum Beispiel Recyclingwasser für den Einsatz in Sanitäranlagen). Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

KENNZAHLEN WASSER

		2025		2024	
	Einheit	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Wasserverbrauch					
Wasserverbrauch gesamt ¹	Mio. m³	7,5	4,9	7,7	5,0
In Wasserrisikogebieten	Mio. m³	2,8	3,0	2,6	3,1
Wasserintensität ¹	l / €	0,02	-	0,02	-
Wasserentnahme					
Wasserentnahme gesamt ²	Mio. m³	19,9	11,6	21,2	13,2
In Wasserrisikogebieten ^{2, 3}	Mio. m³	4,5	8,5	4,4	10,2
Abwassereinleitung					
Abwassereinleitung gesamt ²	Mio. m³	12,1	6,7	13,9	8,2
In Wasserrisikogebieten ^{2, 3}	Mio. m³	1,9	5,5	2,0	7,1
Wiederverwendetes Wasser					
Wiederverwendetes Wasser gesamt	Mio. m³	2,8	1,2	2,7	1,1

1 Die Angaben für 2024 waren fehlerhaft und wurden korrigiert.

2 Die Angaben zu Wasserentnahme und Abwassereinleitung erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

3 Die Standorte der TRATON GROUP sind in dieser Kennzahl nicht enthalten.

Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Der Volkswagen Konzern strebt an, die Biodiversität an seinen Produktionsstandorten sowie innerhalb der Lieferkette zu erhöhen und so einen Mehrwert für die Natur und die Verbesserung der Artenvielfalt zu erzielen.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNGEN IM BEREICH BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts				
Die Auswirkungen der direkten Einflussfaktoren wurden entlang der Wertschöpfungskette analysiert. Generell haben die Aktivitäten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette einen hohen Einfluss hinsichtlich Landnutzungsänderungen und direkter Ausbeutung, wie zum Beispiel Auswirkungen der Rohstoffgewinnung, Entwaldung für Kautschukplantagen für die Reifenherstellung oder Landwirtschaft für die Lederproduktion. Die Ausbreitung von invasiven Arten wird durch die weltweiten Logistikströme und Transporte beeinflusst, welche außerdem Auswirkungen auf die Land- und Meeresnutzung haben. Auch die Produktionsaktivitäten an eigenen Standorten haben Auswirkungen auf Biodiversität und Ökosysteme, zum Beispiel durch Landnutzung und Immissionen.	—			
Auswirkungen und Abhängigkeiten von Ökosystemleistungen				
Ökosystemleistungen können durch die Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette negativ beeinflusst werden, wie zum Beispiel durch Emissionen in Luft oder Wasser. In unserer eigenen Produktion, besonders aber in der vorgelagerten Wertschöpfungskette, sind wir abhängig von den Bereitstellungsleistungen und den Regulierungs- und Erhaltungsleistungen von Ökosystemen, insbesondere beim Rohstoffan- und -abbau (zum Beispiel Erzgewinnung und nachwachsende Rohstoffe).	—			
Chance Positive Auswirkung Tatsächliche Auswirkung Vorgelagerte Wertschöpfungskette Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr) Risiko Negative Auswirkung Potenzielle Auswirkung Eigener Geschäftsbereich Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre) Nachgelagerte Wertschöpfungskette Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns. Die Themen biologische Vielfalt und Ökosysteme sind in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Dabei sind die Erhaltung der biologischen Vielfalt

und ihre nachhaltige Nutzung zentrale Elemente. Daher ist das Thema auch in zentralen Managementkonzepten festgeschrieben. Sowohl im Leitbild Umwelt als auch im Biodiversity Commitment hat sich der Volkswagen Konzern zu Schutz, Erhalt und Förderung der Biodiversität bekannt.

Biodiversität und der Schutz von Ökosystemen sind im Code of Conduct für Geschäftspartner des Volkswagen Konzerns als relevante Nachhaltigkeitsthemen verankert. Ziel ist es, die Einhaltung von Anforderungen des jeweils anwendbaren Rechts sowie internationaler Vorschriften zur Erhaltung der biologischen Vielfalt entlang der Lieferkette zu fördern – insbesondere zum Schutz bedrohter Arten und Lebensräume sowie zur nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen. Der Code of Conduct für Geschäftspartner gilt grundsätzlich für direkte Lieferanten und ist fester Vertragsbestandteil. Lieferanten werden zudem aufgefordert, die Anforderungen auch an ihre direkten Geschäftspartner weiterzugeben, um die Anforderungen auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzureichen. Die konkrete Umsetzung kann je nach Struktur und Einflussmöglichkeiten variieren.

Mit der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Biodiversität soll, neben weiteren Umweltschutzmaßnahmen, den Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten des Volkswagen Konzerns entgegengewirkt werden. Biodiversitätsmaßnahmen an den Standorten, wie zum Beispiel das Anlegen von Blühwiesen oder Fassadenbegrünungen, dienen in erster Linie dem Ausgleich des Flächenverbrauchs und leisten neben anderen Umweltschutzmaßnahmen einen Beitrag zur strategischen Vision der Zero Impact Factory. Der positive Beitrag dieser Projekte in und um die Werke des Volkswagen Konzerns wird über eine Kennzahl bewertet (siehe Abschnitt „Ziele: Biologische Vielfalt und Ökosysteme“). Zusätzlich zu den Maßnahmen, die sich auf die lokalen und regionalen Auswirkungen der eigenen Betriebsstätten beziehen, werden Auswirkungen auf überregionaler Ebene durch den Beitrag des Volkswagen Konzerns zu globalen, freiwilligen Biodiversitätsprojekten adressiert.

ÜBERGANGSPLAN UND BERÜCKSICHTIGUNG VON BIOLOGISCHER VIelfALT UND ÖKOSYSTEMEN IN STRATEGIE UND GESCHÄFTSMODELL

Im Rahmen einer Resilienzanalyse wurden keine wesentlichen physischen Risiken, Übergangsrisiken und systemischen Risiken oder Chancen im Hinblick auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) identifiziert, jedoch wesentliche Auswirkungen. Außerdem wurde qualitativ bewertet, inwiefern Strategie und Geschäftsmodell in der Lage sind, diese wesentlichen Auswirkungen zu adressieren. Zur Bewertung der kurz-, mittel- und langfristigen Resilienz wurden Kriterien wie Umfang und Qualität vorhandener Managementkonzepte, Maßnahmen und Ziele, die Berücksichtigung von Auswirkungen in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie sowie Herausforderungen bei der Implementierung von Anpassungsmaßnahmen und -strategien herangezogen. Zu den wesentlichen Annahmen gehört, dass der notwendige Zugang zu Kapital, unabhängig von der wirtschaftlichen Lage, planmäßig bereitgestellt werden kann. Vorausgesetzt wird außerdem, dass die Biodiversitätsperformance des Volkswagen Konzerns weiterhin den Erwartungen von Investoren und Kreditgebern entspricht. Zudem wird angenommen, dass die Lieferanten relevante Daten in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme zur Verfügung stellen. Diese Annahmen werden kontinuierlich in den relevanten Planungs- und Steuerungsgremien validiert. Unsicherheiten bestehen in den grundsätzlichen Herausforderungen nicht kalkulierbarer Entwicklungen des globalen Absatzmarktes von Fahrzeugen und in der Entwicklung regulatorischer Vorgaben im Hinblick auf biologische Vielfalt und Ökosysteme.

Die in der Resilienzanalyse betrachteten Zeithorizonte entsprechen den im Kapitel „Allgemeine Informationen“ im Abschnitt „Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS“ definierten und auch in der Wesentlichkeitsanalyse genutzten Zeithorizonten. Diese sind in kurzfristige (< 1 Jahr), mittelfristige (zwischen 1 bis 5 Jahren) und langfristige (> 5 Jahre) Horizonte eingeteilt. Die Analyse umfasst die als wesentlich identifizierten Auswirkungen und deren zentrale Treiber entlang der Konzernstrategie und Wertschöpfungskette. Hierzu zählen insbesondere die Verankerung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in regenerate+ und der Abdeckungsgrad der strategischen und operativen Anpassungsmaßnahmen entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette und der eigenen Tätigkeiten. In der Analyse des Abdeckungsgrades von Managementkonzepten und Maßnahmen wurde auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette berücksichtigt.

Zur Berücksichtigung der relevanten Stakeholder in der Resilienzanalyse gemäß ESRS E4 Paragraph 13 (f) wurden interne Expertinnen und Experten, die mit relevanten Stakeholdern regelmäßig im Austausch stehen und zusammenarbeiten, in den Prozess eingebunden. Externe Stakeholder sowie Personen mit indigenem und einheimischem Wissen betroffener Regionen wurden nicht in den Prozess einbezogen. regenerate+ dient als zentraler strategischer Rahmen zur Eindämmung der wesentlichen negativen Auswirkungen in Bezug auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme. Innerhalb von regenerate+ ist Natur als zentrale Dimension definiert. Auf Themen wie Artenvielfalt und Biodiversität wird explizit in der Säule Ökosysteme eingegangen, wodurch die zentralen Elemente des ESRS E4 eine relevante Bedeutung in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie erhalten. Zudem besteht die Möglichkeit, konkrete Themen im Hinblick auf biologische Vielfalt und Ökosysteme auf Vorstandsebene über die Verankerung von regenerate+ im Strategieprozess aufzugreifen. In monatlichen konzernweiten Austauschformaten zu biologischer Vielfalt und Ökosystemen auf fachlicher Ebene, an denen Expertinnen und Experten und Vertretende für Biodiversität der verschiedenen Marken und Werke teilnehmen, werden die strategische Ausrichtung sowie Pilotprojekte im Konzern diskutiert und in weitere relevante Gremien getragen. Die Steuerung soll langfristig über Kennzahlen erfolgen. Die Marken des Konzerns legen zudem unterschiedliche Fokusbereiche für Biodiversität fest. So werden in der Lieferkette spezifische Projekte zu Commodity Hotspots von einzelnen Marken konzeptualisiert, um zukünftig Pilotprojekte mit Lieferanten und weiteren Partnern durchzuführen.

Durch das Zusammenspiel operativer Managementkonzepte, wie beispielsweise dem Leitbild Umwelt goTOzero oder dem Biodiversity Commitment, und standortbezogenen Maßnahmen werden insbesondere mittel- und langfristige Auswirkungen auf Biodiversität und Ökosysteme adressiert. Kurzfristig sollen Maßnahmen wie beispielsweise die Einrichtung von Insektenhotels, die Installation von Nistkästen für Vögel und Fledermäuse, die Errichtung anderer Strukturelemente oder das Anlegen von Blühwiesen den negativen Auswirkungen entgegenwirken. Konkrete Ziele in Bezug auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme auf Konzernebene wurden für das Jahr 2025 nicht formuliert. Diese befinden sich derzeit in der Entwicklung. Darüber hinaus existieren bereits bestehende Zielvorgaben aus strategischen Fokusthemen, die auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme einzahlen, wie etwa Dekarbonisierung und Wassermanagement.

Negative Auswirkungen auf biologische Vielfalt und Ökosysteme in der Lieferkette sollen durch geeignete Maßnahmen reduziert werden. Der Code of Conduct für Geschäftspartner unterstützt dabei, entsprechende Anforderungen zu adressieren, insbesondere durch die vertragliche Einbindung bei direkten Lieferanten sowie die Aufforderung zur Weitergabe an relevante Geschäftspartner. Während der Großteil der Lieferanten kein erhöhtes Risiko im Rahmen der biologischen Vielfalt und Ökosysteme aufweist, wird die vorgelagerte Lieferkette insbesondere bei Bergbau- oder bei landwirtschaftlichen Produkten im Vorfeld geprüft.

AUSWIRKUNGEN UND ABHÄNGIGKEITEN IN ODER ANGRENZEND AN BIODIVERSITÄTSSENSIBLE GEBIETE

Bei der Ermittlung der wesentlichen Themen wurde der im Kapitel „Allgemeine Informationen“ unter Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ beschriebene Prozess der doppelten Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Vertiefend wurde eine Analyse von Unternehmensaktivitäten durchgeführt, bei der potenzielle Auswirkungen und Abhängigkeiten betrachtet wurden. Eine Analyse von Übergangsrisiken, physischen Risiken und Chancen sowie systemischen Risiken erfolgte hier nicht. Eine Szenarioanalyse wurde nicht angewendet. Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften wurden im Kontext dieser Analyse nicht durchgeführt.

Potenzielle Auswirkungen und Abhängigkeiten wurden mithilfe des web-basierten Tools Exploring Natural Capital, Opportunities, Risks and Exposure (ENCORE) ermittelt. Dieses führt eine Sektorenanalyse durch, um potenzielle Risiken, Auswirkungen und Abhängigkeiten branchenspezifisch zu analysieren. Dabei stellt es ausschließlich auf die potenziellen Auswirkungen ab, die durch die eigene Produktion entstehen können, ohne die verbundenen Auswirkungen über die Lieferkette (zum Beispiel Metallherstellung) zu berücksichtigen. Bei der Auswertung wurden die potenziellen Auswirkungen der Branche hinsichtlich verschiedener Impact-Kategorien betrachtet. Relevante

Impact-Kategorien sind Landnutzungsänderung (zum Beispiel genutzte Fläche), Ressourcennutzung (zum Beispiel Wassernutzung), Klimawandel (THG-Emissionen), Umweltverschmutzung (zum Beispiel schädliche Emissionen in Boden, Luft und Wasser, Abfallerzeugung) und Störungen (zum Beispiel Lärm oder Licht). Durch die Verknüpfung dieser Kategorien entsteht eine potenzielle zusammenfassende Auswirkung der Aktivität (zum Beispiel Kraftfahrzeugherstellung) auf Boden, Wasser, Biodiversität und Atmosphäre. Betrachtete Aktivitäten sind die Herstellung von Kraftfahrzeugen, die Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge, Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen sowie die Herstellung von Sondermaschinen. Ebenso wurden die bestehenden Abhängigkeiten der eigenen Aktivitäten von Biodiversität und Ökosystemen untersucht. Die dabei betrachteten Ökosystemleistungen sind die Bereitstellung von Leistungen (zum Beispiel Wasserbereitstellung) und Regulierungs- und Erhaltungsdienste (zum Beispiel Hochwasserkontrolle, Wasserreinigung). Zur Bewertung der Auswirkungen und Abhängigkeiten der Aktivitäten auf die Biodiversität wird das spezialisierte Tool Kuyua eingesetzt, das eine tiefgehende Analyse der ökologischen Gegebenheiten an und um die Standorte ermöglicht. Dieses Tool unterstützt den Konzern dabei, den Status der Biodiversität differenziert zu erfassen und fundierte Aussagen über die ökologische Relevanz der Geschäftstätigkeit zu treffen. Die sehr hohen, hohen und mittleren Auswirkungen und Abhängigkeiten der einzelnen Aktivitäten an den verschiedenen Standorten sind detailliert in der Tabelle „Anhang: Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten“ aufgeführt. Geringe und sehr geringe Auswirkungen der Aktivitäten an den Standorten betreffen unter anderem den Flächenverbrauch, das Volumen des Wasserverbrauchs, Treibhausgasemissionen und Emissionen von sonstigen Luftschadstoffen sowie die Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen. Geringe und sehr geringe Abhängigkeiten der Aktivitäten an den Standorten beziehen sich unter anderem auf globale und lokale Klimaregulierung, die Minderung sensorischer Auswirkungen, Regulierung des Regelfallmusters, Luftfiltration, den Abbau fester Abfälle, die Verdünnung durch Atmosphäre und Ökosysteme und die Wasserbereitstellung.

Durch die Errichtung von Produktionsstandorten entsteht mit der einhergehenden Landnutzungsänderung und Versiegelung ein negativer Einfluss auf Biodiversität und Ökosysteme. Es wird daran gearbeitet, Landnutzungsänderungen (Flächenverbrauch für die Produktion) zu vermeiden beziehungsweise möglichst zu reduzieren. Ungenutzte Flächen sollen wiederhergestellt und genutzte Flächen ausgeglichen werden. Um die Auswirkungen durch den Flächenverbrauch der eigenen Produktionsstandorte und deren Beitrag zur Aufwertung von Flächen durch Biodiversitätsmaßnahmen messbar zu machen, wurde im Jahr 2024 der Biodiversity Land Use Indicator (BLI) an allen Standorten zur Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie an zugehörigen komponentenfertigenden Standorten ausgerollt. Durch die Kennzahl sollen eine Bewertung des Flächenverbrauchs ermittelt und eine damit zusammenhängende Zielsetzung abgeleitet werden.

Um festzustellen, ob die Standorte des Volkswagen Konzerns in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten liegen, wurde eine umfassende Prüfung durchgeführt. Diese Prüfung umfasste die als umweltrelevant klassifizierten Liegenschaften des Volkswagen Konzerns. Dazu zählen die Produktionsstandorte, an denen Aktivitäten zur Fertigung von Fahrzeugen, Komponenten und Aggregaten oder Sondermaschinen stattfinden. Zusätzlich wurden vier weitere umweltrelevante Standorte, wie umweltrelevante Außenliegenschaften der Produktion, und ein technisches Entwicklungszentrum in die Analyse einbezogen.

Die aufgrund ihrer Nähe zu biodiversitätssensiblen Gebieten als wesentlich eingestuft Standorte sowie die dort ausgeführten wesentlichen Aktivitäten sind in der Tabelle „Anhang: Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten“ aufgeführt. Die Auswertung zeigt, dass von den 127 analysierten Standorten 68 in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten liegen. Ausgehend von gegebenenfalls aufgetretenen relevanten Betriebsstörungen konnten keine direkten negativen Auswirkungen durch die Produktionsstandorte und die weiteren Standorte auf die umliegenden Schutzgebiete festgestellt werden. Die Auswirkungen, die durch die eigene Produktion auf die Änderungen von Frischwasserressourcen entstehen, und zugehörige Maßnahmen werden im Kapitel „Wasser“ detailliert beschrieben. Die wesentlichen Auswirkungen ausgehend von der Produktion auf die Degradation von Boden und die Desertifikation können aktuell noch nicht detailliert beurteilt werden.

MANAGEMENTKONZEPT: BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

Managementkonzept Biodiversität

Die Herstellung und die Nutzung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität – von der Rohstoffgewinnung über die Nutzungsphase bis zum Recycling. Der Volkswagen Konzern unterstützt weltweit Naturschutzprojekte, zum Beispiel das Aufforstungsprojekt Green Belt in China oder die Renaturierung von Mooren in Deutschland und Polen. Zusätzlich engagiert sich der Volkswagen Konzern seit 2007 für den Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Wie im Abschnitt „Wesentliche Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell“ beschrieben, wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse negative Auswirkungen, insbesondere entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, identifiziert. Diese werden im Rahmen des Managementkonzepts Biodiversität adressiert. Die Koordination des Themas Biodiversität im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ liegt beim Chief Sustainability Officer des Konzerns. Aktivitäten im Bereich Biodiversität in der Produktion verantwortet die Leitung Konzern Umwelt. Als Umweltmanagementbeauftragter nimmt er die Aufgaben des Biodiversitätsbeauftragten der Volkswagen AG wahr.

Da dem Volkswagen Konzern die Bedeutung der Biodiversität und seine Abhängigkeit von Ökosystemleistungen bewusst sind, wurde ihre Bewahrung als ein Handlungsfeld im Leitbild Umwelt goTOzero formuliert. Damit bekennt sich der Volkswagen Konzern zu Schutz, Erhalt und Förderung der Biodiversität mit dem Leitbild: Der Volkswagen Konzern reduziert schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässern, verringert die Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeiten auf Biodiversität und Ökosystemleistungen und fördert Projekte zu deren Bewahrung.

Der Volkswagen Konzern engagiert sich als Gründungsmitglied der Initiative Biodiversity in Good Company e.V. und erkennt die drei Ziele des internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) an. Diese umfassen die Erhaltung der biologischen Vielfalt, die nachhaltige Nutzung ihrer Bestandteile und die gerechte Aufteilung der sich aus der Nutzung der genetischen Ressourcen ergebenden Vorteile. Im Biodiversity Commitment des Volkswagen Konzerns wurden entsprechende Handlungsfelder definiert, um im Rahmen des wirtschaftlichen Handelns einen Beitrag zum Erreichen dieser Ziele zu leisten. Alle zwei Jahre wird im Rahmen der Biodiversity in Good Company Initiative ein Fortschrittsbericht dazu veröffentlicht. Ferner unterstützt der Volkswagen Konzern die Initiative Action Agenda for Nature and People des CBD und hat seine Verpflichtung dazu auf der Plattform German Business for Biodiversity vom Bundesministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (BMUV) sowie auf der Seite der CBD veröffentlicht.

Im Code of Conduct für Geschäftspartner sind die Themen Biodiversität und Ökosysteme ebenfalls verankert. Auf den Schutz der natürlichen Ökosysteme und die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen soll hingewirkt werden. Geschäftspartner müssen im Rahmen des jeweils anwendbaren Rechts und unter Berücksichtigung internationaler Vorschriften zur biologischen Vielfalt Lieferketten anstreben, die ohne Abholzung und Entwaldung auskommen. Zu diesen internationalen Vorschriften gehören beispielsweise die Resolutionen und Empfehlungen zu Biodiversität vom CBD und der Weltnaturschutzunion (International Union for Conservation of Nature – IUCN).

Hervorzuheben ist auch, dass der Volkswagen Konzern im Jahr 2024 als erster Automobilhersteller der Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance (LEAF-Koalition) beigetreten ist. Die Initiative setzt sich gemeinsam mit Regierungen und Unternehmen weltweit für den Schutz tropischer Regenwälder ein und leistet somit einen wichtigen Beitrag, um die Pariser Klimaziele zu erreichen, Biodiversität zu schützen und eine nachhaltige Entwicklung zu realisieren.

Der Volkswagen Konzern ist darüber hinaus Mitglied in der DRIVE Sustainability-Partnerschaft, die zur Entwicklung einer Raw Material Outlook Platform beiträgt. Dazu wurde die Risikoanalyse Material Change zu Rohstoffen und deren Gewinnung und Produktion durchgeführt. Eines der sechzehn berücksichtigten Kriterien umfasste Überschneidungen mit Bereichen, die für den Erhalt der biologischen Vielfalt von Bedeutung sind. Auch die direkten Auswirkungen der Produktion auf Biodiversität und Ökosysteme spielen eine wichtige Rolle. Im Rahmen der strategischen Vision der Zero Impact Factory wird das Biodiversitätsmanagement an Produktionsstandorten konkretisiert. Dabei geht es beispielsweise um freiwillige Kompensationsmaßnahmen und die kontinuierliche Bewertung der Auswir-

kungen der Produktionsstandorte auf die Biodiversität. Im Jahr 2024 wurde mit dem BLI eine neue konzernweite Steuerungskennzahl etabliert, mit der der Beitrag zu Biodiversität durch Schaffung naturnaher Flächen in und an den Standorten ermittelt werden soll.

Um das eigene und das gesellschaftliche Wissen zu Biodiversität und ihr Management zu stärken, pflegt der Volkswagen Konzern den Diskurs mit kompetenten Partnern und fördert die Vernetzung von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Behörden und Verbänden. Für die Umsetzung von Biodiversitätsprojekten setzt der Volkswagen Konzern auf kompetente Partner wie Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und andere lokale Akteure.

Auswirkungen des Biodiversitätsverlusts und Zustand der Arten sowie Abhängigkeiten von Ökosystemdienstleistungen

Die Vision des Volkswagen Konzerns ist es, eine positive Wirkung auf Mensch und Natur zu haben und einen nachhaltigen Beitrag zu leisten. Eine zentrale Säule der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist der Fokus auf Ökosysteme und damit auf die Förderung der Artenvielfalt. Die Herstellung und die Nutzung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität. Diesem Einfluss soll durch Maßnahmen wie der Reduzierung von Landnutzung entgegengewirkt werden. Zusätzlich setzen wir weitere ökologische Aufwertungsmaßnahmen um, die den Schutz und, wo möglich, die Förderung der biologischen Vielfalt unterstützen. Der Volkswagen Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, die Biodiversität auch an den Produktionsstandorten und innerhalb der Lieferkette zu erhöhen. Gemäß dem Biodiversity Commitment verfolgt der Volkswagen Konzern diese Ziele wie folgt: Es werden Risiken und Chancen in Bezug auf die Geschäftstätigkeiten untersucht, die Auswirkungen auf die Biodiversität und Ökosystemleistungen haben. Biodiversität ist außerdem in das UCMS des Volkswagen Konzerns integriert. Zudem werden Projekte zum Schutz und zur Förderung der biologischen Vielfalt umgesetzt.

Nachhaltige Rohstoffbeschaffung in der Wertschöpfungskette

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass die Geschäftstätigkeit seiner Lieferanten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben kann. Die Gewinnung und Verarbeitung eines Teils der Rohstoffe für die Automobilindustrie ist mit Umweltrisiken wie Entwaldung sowie Luft- und Wasserverschmutzung verbunden. 2021 veröffentlichte der Volkswagen Konzern erstmals seinen Responsible Raw Materials Report. Darin werden die Methodik und die Aktivitäten im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Managementsystems für die Rohstoffbeschaffung detailliert dargestellt. Der aktuelle Bericht deckt den Zeitraum von Januar bis Dezember 2024 ab und gibt Einblick in den Umfang, die Vorgehensweise und die Umsetzung der Aktivitäten und Ergebnisse der Sorgfaltspflicht bei Rohstoffen, die der Volkswagen Konzern als prioritär einstuft. Damit verbunden sind auch Mitgliedschaften in Initiativen.

Soziale Konsequenzen von Biodiversitätsauswirkungen sowie nachhaltige Landnutzung

Der Code of Conduct für Geschäftspartner thematisiert die Beeinträchtigung von Land, Wasser und Luft. Die Geschäftspartner verpflichten sich, dass sie keine schädlichen Bodenveränderungen, Wasserverschmutzungen, Luftverunreinigungen, schädliche Lärmemissionen oder übermäßigen Wasserverbrauch verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder Gesundheit des Menschen führen können. Zudem sollen die Geschäftspartner das Verbot der widerrechtlichen Zwangsräumung und des widerrechtlichen Entzugs von Land, Wäldern und Gewässern bei dem Erwerb, der Bebauung oder anderweitiger Nutzung dieser Ressourcen beachten.

Biodiversitätssensible Gebiete

Um die Auswirkungen auf die Biodiversität an den Produktionsstandorten zu ermitteln und potenzielle Risiken auszuschließen, hat der Volkswagen Konzern eine Auswertung zu biodiversitätssensiblen Gebieten in der Umgebung der Konzernstandorte durchgeführt (siehe Abschnitt „Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete“).

Bei der Standortsuche für neue Produktionsstandorte finden Prüfungen der Biodiversitätsverträglichkeit statt. Zum Schutz des Naturkapitals gilt die Vorgabe, bei der Erweiterung bestehender Fertigungsstätten oder beim Neubau bereits industriell genutzte Flächen bevorzugt zu berücksichtigen, um den Flächenverbrauch und die Versiegelung von Böden so gering wie möglich zu halten (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell“ sowie die Tabelle „Biodiversitätssensible Standorte“ im Anhang).

Entwaldung

Die Lieferanten müssen im Rahmen von jeweils anwendbarem Recht und internationalen Vorschriften zur biologischen Vielfalt Lieferketten anstreben, die ohne Abholzung und Entwaldung auskommen. Zu diesen internationalen Vorschriften gehören zum Beispiel die Resolutionen und Empfehlungen zur Biodiversität vom CBD und der IUCN. Darüber hinaus bereitet sich der Volkswagen Konzern aktuell auf die Umsetzung der EU-Entwaldungsverordnung vor.

ZIELE: BIOLOGISCHE VIelfALT UND ÖKOSYSTEME

Wie unter „Managementkonzept: Biologische Vielfalt und Ökosysteme“ beschrieben, sind die Themen biologische Vielfalt und Ökosysteme in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, im Biodiversity Commitment sowie im Leitbild Umwelt goTOzero verankert. Um die Entwicklungen und Fortschritte festzuhalten, engagiert sich der Volkswagen Konzern beispielweise als Gründungsmitglied in der Initiative Biodiversity in Good Company e.V.

Das Thema Biodiversität ist Teil der strategischen Vision der Zero Impact Factory. In deren Rahmen hat der Volkswagen Konzern mit der Site Checklist quantifizierbare Ziele formuliert, die in Bezug zum Thema Biodiversität und Ökosysteme stehen. Hinsichtlich des Biodiversitätsmanagements enthält die Site Checklist Kriterien wie die Berücksichtigung von nahegelegenen Schutzgebieten oder die Durchführung von Förderprogrammen für Biodiversitäts- und Umweltbildung. Die Site Checklist honoriert zudem die Umsetzung konkreter Maßnahmen wie beispielsweise die Werksbepflanzung mit regional beheimateten Pflanzen, die naturnahe Gestaltung von Grünflächen sowie die Förderung von Artenvielfalt durch Schaffung von Lebensräumen innerhalb oder außerhalb des Standorts.

Des Weiteren wurde 2024 mit dem BLI eine neue Kennzahl zur Messung der Biodiversität an den Standorten zur Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese wurde 2025 erneut erhoben und soll zukünftig mit einer konkreten Zielsetzung hinterlegt werden. Durch diese Kennzahl sollen Anteil und Qualität naturnaher Flächen an den Standorten erhöht werden.

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: BIOLOGISCHE VIelfALT UND ÖKOSYSTEME

Maßnahmen an den Produktionsstandorten

Biodiversitätsmaßnahmen werden durch die Standorte selbst identifiziert, geplant, durchgeführt, aufrechterhalten und bewertet. Durch die dezentrale Durchführung von diversen naturbasierten Maßnahmen wird das ortsbezogene Wissen genutzt, das an den Standorten vorhanden ist. Üblicherweise werden lokale Dienstleister mit der Umsetzung beauftragt.

Dem Volkswagen Konzern ist es zudem wichtig, Beschäftigte in die Biodiversitätsprojekte einzubinden und sie dadurch für das Thema zu sensibilisieren. Hervorzuheben ist dabei der im Jahr 2024 ausgeschriebene Zero Impact Factory Award zum Thema Biodiversität. Damit wurden drei herausragende und im Jahr 2024 umgesetzte Biodiversitätsmaßnahmen der Produktionsstandorte prämiert. Ausgezeichnet wurde unter anderem der Standort Palmela/Portugal. Dort wurde mit dem Programm RENASCER eine Umweltinitiative gestartet, die auf Wiederaufforstung, Abfallreduktion und Biodiversitätsschutz abzielt. Durch die Einbindung von Beschäftigten und lokalen Gemeinschaften wurden seit 2022 über 2.500 Bäume gepflanzt und 15,5 Tonnen Abfall entfernt – mit dem Ziel, bis 2030 insgesamt 20.000 Bäume zu pflanzen und jährlich rund 200 Personen zur Mitarbeit zu motivieren. Weiterhin wurde der Standort Kariëga/Südafrika ausgezeichnet. Im Rahmen des „Show of Hands“-Programms engagierten sich Volkswagen Beschäftigte und ihre Familien in der Van Stadens Wildflower Reserve für den Schutz der Biodiversität. Innerhalb des Projekts wurden invasive Arten entfernt, Infrastruktur verbessert und Bildungs- sowie Besucherangebote ausgebaut – ein Beitrag zur langfristigen Erhaltung gefährdeter Ökosysteme und zur Stärkung der lokalen Gemeinschaft.

Außerdem prämiert wurde der Standort Hannover/Deutschland: Auf der Deponie Ottensen wurden eine Kammolchpopulation erfolgreich umgesiedelt und zwei Ersatzgewässer sowie geeigneter Bewuchs zur Biotopentwicklung angelegt. Die Maßnahme fördert die Artenvielfalt und schafft neue Lebensräume für bedrohte Tierarten auf dem ehemaligen Forstgelände.

Von den über 200 Corporate-Citizenship-Projekten, die im Geschäftsjahr 2025 durchgeführt wurden, dienen mehr als 21 Projekte der Förderung und dem Schutz der Biodiversität. Die Projekte umfassen Baumpflanzungen, den Erhalt und die Entwicklung von Ökosystemen, Maßnahmen zur Förderung der Artenvielfalt, Müllsammelaktionen sowie Umweltbildung und -erziehung.

Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern zudem einen Sustainability Impact Fund operationalisiert, der weltweit interne Projekte an Standorten unterstützt, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit fördern. Der Sustainability Impact Fund ist somit ein konzernweites Instrument zur gezielten Förderung von Projekten mit Bezug zur regenerate+ und auch zur Unterstützung der Arbeiten an den jeweiligen Standorten im Bereich Biodiversität.

Im Jahr 2025 wurden über den Sustainability Impact Fund sechs Biodiversitätsprojekte unterstützt. Die geförderten Maßnahmen konzentrieren sich auf den Erhalt und die Entwicklung von Ökosystemen, unter anderem auch in der Lieferkette, die Renaturierung von Flächen an Standorten, Umweltbildung und -erziehung sowie gezielte Baumpflanzungen.

Beitrag zu globalen freiwilligen Biodiversitätsprojekten

Zur Förderung der biologischen Vielfalt über die eigene Wertschöpfungskette hinaus hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2025 einen Biodiversitätsfonds für externe Natur- und Biodiversitätsprojekte initiiert. Der Fonds ist mit bis zu 25 Mio. € pro Jahr ausgestattet und auf eine geplante Laufzeit von fünf Jahren (2025 – 2029) ausgelegt. Ziel ist es, wirkungsvolle Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung der Biodiversität außerhalb der Konzernstandorte und der Lieferkette zu ermöglichen. Die Auswahl und Prüfung der zu fördernden Projekte erfolgt durch einen interdisziplinär besetzten Entscheidungskreis aus internen und externen Expertinnen und Experten, um eine fachlich fundierte und wirkungsorientierte Mittelvergabe sicherzustellen.

Im Berichtsjahr 2025 lag der Schwerpunkt auf der konzeptionellen Ausgestaltung des Fonds, der Definition von Förderkriterien sowie der Einrichtung eines interdisziplinär besetzten Entscheidungsgremiums aus internen und externen Fachleuten. Auf Grundlage einer gemeinsamen Evaluation der Projekte im Expertenkreis sowie innerhalb der Geschäftsstelle wurde die finale Auswahl getroffen. Die ersten Projekte werden vertraglich gebunden, und die operative Förderung soll ab 2026 starten.

Bereits heute unterstützt der Volkswagen Konzern Biodiversitätsprojekte weltweit:

Volkswagen de México fördert seit 2008 Naturschutz- und Wiederaufforstungsprojekte, um Ökosysteme zu erhalten. Die Maßnahmen sollen Lebensraum für wild lebende Tiere schaffen und dienen der Entwicklung von Biodiversität. Durch Wiederbewaldungsmaßnahmen sollen der Abtrag von Boden durch Erosionsvorgänge verhindert und die Grundwasserspeicherung gefördert werden. Durch das Anlegen von Rigolen wird zudem die Versickerung von Niederschlagswasser unterstützt. Damit wird beispielsweise an den Vulkanhängen des Popocatepetl und des Iztaccíhuatl, wo durch jahrelange Abholzung, Viehzucht und Brände offene Flächen entstanden sind, der Boden wieder geschützt und die Grundwasserneubildung gefördert.

Mit Partnern wie der UNESCO und der Organisation Seabird Life werden Projekte zur nachhaltigen Mobilität, zur Beseitigung von Sturmschäden in UNESCO-Biosphärenreservaten in Spanien sowie weitere Projekte zum Schutz und zur Renaturierung von Mooren in Reservaten in Polen und Deutschland unterstützt.

Zum Schutz von Lebensräumen und zur nachhaltigen Entwicklung hat die Volkswagen Group China gemeinsam mit den Marken Volkswagen, Audi und Škoda das Aufforstungsprojekt Green Belt ins Leben gerufen. Bis 2030 sollen in zehn ökologisch sensiblen Regionen im Norden Chinas auf über 40 Mio. m² mehr als 8,5 Mio. Bäume gepflanzt werden. Die Aufforstung dient als Kohlenstoffsенke, unterstützt die Biodiversität und trägt dazu bei, Winderosion und Bodenverluste zu verhindern.

Weiterhin hat Škoda über den Škoda Auto Endowment Fund das Projekt Gärten des Riesengebirges gestartet. Der Fonds erweitert das langfristige Programm des Unternehmens Škoda Trees und unterstützt Projekte zur Wasser-

rückhaltung, zur Unterstützung der lokalen Artenvielfalt und zur Steigerung des Bewusstseins für den Naturschutz. Im Jahr 2025 wurden verschiedene Maßnahmen zur Wiederansiedlung des Apollo-Schmetterlings (*Parnassius apollo*) umgesetzt. Er steht auf der Roten Liste der bedrohten Arten und ist in der Tschechischen Republik vom Aussterben bedroht.

METRIKEN: BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

Biodiversity Landuse Indicator

Als Hersteller von Fahrzeugen und Komponenten hat der Volkswagen Konzern Auswirkungen auf die Landnutzung. Durch die Errichtung von Werken werden üblicherweise erhebliche Flächen bebaut und dauerhaft versiegelt. Um den Beitrag der Produktion an der Beanspruchung von Land zu ermitteln und künftig zu reduzieren, wurde mit dem BLI im Jahr 2024 eine neue Kennzahl für Standorte zur Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Konzernebene etabliert. Dabei wurden der EMAS-Leitfaden für Biodiversität und der No Net Loss/Net Gain Ansatz der IUCN zugrunde gelegt.

Der BLI gibt Auskunft über den Anteil naturnaher Flächen am Standort unter Berücksichtigung von deren Qualität. Naturnahe gestaltete Flächen können sich dabei entweder auf dem Gelände des Standorts selbst oder in einem Radius von 30 Kilometern um diesen herum befinden. Voraussetzung ist, dass die Flächen im Eigentum des Standorts sind oder von ihm bewirtschaftet werden und dass diese in erster Linie der Förderung der biologischen Vielfalt dienen. Es können auch gemeinsam mit Partnern bewirtschaftete Flächen berücksichtigt werden, sofern der Umfang der gemeinsamen Verwaltung klar geregelt ist. Die ökologische Qualität der Flächen wird jeweils in eine der Klassen gering, mittel oder hoch eingestuft. Die Flächen werden durch diesen Qualitätsfaktor gewichtet. Zur Ermittlung des Standortergebnisses werden ein Berechnungstool (BLI-Tool) und eine begleitende Guideline zur Verfügung gestellt. Die konzernweite Erhebung des BLI im Jahr 2025 führte, unter der Berücksichtigung der Flächenqualitäten, zu einem Ergebnis von circa 53,4 (28,6)%. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr beruht hauptsächlich auf einer methodischen Anpassung: Durch eine Ausnahmeregelung nach Vorbild der deutschen Ökopunkteverordnung können nun auch ökologisch besonders wertvolle Flächen außerhalb des festgelegten 30-Kilometer-Radius berücksichtigt werden. Dadurch konnten zwei mexikanische Standorte langbestehende, zuvor ausgeschlossene Flächen einbeziehen.

Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten

Die Kennzahl Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten gibt Auskunft über die Anzahl und die Fläche der Standorte, die in oder in der Nähe von Schutzgebieten oder in wichtigen Gebieten der biologischen Vielfalt liegen. Für das Jahr 2025 verwendet der Volkswagen Konzern wie im Vorjahr einen Radius von 4,5 Kilometern.

STANDORTE IN DER NÄHE VON ODER IN BIODIVERSITÄTSENSIBLEN GEBIETEN

	Einheit	2025	2024
Standorte in der Nähe von Schutzgebieten	Anzahl	68	58
Fläche der Standorte in der Nähe von Schutzgebieten	ha	9.296	8.653

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft für uns zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Die Intensivierung der Kreislaufführung von Materialien trägt dazu bei, die negativen Umweltauswirkungen des Ressourcenverbrauchs zu reduzieren und der Verknappung von Rohstoffen entgegenzuwirken. Das macht sie für den Volkswagen Konzern zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema.

AUSWIRKUNGEN IN DEN BEREICHEN RESSOURCENZUFLÜSSE, EINSCHLIEßLICH RESSOURCENNUTZUNG, RESSOURCENABFLÜSSE UND ABFALL

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkungen	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung				
Durch die Verwendung von Sekundär-/Recyclingmaterialien wird die Nutzung nicht-erneuerbarer Ressourcen reduziert und Ressourcen werden nachhaltiger genutzt. Zum einen wird die Nutzungszeit von Ressourcen verlängert und zum anderen Treibhausgase reduziert sowie die Resilienz der Lieferketten gestärkt.		 	 	
Diese Auswirkung geht von der hohen Nutzung nicht-erneuerbarer Ressourcen in Verbindung mit der Ressourcenintensität des Automobilsektors aus.				
Durch vorgeschlagene zukünftige gesetzliche Verpflichtungen zur Verwendung bestimmter Kunststoffrezyklate kommt es zu erhöhten Beschaffungskosten für Rohstoffe. Die Folge kann eine Verringerung der Margen sowie der Rentabilität des Volkswagen Konzerns sein, wenn die Preissteigerungen nicht in voller Höhe an Kundinnen und Kunden weitergegeben werden können.				
Durch die schwankende und teils limitierte Verfügbarkeit von Rohstoffen, die für die Herstellung von Batterien benötigt werden, sowie durch die Verschärfung von gesetzlichen Vorgaben zum Recycling alter Batterien kann es zu erhöhten Einkaufspreisen oder auch zu eingeschränkten Verfügbarkeiten (beispielsweise von Altbatterien) kommen. Die Folge kann eine Verringerung der Margen sowie der Rentabilität des Volkswagen Konzerns sein, wenn die Preissteigerungen nicht in voller Höhe an Kundinnen und Kunden weitergegeben werden können.				

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkungen	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung				
Es ist damit zu rechnen, dass durch eine anstehende Verschärfung der Gesetzgebung (Euro-7) Reifen mit zu hohem Abrieb und damit zu hoher Freisetzung von Mikroplastik an die Umwelt künftig nicht mehr zugelassen werden oder dass für solche Reifen Kompensationszahlungen zu leisten sind. In der Folge könnte es zu erhöhten Kosten kommen, da aktuell nur wenige Reifen die antizipierten Grenzwerte erreichen. Diese Reifen könnten dadurch deutlich teurer werden – zum einen aufgrund der erhöhten Rohstoffpreise und zum anderen aufgrund der steigenden Nachfrage in Verbindung mit der derzeit geringen Verfügbarkeit.				
Ressourcenabflüsse				
Der Konzern trägt durch verschiedene Aspekte zur Kreislaufwirtschaft bei, reduziert den Ressourcenabfluss durch die Förderung der Wiederverwertbarkeit von Produkten und verlängert die Lebensdauer von Produkten durch das Angebot von Reparaturdienstleistungen.				
				
Die Herstellung von Produkten unter Einsatz von nicht-erneuerbaren Ressourcen und die aktuell bestehenden Herausforderungen im Recycling und der Reparierbarkeit in der nachgelagerten Wertschöpfungskette wirken sich ressourcenreduzierend aus.				
Herausforderungen wie die unzureichende Verfügbarkeit von recycelten Materialien und Qualitätsprobleme bei den Rezyklaten können beispielsweise dazu führen, dass die vorgeschlagene regulatorische Rezyklatquote nicht erreicht wird. Dies könnte nach dem derzeitigen Entwurf der neuen Altfahrzeugverordnung mittelfristig zur ausbleibenden Erteilung der Typgenehmigung in der EU führen. Weiterführend ist auch regulativ zu klären, wie das Ziel der Kreislaufwirtschaft im Zusammenhang mit Materialverboten zukünftig geregelt wird.				
Abfall				
Abfall fällt vom Rohstoffabbau über die Produktion bis hin zum Ende der Nutzungsphase von Fahrzeugen an.				
				
 Chance  Positive Auswirkung  Tatsächliche Auswirkung  Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)  Risiko  Negative Auswirkung  Potenzielle Auswirkung  Eigener Geschäftsbereich  Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)  Nachgelagerte Wertschöpfungskette  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen und Risiken haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Kreislaufwirtschaft und Ressourcenzuflüsse im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ strategisch verankert. Zudem wurde im Oktober 2025 für das Thema Kreislaufwirtschaft das Group Strategy Framework auf Konzernebene verabschiedet. Dabei sind die zunehmende Kreislaufführung von Materialien, die Einführung und Etablierung relevanter Kreislaufstrategien sowie die Prüfung neuer Geschäftsmodelle zentrale Elemente. Weiter umfasst das Framework neben dem Zugriff und der Verwendung von Sekundärmaterialien bei Recycling auch das Thema Redesign, welches darauf abzielt, die Kreislauffähigkeit bereits beim Entwicklungsprozess und der Planung von Fahrzeugprojekten verpflichtend zu berücksichtigen. Gesetzlich besteht zudem eine hohe Wichtigkeit, den Zugriff auf Sekundärmaterialien und -rohstoffe aus Altfahrzeugen sicherzustellen, zum Beispiel durch eigenen Zugriff und Verwertung von Altfahrzeugen. Remanufacturing und Used Parts können zudem die zeitwertgerechte Verfügbarkeit von Fahrzeugteilen auch für preissensible

Zielgruppen realisieren. Um die Lebensdauer für Fahrzeugteile zu verlängern, ist das Thema 2nd Life unter Reuse berücksichtigt. Neue Geschäftsmodelle werden fortlaufend mit den einzelnen Konzernmarken auf Basis relevanter Kreislaufstrategien eruiert und nach Skalierungspotenzial und Synergieeffekten priorisiert. Auch im Leitbild Umwelt goTOzero werden die weitere Verbesserung der Ressourceneffizienz, Ansätze zur Wiederverwertung und Recycling im Bereich von Werkstoffen fokussiert. Zudem ist das Thema Ressourceneffizienz im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss dieser Auswirkungen und Risiken auf sein Geschäftsmodell, seine Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenzuflüsse mit folgenden Maßnahmen, um negative Auswirkungen und Risiken zu mindern und positive Auswirkungen zu stärken:

Die identifizierten Auswirkungen und das Risiko im Bereich Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung, wirken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und im eigenen Geschäftsbereich. In dem Bereich Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung, sollen beispielsweise die Nutzung von Primärrohstoffen durch den Einsatz von Rezyklaten und nachwachsenden Rohstoffen reduziert und markenübergreifende Arbeitsstrukturen für eine kreislaforientierte und ressourcenschonende Wirtschaftsweise aufgebaut werden. Die identifizierten Auswirkungen und Risiken im Bereich Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen betreffen sowohl den eigenen Geschäftsbereich als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette. Im Rahmen der Fahrzeugentwicklung werden Maßnahmen ergriffen, die auf Reparierfähigkeit und Recycling setzen und beispielsweise Kunststoffbauteile so kennzeichnen, dass sie später identifiziert und Materialien sortenrein getrennt werden können.

Die identifizierten Auswirkungen im Bereich Abfall zeigen sich entlang der Wertschöpfungskette. Um diesen entgegenzuwirken, werden an den Standorten im Konzern beispielsweise Produktionsabfälle recycelt, und es ist ein Abfallmanagement implementiert, das darauf abzielt, die Abfallmenge zu reduzieren und unvermeidbare Abfälle zu verwerten. Durch das Schließen von Kreisläufen soll das Abfallaufkommen weiter minimiert werden.

Mit weiteren Maßnahmen, die über den gesamten Lebensweg des Produkts und damit entlang der Wertschöpfungskette wirken, begegnet der Volkswagen Konzern den identifizierten Auswirkungen und Risiken. Hierunter fällt unter anderem die Hinwendung zu neuen zirkulären Geschäftsmodellen, die geprüft und realisiert werden sollen.

MANAGEMENTKONZEPT: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Die Themen Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft nehmen in der Konzernstrategie und der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ Schlüsselrollen ein und sind in einem zugehörigen Managementkonzept verankert.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden Auswirkungen und finanzielle Effekte für das Thema Kreislaufwirtschaft identifiziert, die sich konkret auf Ressourcenzuflüsse einschließlich der Ressourcennutzung und Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen sowie Abfall beziehen. Die identifizierten Auswirkungen und Risiken werden durch das Managementkonzept Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft adressiert. Dabei sind die Kreislaufführung von Materialien, Mitentwicklung von Recyclingtechnologien, die Verwendung von Sekundärmaterialien, die Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie Wiederverwertung und Recycling von Werkstoffen und Bauteilen zentrale Elemente.

Die zunehmende Kreislaufführung von Materialien trägt dazu bei, die negativen Umweltauswirkungen des Ressourcenverbrauchs zu reduzieren und der Verknappung von Rohstoffen entgegenzuwirken. Das macht die Kreislaufwirtschaft für den Volkswagen Konzern zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Gleichzeitig bietet diese Entwicklung viele Chancen, um mit Innovationen in den Bereichen Materialdesign, Recyclingtechnologien und Geschäftsmodellen auch die Entstehung neuer Technologien zu erreichen.

Ressourcenschonung, sekundäre Rohstoffe, nachhaltige Beschaffung und erneuerbare Rohstoffe

Unter der Dimension Natur innerhalb der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ wird daran gearbeitet, den fahrzeugspezifischen Einsatz von primären Rohstoffen fortlaufend zu optimieren, zum Beispiel durch verstärkte Verwendung von zirkulären Materialien. Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Dabei steht vor allem die Ressourcenschonung im Fokus.

Das Thema Kreislaufwirtschaft ist ein Kernelement des Leitbilds Umwelt goTOzero. Mit diesem Leitbild strebt der Volkswagen Konzern unter anderem an, seine Ressourceneffizienz weiter zu verbessern sowie Ansätze zu Wiederverwertung und Recycling in den Bereichen Werkstoffe und Wasser zu fördern. Dies soll durch den Einsatz von recyceltem Material und nachwachsenden Rohstoffen sowie durch die Etablierung von Kreisläufen für Werkstoffe und Wasser erreicht werden.

Auch in der Umweltpolitik wird das Thema Ressourceneffizienz im Rahmen des Schutzes der Umwelt adressiert. Das UCMS des Volkswagen Konzerns umfasst Prozesse, die eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, das Recycling von Abfällen und eine Verwendung von Sekundärrohstoffen unterstützen.

Weitere Treiber für die Etablierung einer Kreislaufwirtschaft sind in der strategischen Vision der Zero Impact Factory angesiedelt. Dabei steht das Thema Materialeffizienz im Fokus. Die Prozesse in der Produktion sollen derart gestaltet werden, dass Materialien effizient und nachhaltig ein- und wiedereingesetzt, Abfallmengen auf ein Minimum reduziert und die anfallenden Abfälle stofflich verwertet werden.

Die Kreislauffähigkeit und Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge werden bereits bei deren Entwicklung mitgedacht. Hierzu konkretisiert der Volkswagen Konzern Vorgaben für die Entwicklung der Fahrzeuge und ihrer Komponenten in seinen Umweltnormen. Konkret zu nennen ist hier beispielsweise die Umweltnorm „Fahrzeug Recyclinganforderungen, Rezyklateinsatz, Typprüfung Recyclingfähigkeit“, die Empfehlungen und einen Leitfaden für kreislaufgerechtes Design enthält.

Weitere Anforderungen beinhalten den bevorzugten Einsatz von Rezyklaten bei technischer Eignung und Verfügbarkeit über die Laufzeit sowie die gesetzlich geforderte Kennzeichnung von Kunststoffen nach international gültigen ISO-Normen.

Die Themen Ressourceneffizienz, Kreislaufwirtschaft und Abfallmanagement sind zentrale Bestandteile des Code of Conduct für Geschäftspartner. Die Geschäftspartner sollen geeignete Maßnahmen ergreifen, um auf eine effiziente Nutzung von Energie, Wasser und Rohstoffen, die Verwendung erneuerbarer Ressourcen und eine Minimierung von Umwelt- und Gesundheitsschäden hinzuwirken. Zudem fordert dieser die Geschäftspartner auf, geeignete und angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um die Vermeidung von Abfällen, die Wiederverwendung von Ressourcen, das Recycling sowie die sichere und umweltfreundliche Entsorgung von Restmüll, Chemikalien und Abwässern zu realisieren. Solche Maßnahmen können insbesondere bei der Entwicklung, der Produktion, während der Produktlebensdauer und dem anschließenden Recycling am Ende der Lebensdauer sowie bei weiteren Tätigkeiten ergriffen werden. Zudem sollen die Geschäftspartner internationale Übereinkommen zur grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle einhalten (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“). Wann immer es technisch und qualitativ möglich ist, fordert der Volkswagen Konzern in der Umweltnorm zum Recycling, dass die Geschäftspartner Sekundärmaterialien in ihren Prozessen bevorzugt einsetzen. Die Geschäftspartner sollten den Anteil an recyceltem Inhalt in ihren Produkten kennen und dokumentieren. Darüber hinaus sollen die Geschäftspartner sich bemühen, geschlossene Kreisläufe zu etablieren und zu fördern.

ZIELE: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) berücksichtigt unter anderem die Menge an Beseitigungsabfällen pro Fahrzeug. Die Zielvorgabe im Hinblick auf die UEP stellt somit eine Anforderung an die Standorte dar, die Menge an Beseitigungsabfällen zu reduzieren.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Impact-Points-Methode sämtliche Produktionsabfälle berücksichtigt. Dabei bewertet die Kennzahl jene Umweltauswirkungen, die durch den Transport und die Behandlung beziehungsweise die Entsorgung der Produktionsabfälle entstehen. Das übergeordnete Impact-Points-Ziel leistet somit ebenfalls einen Beitrag zu einer verbesserten Abfallwirtschaft, indem es höherwertige Verfahren der Abfallbehandlung berücksichtigt.

Die Site Checklist weist mit dem Handlungsfeld Material konkrete Kriterien mit Bezug zur Kreislaufwirtschaft in der Produktion auf. Dies umfasst beispielsweise die Umsetzung eines Closed-Loop-Recyclings, das Erreichen von Zero Landfill und damit eine vollständige Vermeidung der Deponierung von Abfällen sowie eine Substitution von Einweg- durch Mehrwegverpackungen. Aufgrund der festgelegten Ziele zur Erfüllung der Site Checklist ergibt sich für die Produktionsstandorte die Anforderung einer Steigerung der Ressourceneffizienz und einer Schließung von Materialkreisläufen.

Erhöhung des Anteils von zirkulären Materialien in Fahrzeugen

Der Volkswagen Konzern strebt an, bis zum Jahr 2040 in seinen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 40% zirkuläre Materialien für Fahrzeugprojekte mit einem Produktionsstart ab 2040 zu verwenden (exklusive China). Durch die verstärkte Nutzung von nachwachsenden, recycelten und wiederaufbereiteten Materialien möchte der Volkswagen Konzern einen bedeutenden Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leisten, die Nutzung von Primärrohstoffen reduzieren und die Lebensdauer wertvoller Ressourcen verlängern.

Zudem arbeitet der Volkswagen Konzern intensiv daran, auch erst zukünftig geltende gesetzlich vorgegebene Ziele zur Verbesserung der Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit seiner Produkte zu erfüllen. Gemäß dem Entwurf der Verordnung über Anforderungen an die kreislaforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und die Entsorgung von Altfahrzeugen soll circa ab 2032 ein spezifischer Anteil von Post-Consumer-Kunststoffzyklus (PCR) in Neufahrzeugen enthalten sein, wobei ein entsprechender Anteil davon aus Altfahrzeugen (End-of-Life Vehicles, ELV) stammen soll.

Ein weiteres Ziel gemäß den aktuell definierten Vorgaben der EU-Batterieverordnung betrifft die Batteriezellen in Elektrofahrzeugen. Ab 2031 müssen gesetzlich zunächst bereits 6% des Lithiums, 16% des Kobalts und 6% des Nickels aus End-of-Life-Traktionsbatterien oder Batterieproduktionsabfall stammen. Ab 2036 erhöhen sich diese Anteile auf 12% des Lithiums, 26% des Kobalts und 15% des Nickels.

Nachhaltige Beschaffung und Nutzung von erneuerbaren Ressourcen

Der Volkswagen Konzern strebt eine verstärkte Nutzung von Kreislaufmaterialien an, wobei der zunehmende Einsatz erneuerbarer Ressourcen eine zentrale Rolle spielt. Das Ziel im Rahmen des Sustainability Ratings (S-Rating) kann die nachhaltige Beschaffung von Ressourcen unterstützen (weiterführende Informationen finden sich im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ unter dem Abschnitt „Sustainability Rating“). Mit dem S-Rating wird der Grad der Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen von direkten Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko überprüft. Bis 2040 sollen umsatzbasiert über 95% unserer relevanten direkten Lieferanten ein positives S-Rating aufweisen. Für das Berichtsjahr 2025 wurde ein Zwischenziel von 85% definiert, welches mit 87% übererfüllt wurde.

Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten

Gemäß dem Ziel zur Erhöhung der Anzahl von Lieferanten mit Umweltzertifizierungen (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“) sollen bis 2040 95% der Lieferanten des Volkswagen Konzerns, die einen Produktionsstandort mit mehr als 100 Arbeitskräften betreiben, nach dem Umweltmanagementsystem ISO 14001 oder EMAS zertifiziert sein.

Ausweitung des kreislaforientierten Produktdesigns

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. Für die Ausweitung des kreislaforientierten Produktdesigns sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS durch den Volkswagen Konzern festgelegt. Allgemein liegt der Fokus im Bereich Kreislaufwirtschaft auf dem Einsatz und der Verwendung von Kreislaufmaterialien. Die Fahrzeuge werden bereits heute unter Betrachtung

des gesamten Lebensweges nach kreislaforientierten Kriterien entwickelt. Dabei wird auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe und die Vermeidung von Schadstoffen geachtet (für weitere Informationen siehe Abschnitt „Managementkonzept: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“ sowie „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“).

Zuordnung der Ziele zur Abfallhierarchie

Der Volkswagen Konzern orientiert sich bei der Behandlung von Abfällen an der Abfallhierarchie. Höchste Priorität genießt die Vermeidung von Abfällen. Sofern sich Abfälle nicht vermeiden lassen, sind sie einem möglichst hochwertigen Recyclingverfahren zuzuführen. Die unteren Ebenen der Hierarchie sehen eine Beseitigung in Form einer Abfallverbrennung und als letzte Option die Deponierung vor.

Die Abfallhierarchie wird außerdem in der Impact-Points-Methode berücksichtigt. Abfälle mit geringerer Umweltrelevanz weisen niedrigere Ökofaktoren auf als Abfälle mit potenziell hoher Umweltwirkung. Aufgrund der Impact-Points-Ziele besteht somit die Anforderung, Abfälle einem höherwertigen Verwertungsverfahren zuzuführen.

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Beitrag zu einer kreislauffähigen Wirtschaft

Nach einer möglichst langen Nutzungsdauer kommt dem Recycling der Materialien in der Verwertungsphase des Fahrzeugs eine immer wichtigere Bedeutung zu. Schon jetzt erfüllen die Fahrzeuge eine lange Nutzungsdauer. Das Durchschnittsalter eines Altfahrzeugs beträgt in Europa nach Angaben offizieller Statistiken 19 bis 24 Jahre. Für erste Schritte im Bereich Kreislaufwirtschaft lag der Fokus auf Batterien, Stahl, Aluminium und Kunststoffen. Die daraus resultierenden Ergebnisse fließen in die Weiterentwicklung der Gesamtstrategie Kreislaufwirtschaft sowie in die Ausarbeitung neuer Geschäftsmodelle ein. Beim Thema Kreislaufwirtschaft geht es auch darum, die Resilienz des Unternehmens zu stärken und Abhängigkeiten zu minimieren.

Für die Steuerung der zu erarbeitenden Themen wurden auf Konzernebene bereichs- und markenübergreifende Arbeitsstrukturen entwickelt. Diese bauen auf der Tätigkeit von Gremien auf, darunter der Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie, der Konzernlenkungsausschuss Produkt-Recycling und die Konzernplattform Nachhaltigkeit Produkt. Außerdem gibt es einen Austausch der operativ arbeitenden Beschäftigten in der Abfallwirtschaft, die sich regelmäßig im Rahmen einer Arbeitsgruppe treffen. Der Volkswagen Konzern strebt an, die Anstrengungen für einen Übergang zu einer ökonomisch und ökologisch sinnvollen kreislaforientierten und ressourcenschonenden Wirtschaftsweise künftig noch weiter zu intensivieren. Dafür setzt der Konzern auf Allianzen und die Umsetzung gemeinsamer Projekte mit verschiedenen Partnern wie Lieferanten, Anlagenherstellern, der Recyclingbranche und Universitäten.

Hierbei lassen sich unter anderem zwei Allianzen für nachhaltige Rohstoffgewinnung hervorheben: Die Global Battery Alliance und die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). Zu einer nachhaltigen Ressourcennutzung gehört es, diese Rohstoffe unter fairen, menschenwürdigen Bedingungen zu gewinnen und effizient zu verwenden. Dafür unterstützt der Volkswagen Konzern die Global Battery Alliance, ein Bündnis aus mehr als 140 Unternehmen, Regierungs- und Nichtregierungsorganisationen sowie Forschenden. Ihre wichtigsten Ziele sind ein sozialer und umweltverträglicher Rohstoffabbau, der Wandel hin zu einer Kreislaufwirtschaft, die über Wiederverwendung und Recycling funktioniert, sowie Innovationen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Dieses Bündnis von Unternehmen, Minenbetreibenden und Non-Profit-Organisationen arbeitet daran, gemeinsame Standards für bessere Bedingungen im industriellen Bergbau umzusetzen – etwa hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz oder Umweltschutz. Die IRMA-Standards werden schrittweise in der eigenen Lieferkette des Volkswagen Konzerns verankert.

Maßnahmen entlang des gesamten Lebensweges

Zu den wichtigsten Maßnahmen, die für die Umsetzung der strategischen Ausrichtung zum Thema Kreislaufwirtschaft ergriffen werden, zählen die weitere Präzisierung von Zielen und Indikatoren sowie die Realisierung und Skalierung

des Einsatzes von zirkulärem Material. Das gilt für die wichtigsten Komponenten und Materialien wie Batterien, Stahl, Aluminium oder Kunststoffe.

Um unseren Beitrag zu einer kreislaforientierten Wirtschaftsweise zu leisten, wird die Nutzung von Materialkreisläufen in den Produktionsprozessen kontinuierlich verstärkt, denn Recycling ist ein wichtiger Ansatz, um Umwelteinflüsse zu verringern und Ressourcen zu schonen. Materialkreisläufe werden beispielsweise innerhalb der Aluminiumrückführung oder auch durch das Recyceln von Abfällen intensiviert.

Das Recycling beginnt beim Volkswagen Konzern bereits direkt in der Entwicklung neuer Fahrzeuge. Dort wird auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe und die Vermeidung von Schadstoffen gesetzt. Zusätzlich werden Empfehlungen gegeben, die eine gute Reparierbarkeit ermöglichen. Alle Bauteile aus Kunststoff werden nach international gültigen ISO-Normen gekennzeichnet, um die Kunststoffe später identifizieren und sortenrein trennen zu können. Zusätzlich dazu bestehen in der Umweltnorm Fahrzeug Designempfehlungen, die es ermöglichen, Materialien nach Lebenswegende der Fahrzeuge noch besser voneinander zu trennen. Ebenso können sämtliche Betriebsflüssigkeiten später aus dem Altfahrzeug entnommen und eine Vielzahl von Bauteilen demontiert werden.

Der Einsatz von Sekundärmaterial aus Produktionsabfällen (Pre-Consumer-Rezyklate) oder End-of-Life-Produkten (Post-Consumer-Rezyklate) ist entsprechend der Umweltnorm des Volkswagen Konzerns zu bevorzugen. Voraussetzung dafür ist, dass die gleichen Qualitätsansprüche wie beim Primärmaterial erfüllt werden und dass das Sekundärmaterial über die Laufzeit in ausreichender Menge verfügbar ist.

Nachhaltige Lieferketten

Im Bereich der Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit wurde bereits im Jahr 2022 ein umfangreiches Strategieprogramm gestartet, das unter anderem auf die fortlaufende Stärkung der Nachhaltigkeit abzielt. Schwerpunkte bilden hier die Themen Kreislaufwirtschaft und Klimaneutralität, Fairness und Gleichberechtigung sowie Globale Steuerung. Das erste Fokusthema umfasst Initiativen und Projekte rund um die Themen Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft und Ressourceneffizienz sowie Biodiversität. Weitere Schwerpunkte sind die Umsetzung von Projekten und Partnerschaften im Bereich Kreislaufwirtschaft und die Reduzierung der CO₂e-Emissionen in der Lieferkette.

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass die Geschäftstätigkeit seiner Lieferanten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben kann. Deswegen veröffentlichte der Konzern erstmals 2021 und seitdem jährlich seinen Responsible Raw Materials Report. Darin werden die Methodik und die Aktivitäten vom Volkswagen Konzern im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Managementsystems detailliert dargestellt.

Der Volkswagen Konzern arbeitet kontinuierlich an verantwortungsvollen Lieferketten für 18 Risikorohstoffe, zu denen auch Batterierohstoffe und seltene Erden gehören. Bei den seltenen Erden besteht seit 2022 eine Kooperation mit internationalen Vertretenden aus Industrie, Ministerien, Wissenschaft und Technik. Dazu zählen unter anderem die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) sowie die OECD-Leitlinien für verantwortungsvolle Lieferketten. In industrieübergreifenden Initiativen sollen konkrete Nachhaltigkeitskriterien entlang der Lieferkette bestimmt und umgesetzt werden. Dasselbe gilt für Möglichkeiten zur Auditierung. Im Rahmen der DRIVE Sustainability Initiative wurde eine Risikoanalyse zu Menschenrechts- und Umweltthemen für verschiedene Rohstoffe erstellt und unter dem *Raw Material Outlook* veröffentlicht. Diese Analyse dient als eine von mehreren Quellen, die der Volkswagen Konzern im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Management Systems (RMDDMS) nutzt, um eigene risikobasierte Bewertungen für die Lieferketten vorzunehmen. Ziel ist es, soziale und ökologische Risiken sowie Korruption entlang der Lieferkette präventiv zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zur Minderung umzusetzen. Das Responsible Supply Chain System (ReSC-System) des Volkswagen Konzerns umfasst hierfür aufeinander aufbauende Elemente, die eine kontinuierliche Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistung unterstützen.

Seit Anfang 2022 gibt es ein materialspezifisches Lastenheft für Leder, dessen Einhaltung durch die Lieferanten seit April 2022 für alle Neuvergaben verpflichtend ist. Mithilfe des Lastenhefts wird sowohl die Offenlegung des Herkunftslandes der Rohware als auch ein lederspezifisches Nachhaltigkeitszertifikat – beispielsweise durch die Leather Working Group (LWG)-Zertifizierung – eingefordert. Der Volkswagen Konzern verpflichtet damit seine Lieferanten zur Achtung des Tierwohls sowie zu einer verantwortungsvollen Produktion und Verarbeitung von Leder. Dazu gehören

unter anderem die Einhaltung strenger Kriterien zum Wasserverbrauch und zur Vermeidung von Wasserverschmutzung beim Gerbungsprozess.

Leder ist eines der 18 vom Volkswagen Konzern definierten Hochrisikomaterialien. Um auf eine verantwortungsvolle Beschaffung von Leder hinsichtlich ökologischer und sozialer Aspekte sowie auf eine Minderung der identifizierten Risiken hinzuwirken, wurde das materialspezifische Lastenheft für nachhaltige Leder erstellt. Der Volkswagen Konzern fordert daher transparente und verantwortungsvolle Rohstofflieferketten als Voraussetzung für zukünftige Nominierungen (Global und Forward Sourcing) aller beschafften Leder, worunter direkte und indirekte Mengen zählen. Die Lieferanten werden aufgefordert, das Spezifikationsdokument „Nachhaltiges Leder“ einzuhalten und entsprechende Nachweise vor der Nominierung vorzulegen.

Einsatz nachwachsender Rohstoffe

Für die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs setzt der Volkswagen Konzern schon in der Designphase seiner Fahrzeuge auf Rohstoffe aus erneuerbaren Ressourcen. Wo dies möglich ist, verwenden die Marken des Konzerns beispielsweise die Naturfasern Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose.

Rezyklat-Einsatz im Fahrzeug

Für den Volkswagen Konzern ist ein möglichst hoher Anteil wiederverwerteter Materialien sehr wichtig. So heißt es auch in den Umweltnormen des Volkswagen Konzerns, dass Rezyklatmaterialien oder Materialien mit Rezyklatanteil bei technischer Eignung gegenüber anderen Materialien bevorzugt einzusetzen sind. In der ID.-Familie werden bereits Rezyklate unter anderem in folgenden Bauteilen eingesetzt: Dachhimmel, Stoffe, Teppiche, Sitze, Türverkleidungen und Dekorflächen. Die Sitztextilien einiger Ausstattungslinien werden zum Teil aus bis zu 100 % recyceltem PET gefertigt, welches überwiegend aus vormaligen PET-Flaschen stammt.

Mit dem Ziel, den ökologischen Fußabdruck fortlaufend weiter zu verkleinern, forscht der Volkswagen Konzern an verschiedenen vielversprechenden Ansätzen und setzt diese in der Serienproduktion um. Ein Fokus liegt dabei auf tierfreien und recycelten Materialien in der Innenausstattung. Demnach sollen in den Elektromodellen der Marke Volkswagen als Alternative möglichst nur tierfreie Materialien im Innenraum verwendet werden. So kommen beispielsweise im Sitzbezug des ID. Buzz People in den Ausstattungen Design und Comfort alternative Materialien aus Meeresplastik beziehungsweise alten PET-Flaschen (circa 63 Stück je 500 Milliliter) zum Einsatz. Der Sitzbezug besteht in der sogenannten Oberware aus Seaqual®-Garn, das zu 10 % aus gesammeltem Meeresmüll und zu 90 % aus recyceltem PES-Garn hergestellt wird. In Sitzbezügen mit ArtVelours Eco® beträgt der Recyclinganteil 71 %.

Eigene Kompetenzen für Batterierecycling und Ressourcenschonung

Der Volkswagen Konzern befasst sich seit 2009 intensiv mit der Erforschung, Entwicklung und Validierung von Prozessen, Konzepten und Strategien für das Batterierecycling. Parallel dazu entsteht in Europa und weltweit eine neue Industrie zur Rückgewinnung von Rohstoffen aus Hochvoltbatterien. Vor diesem Hintergrund arbeitet der Konzern eng mit Zellherstellern und Partnern aus der Recyclingbranche zusammen, um eine geschlossene Wertschöpfungskette – den sogenannten Closed Loop – zu etablieren.

Ziel ist es, Altbatterien systematisch zu erfassen, aufzubereiten und die darin enthaltenen Rohstoffe in neuen Zellgenerationen erneut einzusetzen. Auf diese Weise kann der Bedarf an neuem Primärmaterial schrittweise reduziert werden. Gemeinsam mit unseren Partnern validieren wir derzeit die technologische und wirtschaftliche Machbarkeit verschiedener Prozessrouten – von der Altbatterie bis hin zu neuen Batteriesalzen. Eine zentrale Rolle in der Skalierung spielen künftig Rückläufe aus Produktionsausschüssen und insbesondere aus End-of-Life-Batterien. Da diese jedoch im ersten Fahrzeugleben über viele Jahre im Einsatz sind, ist mit signifikanten Rücklaufmengen erst ab 2030 zu rechnen.

Die Volkswagen AG prüft vielseitige Re-X Geschäftsmodelle, um den ökologischen und wirtschaftlichen Nutzen jedes Batteriesystems über den gesamten Lebenszyklus hinweg zu maximieren und um einen aktiven Beitrag zur Ressourcenschonung zu leisten. Re-X umfasst die verschiedenen Anwendungen nach dem Batterieleben im 1st Life

Fahrzeug. Dazu gehören Re-Use (Ersatzteil im Fahrzeug), Re-Purpose (2nd Life) oder Re-Cycle (stoffliche Wiedergewinnung).

Der Volkswagen Konzern gehört weltweit zu den wenigen Automobilherstellern, die die Batterie als zentrale Zukunftstechnologie der Elektromobilität vollständig in die eigene Wertschöpfung integrieren – von der Rohstoffbeschaffung bis zum Recycling. Die Zellfabriken der PowerCo SE spielen dabei eine Schlüsselrolle. Sie sind darauf ausgelegt, die Materialeffizienz innerhalb der Produktion durch fertigungsnahes Recycling von Produktionsausschüssen deutlich zu steigern. Darüber hinaus verfolgt PowerCo das Ziel, den Einsatz von Rezyklaten konsequent auszubauen und gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern das End-of-Life-Recycling von Batterien voranzutreiben.

Die erste Zellfabrik in Salzgitter/Deutschland hat im Jahr 2025 den Betrieb aufgenommen und die ersten Zellen zur weiteren Validierung konzernintern ausgeliefert. Zwei weitere Zellfabriken in Valencia/Spanien und St. Thomas/Kanada befinden sich im Aufbau. Alle Werke sollen mit CO₂- beziehungsweise CO₂e-frei erzeugtem Strom betrieben werden und perspektivisch auf ein Closed-Loop-Recycling im Sinne einer Kreislaufwirtschaft ausgerichtet sein. In einem ersten Schritt liegt der Fokus auf dem Recycling und der Wiederverwertung von NMP (N-Methyl-2-pyrrolidon) sowie aktivem Kathodenmaterial. Für Zellchemien wie Nickel-Mangan-Kobalt (NMC) und Lithium-Eisenphosphat (LFP) verfolgt PowerCo eine standortübergreifende Recyclingstrategie.

Diese beginnt mit einem nachhaltigen Recyclingmodell für Produktionsausschüsse, das vollständig mit Umwelt- und Regulierungsstandards im Einklang steht. Darauf aufbauend strebt PowerCo gemeinsam mit strategischen Partnern den Aufbau eines Closed-Loop-Systems an, das eine effiziente Rückgewinnung von Ressourcen im Sinne eines „Recycling-as-a-Service“-Ansatzes ermöglicht. Dieser Ansatz unterstützt nicht nur die Kreislaufwirtschaft, sondern bietet auch Vorteile in Bezug auf Kostenoptimierung, regulatorische Konformität und Umweltwirkung – und schafft damit Mehrwert für alle Beteiligten.

Im Kompetenzzentrum Werkzeug am Standort Salzgitter wurden bisher Werkzeuge für die Motorenproduktion derart bearbeitet, dass sie für ihren erneuten Einsatz geeignet sind. Zukünftig soll das vorhandene Know-how für die Aufbereitung von Produktionsinstrumenten auch in der Batteriezellfertigung genutzt werden.

Der geschlossene Kreislauf für Aluminium

Mit dem Aluminium-Closed-Loop-Projekt wurde 2017 im Audi Werk Neckarsulm/Deutschland erstmals ein geschlossener Kreislauf für Aluminium über die Unternehmensgrenzen hinweg realisiert. Die Verschnitte an Aluminiumblechteilen aus den Presswerken werden direkt an die Lieferanten zurückgeliefert. Diese können den Verschnitt recyceln und für die Herstellung von neuem Material verwenden, das Audi anschließend wieder im Presswerk einsetzt. Durch die Wiederverwertung der Aluminiumabfälle kann bei der Herstellung bis zu 95% der Energie gegenüber der Verwendung von Primäraluminium eingespart werden. Auf diesem Weg vermeidet Audi kontinuierlich CO₂e-Emissionen und reduziert auch die Menge an benötigten Primärrohstoffen. Seit 2024 sind die deutschen Standorte von Audi in Münchsmünster und Volkswagen in Emden neben den Audi Werken Ingolstadt/Deutschland, Neckarsulm/Deutschland und Győr/Ungarn sowie dem Mehrmarkenwerk in Bratislava/Slowakei an den Aluminium-Closed-Loop-Prozess angebunden.

Internes und externes Recycling von Produktionsabfällen

Die in der Produktion entstehenden Abfälle mit Wertstoffgehalt werden immer systematischer in Kreislaufprozesse einbezogen. So wird im Volkswagen Werk in Wolfsburg der Kunststoffabfall, der prozessbedingt bei der Herstellung von Benzintanks (Coextrusion) anfällt, aufbereitet und zur Fertigung von Dieseltanks (Monoextrusion) genutzt. Im Ergebnis konnten dadurch im Jahr 2025 über 70 t Material in Kunststofftanks wiederverbaut werden, die andernfalls der Entsorgung zugeführt worden wären.

Der Volkswagen Konzern strebt an, die Recyclingverfahren noch weiter zu optimieren, weswegen er aktiv an öffentlich geförderten Forschungsprojekten zu Recyclingtechnologien beteiligt ist. Diese Projekte finden in Zusammenarbeit mit Partnern wie Universitäten und Forschungseinrichtungen in ganz Deutschland statt und haben das Ziel, einzelne

Prozessschritte zu verbessern und zu automatisieren. Das bezieht sich beispielsweise auf die Demontage von Batterien oder die mehrfache Kreislaufführung der Rohstoffe.

Ein Beispiel hierfür ist das auf drei Jahre angelegte und vom deutschen Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) geförderte Forschungskonsortium HVBatCycle, das im Jahr 2023 ins Leben gerufen wurde. Unter der Leitung des Volkswagen Konzerns will das Konsortium nachweisen, dass die wertvollsten Bestandteile von Antriebsbatterien durch Recycling mehrfach nacheinander zurückgewonnen und wiedereingesetzt werden können. Dabei ist es das Ziel, wertvolle Materialien dauerhaft zurückzugewinnen und somit zu mehr Nachhaltigkeit und einer höheren Versorgungssicherheit beizutragen.

Mit der wissenschaftlichen Erforschung von automobilen Stoffkreisläufen beschäftigt sich auch die Open Hybrid Lab Factory (OHLF) in Wolfsburg. Gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), bietet der Forschungscampus eine Plattform für den Austausch zwischen Wissenschaft und Industrie, um Forschungsaktivitäten und ihre Serienimplementierung zu beschleunigen. Dabei unterteilt sich die Arbeit der OHLF in vier Forschungsfelder: Design for Circular Economy, Prozesse für Reverse Production, zirkuläre Werkstoffkonzepte sowie Gesamtsystemanalysen und -gestaltung.

Abfallmanagement

Die Vorgehensweise des Volkswagen Konzerns bei der Abfallbeseitigung in der Produktion zielt darauf ab, die Abfallmenge fortlaufend zu senken, nicht vermeidbare Abfälle hochwertig zu verwerten und Kreisläufe zu schließen. Im Mittelpunkt stehen die Vermeidung der Abfallentstehung durch Optimierung der Fertigungs- und Nebenprozesse sowie Erhöhung von Materialnutzungsgraden (Materialeffizienz), die Priorisierung der Verwertung von Abfällen und die Reduzierung der Abfälle zur Beseitigung. Zur Optimierung der Abfallwirtschaft werden zunehmend digitale Abfallmanagementsysteme genutzt. Diese Systeme erleichtern die Steuerung abfallwirtschaftlicher Prozesse und die staatliche Kontrolle der Entsorgung insbesondere gefährlicher Abfälle.

Für die Verwertung von erlösbringenden Abfallwertstoffen wie Papier, Kunststoffen, Holz, Elektronikbauteilen oder Metall wurde in der Beschaffung ein konzernweites System etabliert. Mit dem Projekt Zero Plastic Waste wurde die Anstrengung, Kunststoffabfälle zu vermeiden, verstärkt. Dazu zählt unter anderem die Wiederverwertung von Kunststoffabfällen in der Dieseltankfertigung.

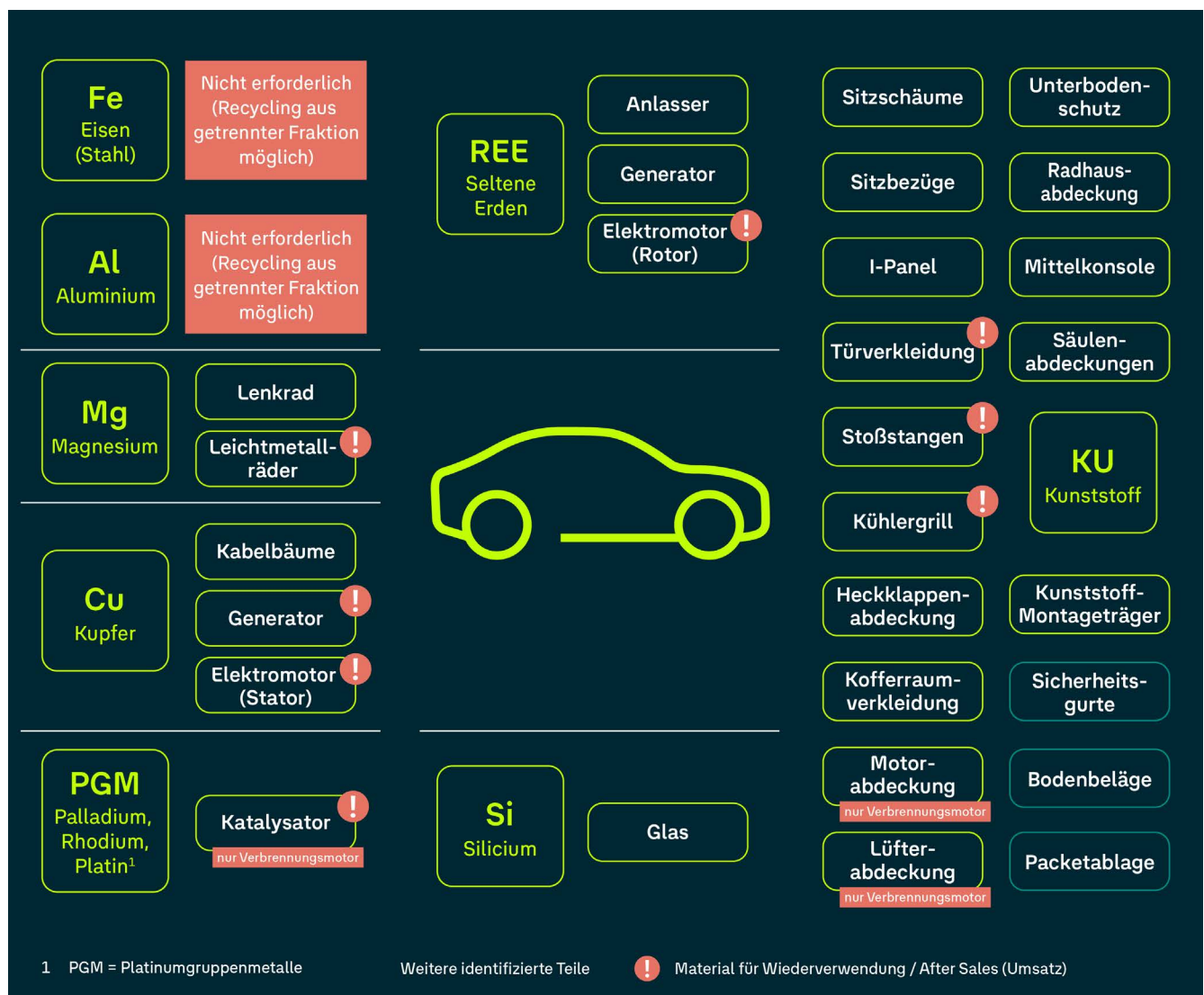
Abfallmanagement ist zudem Teil des Code of Conduct für Geschäftspartner. Demnach sollen die Geschäftspartner geeignete und angemessene Maßnahmen ergreifen, um die Vermeidung von Abfällen, die Wiederverwendung von Ressourcen, das Recycling sowie die sichere und umweltfreundliche Entsorgung von Restmüll, Chemikalien und Abwässern zu realisieren. Solche Maßnahmen können insbesondere bei der Entwicklung, der Produktion, während der Produktnutzung und des anschließenden Recyclings am Ende der Lebensdauer sowie bei anderen Tätigkeiten ergriffen werden. Vor allem sind unsere Geschäftspartner angehalten, die geltenden nationalen und internationalen Übereinkommen in Bezug auf Abfälle einzuhalten. Dazu zählen insbesondere das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung aus dem Jahr 1989 sowie weitere Übereinkommen und Gesetze auf nationaler und supranationaler Ebene.

METRIKEN: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Ressourcenzuflüsse

Material- und Produktzuflüsse

Ein Fahrzeug setzt sich im Wesentlichen aus rund 10.000 Einzelteilen zusammen. Unter Berücksichtigung der Rohstoffkritikalität, des Lieferkettenrisikos sowie der Nachhaltigkeitsrelevanz können nachfolgende Bauteile besonders hervorgehoben werden (siehe Abbildung): Lenkräder, Alufelgen, Aluminiumaußenteile, HV-Batterien, Dauermagneten, Generatoren, Leitungsstränge, Bremsscheiben, halbleiterrelevante Werkstoffgruppen (wie Infotainment, Steuergeräte oder Radio), Katalysatoren und Sitzmodule (Sitzschäume und -bezüge). Jährlich beschafft der Volkswagen Konzern eine Vielzahl von Rohstoffen, Bauteilen und sonstigen Gütern.



Kritische Rohstoffe und seltene Erden in Betriebsabläufen und der Wertschöpfungskette

Wie bereits unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“ erwähnt, setzt der Volkswagen Konzern für die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs auf Rohstoffe aus erneuerbaren Ressourcen. Wo dies möglich ist, verwenden die Marken des Konzerns beispielsweise die Naturfasern Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose. Solche Materialien können zum Einsatz kommen, wenn sie alle technischen Anforderungen erfüllen und in der Lebenswegbetrachtung besser als konventionelle Werkstoffe abschneiden.

Der Elektroantrieb ist ein wichtiger Schritt in Richtung emissionsarme Mobilität und leistet damit einen Beitrag zum Klimaschutz. Gleichzeitig gelangen dadurch andere Komponenten in den Umlauf als bei der Produktion konventioneller Fahrzeuge – beispielsweise HV-Batterien. Die darin enthaltenen Rohstoffe sind, abhängig von der Zellchemie, mehrheitlich wertvoll, und ihr Verbleiben im Kreislauf ist aus vielerlei Hinsicht wichtig. Batterierohstoffe mehrfach zu nutzen und damit in einem geschlossenen Kreislauf zu halten, hilft dem Volkswagen Konzern, unter anderem seinen CO₂-Fußabdruck zu senken und zugleich die Abhängigkeit von globalen Rohstoffmärkten zu reduzieren. Außerdem ist ein positiver Beitrag zur Steigerung der unternehmensseitigen Resilienz zu erwarten.

Der Volkswagen Konzern will seiner Rolle bei der verantwortungsvollen Rohstoffbeschaffung in der Automobilindustrie gerecht werden. Deswegen veröffentlichte der Konzern erstmals 2021 und seitdem jährlich seinen Responsible Raw Materials Report. Insgesamt umfasst das Managementsystem derzeit 18 Hochrisikorohstoffe. Diese sind die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Grafit, die Konfliktmineralien Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, seltene Erden sowie die neu hinzugenommenen Rohstoffe Baumwolle und Magnesium.

In der Beschaffung werden derzeit folgende Rohstoffe direkt gekauft: Stahl, Platingruppenmetalle (PGM), Aluminium und Kunststoffe (beide nur für die Inhouse-Produktion) und Leder. Angesichts der zunehmenden Komplexität der Lieferketten sowie der geopolitischen und materialverfügbarkeitsbezogenen Herausforderungen in den letzten Jahren ist es notwendig, eine Erweiterung der direkt gekauften Rohstoffe sowie eine konzernweite effiziente Strategie zur Materialabsicherung festzulegen. Im Jahr 2025 wurde die Konzernrohstoffbeschaffung gegründet, um kritische und strategische Rohstoffe (die in Fokus-Bauteilen enthalten sind) abzusichern. Es sollen neun unterschiedliche Rohstoffgruppen strategisch betreut werden. Diese Rohstoffgruppen bestehen aus Magnesium, seltene Erden (REEs), Aluminium, Halbleitermaterialien (Gallium, Germanium, Silizium, Indium), Wolfram, Titan, Recyclingmaterialien (Kunststoff, Aluminium), Kupfer, Kunststoffe (primäre Produktion) und PGM. Das sogenannte Arbeits-Start-Up-Package priorisiert die Themen seltene Erden, Magnesium und Recyclingmaterialien und leitet daraus weitere Aktivitäten ab. Die Definition der neun oben genannten Fokus-Rohstoffgruppen basiert auf einer internen Kritikalitätsanalyse, die sechs unterschiedliche Kriterien und deren wirtschaftliche Relevanz berücksichtigt. Die Ergebnisse wurden anschließend mit der Critical Raw Materials List aus dem EU-Critical Raw Materials Act abgeglichen und entsprechend bestätigt (siehe Abbildung).

Liste der kritischen Rohstoffe EU nach CRMA Verordnung (EU) 2024/1252

Antimony	Feldspat	Grafit	Titan
Arsen	Flussspat	Nickel	Wolfram
Baryt	Gallium	Niob	Vanadium
Beryllium	Germanium	Phosphatgestein	Kunststoff
Bismut	Hafnium	Phosphor	Indium
Bor	Helium	PGM	Bauxit / Aluminum
REE	Scandium	Kobalt	Lithium
Silizium	Kokskohle	Magnesium	Strontium
Kupfer	Mangan	Tantal	

- ☐ Komodität relevant für VW Konzern strategischen Rohstoffeinkauf
- ☒ Kritisch und strategisch gem. CRMA (Verordnung EU 2024/1252)
- ☐ Kritisch oder strategisch gem. CRMA (Verordnung EU 2024/1252)

Wasser für eigene Geschäftstätigkeiten und in der Wertschöpfungskette

Der Großteil des Wasserverbrauchs entfällt auf die Lieferkette, insbesondere auf die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Über den Code of Conduct für Geschäftspartner nimmt der Volkswagen Konzern Einfluss auf die Lieferkette und fordert von seinen direkten Lieferanten, dass sie keine Wasserverschmutzung oder keinen übermäßigen Wasserverbrauch verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlage für Lebensmittel und Trinkwasser oder der Gesundheit des Menschen führen können. Informationen zu Wasserentnahme und Wasserverbrauch im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit finden sich im Kapitel „Wasser“ unter der Überschrift „Maßnahmen an den Produktionsstandorten“.

Neue Produktionsstandorte im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr entstanden Ressourcenzuflüsse durch die Eröffnung eines neuen Produktionsstandortes in Rugao/China zur Fertigung von schweren Nutzfahrzeugen.

Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse mittels Referenzfahrzeugansatz

Für das Berichtsjahr 2025 wurden die Ressourcenzuflüsse für das fahrzeugbezogene Geschäft mithilfe eines Referenzfahrzeugansatzes/Output-bezogenen Ansatzes berechnet. Dabei wird auf Grundlage der werkstofflichen und stofflichen Beschreibung der im Fahrzeug zum Einsatz kommenden Materialien eine quantitative Bewertung der Ressourcenzuflüsse durchgeführt. Als exemplarische Referenzfahrzeuge wurden die Pkw-Modelle Tiguan und ID.7 Tourer zur Hochrechnung der Daten von Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Škoda sowie SEAT/CUPRA ausgewählt. Letzterer ersetzt den im Jahr 2024 verwendeten ID.4 aufgrund seines technischen Fortschritts. Zur Hochrechnung der Daten für Audi, Lamborghini und Bentley wurden ab diesem Berichtsjahr als exemplarische Referenzfahrzeuge die Audi-Modelle Q3 und Q4 e-tron ausgewählt. Die Referenzfahrzeuge zählen mit zu den meistproduzierten Fahrzeugen im Berichtsjahr. In der Tabelle sind die Ergebnisse der Hochrechnung zusammengeführt dargestellt.

Hinsichtlich der Fahrzeugkonfiguration wurden die repräsentativsten Konfigurationen basierend auf Verkaufsdaten verwendet. Hierbei wurde das maximale Fahrzeuggewicht auf Grundlage einer konservativen Annahme ausgewählt.

Aufgrund unzureichender Datenverfügbarkeit wird der Materialverschnitt, der in der Produktion entsteht, für das Berichtsjahr 2025 nicht berücksichtigt.

Die Referenzmodelle werden über die Produktionszahlen im Berichtsjahr gewichtet und nach dem Verhältnis zwischen Produktion von Verbrenner- und batterieelektrischen Modellen hochgerechnet, um die Kennzahlen der Ressourcenzuflüsse zu ermitteln.

GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN

	Einheit	2025		2024	
		Elektrofahr- zeuge	Verbrenner- fahrzeuge	Elektrofahr- zeuge	Verbrenner- fahrzeuge
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien	t	1.782.194	8.403.399	1.185.989	8.639.279
Gewicht der technischen Materialien	t	1.779.644	8.387.149	1.184.705	8.622.796
Gewicht der biologischen Materialien	t	2.550	16.250	1.283	16.483
Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden	%	0,03	0,11	0,0	0,12
Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien (minimal bis maximal)	t	225.283 - 455.177	1.387.806 - 2.202.596	147.764 - 295.493	1.413.941 - 2.264.010
Prozent an verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien	%	12,6 – 25,5	16,5 – 26,2	12,5 – 24,9	16,4 – 26,2

Informationen über die Ressourcenzuflüsse weiterer Marken des Volkswagen Konzerns (Porsche und TRATON GROUP) finden sich am Ende dieses Kapitels. Für Everllence erfolgt keine Berichterstattung zu den quantitativen Ressourcenzuflüssen im Jahr 2025.

Methodik für die Erfassung der technischen und biologischen Materialien

Für die Berechnung der technischen und biologischen Materialien wird ebenso der Referenzfahrzeugansatz verwendet. Die Materialien werden gemäß der Werkstoffklassifizierung nach VDA 231-106 erfasst. Dabei umfassen die VDA-Kategorien 1 bis 9, mit Ausnahme der Kategorie 7.1, die technischen Materialien (zum Beispiel Stahl, Polymerwerkstoffe). Die VDA-Kategorie 7.1 umfasst die biologischen Materialien (zum Beispiel Leder, Holz).

Methodik zur Erfassung nachhaltig beschaffter biologischer Materialien

Der oben dargestellte Referenzfahrzeugansatz wird ebenfalls für die Berechnung der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft wurden, verwendet. Maßgeblich für die Erhebung dieser biologischen Materialien ist deren

Definition: Ein biologisches Material gilt als nachhaltig beschafft, wenn es nach einem anerkannten und weitverbreiteten Zertifizierungssystem zertifiziert ist. In diesem Bezug gilt beim Volkswagen Konzern das Material Leder als nachhaltig beschafft. Gemäß einem Spezifikationsdokument für nachhaltiges Leder müssen Lieferanten über ein Zertifikat der Leather Working Group (LWG) oder ein vergleichbares Zertifikat einer ähnlichen Organisation verfügen.

Biologische Materialien werden gemäß der VDA-Kategorie 7.1 als modifizierte organische Naturstoffe erfasst. Diese umfasst neben Leder auch weitere organische Naturwerkstoffe, wie Holz oder Baumwollfleece. Um das Leder innerhalb der VDA-Kategorie 7.1 zu bestimmen, wurde eine strukturierte Analyse für gewichtsrelevante Teile je Fahrzeug durchgeführt, um alle Werkstoffe aufzulisten, die infolge ihrer Reinstoffe (beispielsweise Kollagen) auf einen Lederwerkstoff hindeuten. Solche Reinstoffe wurden sowohl für den Tiguan als auch für den ID.7 Tourer identifiziert. Beide Fahrzeuge enthalten demnach Leder.

Biokraftstoffe, die für nicht-energetische Zwecke verwendet werden, finden keine Anwendung im Produkt.

Methodik zur Erfassung von Sekundärmaterialanteilen

Hinsichtlich der Berechnung des Anteils der einfließenden Sekundärmaterialien wird der oben genannte Referenzfahrzeugansatz verwendet. Die Materialien werden gemäß der Werkstoffklassifizierung VDA 231-106 erhoben.

Zur Ermittlung der Sekundärmaterialanteile in Fahrzeugen hat der Volkswagen Konzern einen standardisierten Prozess entwickelt, welcher einer internen Arbeitsanweisung folgt. Die Bestimmung des Sekundärmaterialanteils entspricht DIN EN ISO 14021. Die Ermittlung erfolgt systemunterstützt. Für die VDA-Kategorien 1 bis 3 erfolgt eine Erhebung des Sekundärmaterialanteils auf Basis von Verbandsdaten und für die VDA-Kategorien 4 bis 9 auf Basis von Lieferantendaten. Das Ergebnis zum Sekundärmaterialanteil im Fahrzeug wird als Spannweite angegeben. Die Ergebnisse bilden den Stand der zur Erhebung verfügbaren Daten ab.

Bei den Ressourcenzuflüssen spielen auch Verpackungen eine Rolle im Hinblick auf das Produkt. Als Produkt wird in diesem Kontext das Fahrzeug berücksichtigt. Zubehör oder andere Materialien sind nicht berücksichtigt. Verpackungen im Sinne der ESRS-Definition sind Materialien, die an den Benutzer oder Verbraucher weitergegeben werden. Der Volkswagen Konzern verwendet zwar Verpackungsmaterialien für den Transport der Fahrzeuge zu den Händlern, entfernt diese aber vor Übergabe an den Benutzer oder Verbraucher. Daher ist der Transportschutz gemäß der ESRS-Definition nicht als Verpackung zu verstehen und wird in der Berichterstattung nicht berücksichtigt.

Vermeidung doppelter Zählung bei Wiederverwendung und Recycling

Derzeit werden in der Produktion keine wiederverwendeten Komponenten eingesetzt, sodass eine Doppelzählung von wiederverwendeten und recycelten Komponenten ausgeschlossen werden kann.

Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse des Porsche AG Konzerns

Für die Ermittlung des Gesamtmaterialverbrauchs für die produzierten Fahrzeuge wird für jede Baureihe für ein repräsentatives Fahrzeug die prozentuale Materialzusammensetzung ausgewertet. Die Auswertungskategorien ergeben sich aus der VDA-Norm 231-106 „Werkstoff-Klassifizierung im Kraftfahrzeugbau: Aufbau und Nomenklatur“. Über die Gesamtzahl der produzierten Fahrzeuge und des Durchschnittsgewichts pro Baureihe können schließlich übergeordnete Gesamtsummen für die Materialverbräuche pro Werkstoffgruppe ermittelt werden. Das relevanteste biologische Material in den Porsche Fahrzeugen ist Leder. Die Menge der in den produzierten Fahrzeugen enthaltenen Sekundärmaterialien wird für zwei Referenzfahrzeuge (Verbrenner und BEV) über Verbandsdaten abgeschätzt und anschließend auf die Gesamtproduktion hochgerechnet.

GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN IM PORSCHE AG KONZERN

	Einheit	2025	2024
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien	t	538.180	621.679
Gewicht der technischen Materialien	t	-	-
Gewicht der biologischen Materialien	t	-	-
Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden	%	0,3	0,2
Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien ¹	t	57.195	-
Prozent an verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien ¹	%	10,6	-

1 Keine Angabe des Vorjahreswertes aufgrund der Ersterhebung im Geschäftsjahr 2025.

Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse der TRATON GROUP

Das Gesamtgewicht der Fahrzeuge wird entweder auf Basis von Lieferantendaten zum Gewicht der Teile oder durch direktes Wiegen der Fahrzeuge berechnet. Zur Berechnung des Gesamtwertes werden die Gewichtsdaten für jede Produktgruppe gemittelt und mit dem Produktionsvolumen multipliziert. Das Gesamtgewicht der Produkte wird in Materialgruppen aufgeteilt, und der entsprechende Anteil an Sekundärmaterialien wird angewendet.

GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN BEI DER TRATON GROUP

	Einheit	2025	2024
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien	t	2.260.894	2.473.853
Gewicht der technischen Materialien	t	-	-
Gewicht der biologischen Materialien	t	-	-
Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden	%	-	0,00
Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien	t	557.193	604.511
Prozent an verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien	%	25	24,4

Ressourcenabflüsse

In der Konzernnorm 98000 werden Indikatoren für Abfälle definiert, die weltweit an allen Standorten einheitlich erhoben werden sollen. Dies umfasst sowohl Produktionsabfälle als auch nicht produktionsspezifische Abfälle.

Im Rahmen der Site Checklist werden zudem freiwillige Kriterien für den Umgang mit Abfällen beschrieben. Hinsichtlich der Abfallentsorgung umfasst dies zum Beispiel Entsorgerauditorien für Abfallströme, eine vollständige Vermeidung der Deponierung produktionsspezifischer Abfälle sowie Quoten zum maximalen Anteil von Beseitigungsabfällen in der Produktion. In Bezug auf Verpackungen und Einwegprodukte wurden Kriterien wie die Substitution von Einwegverpackungen durch Mehrwegalternativen oder das Recycling von Verpackungsmaterialien festgelegt.

Material- und Produktabflüsse

Informationen zu den Schwerpunkten der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns befinden sich im Kapitel „Struktur und Geschäftstätigkeit“.

Um einen Beitrag zu einer kreislauffähigen Wirtschaftsweise zu leisten, wird bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der benötigten Werkstoffe und auf die Vermeidung von Schadstoffen geachtet. Gemäß der aktuellen europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Lebensende zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein. Alle in Europa zugelassenen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns erfüllen diese gesetzliche Vorschrift.

Darüber hinaus enthält die Konzernnorm zum Thema Recycling Anforderungen an die Kreislauffähigkeit der Fahrzeuge. Zum Beispiel bestehen Designempfehlungen, die es ermöglichen, Materialien nach Lebenswegende der Fahrzeuge besser voneinander zu trennen. Ein weiteres Beispiel ist die Kennzeichnung aller Bauteile aus Kunststoff nach international gültigen ISO-Normen, um sie später identifizieren und sortenrein trennen zu können.

Die Fahrzeuge erfüllen bereits jetzt eine lange Nutzungsdauer, wobei das Durchschnittsalter eines Altfahrzeugs in Europa nach Angaben offizieller Statistiken 19 bis 24 Jahre beträgt. Diese Nutzungsdauer trägt im Rahmen einer kreislauffähigen Wirtschaftsweise zur Minimierung des Ressourcen- und Energieverbrauchs sowie zur erweiterten Herstellerverantwortung bei.

Haltbarkeit der Produkte

Für die Pkw wird eine Laufleistung von 200.000 Kilometern angenommen. Dies entspricht einem Standardwert, der vom Volkswagen Konzern und verschiedenen Autoherstellern in der Ökobilanzierung verwendet wird. Dieser Wert wurde zudem durch eine wissenschaftliche Arbeit von Weymar & Finkbeiner (2016) bestätigt, in der verschiedene Datensätze, unter anderem des Kraftfahrt-Bundesamtes, mit einer Stichprobe von mehr als 800.000 Fahrzeugen statistisch ausgewertet wurden.

TRATON GROUP-Fahrzeuge sind so konstruiert und gebaut, dass sie über einen langen Zeitraum funktionsfähig bleiben. Ihre Langlebigkeit wird durch die regelmäßige Wartung und die Reparatur oder den Austausch defekter Teile unterstützt. Allerdings gibt es derzeit keinen branchenweiten Standard oder eine durchschnittliche Methode zur Berechnung der Lebensdauer von schweren Nutzfahrzeugen.

Reparierbarkeit

Die Orientierung des Volkswagen Konzerns an hoher Qualität mit einer geringen Reparaturbedürftigkeit und guter Reparierbarkeit zielt auf eine hohe Langlebigkeit der Fahrzeuge in der Nutzungsphase ab und ist damit ein wichtiger Beitrag zur Ressourceneffizienz.

Verfügbarkeit von Ersatzteilen

In Deutschland unterstützt ein Netzwerk von etwa 2.000 Servicepartnern die Reparaturarbeiten an Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns. Die Service-Experten und -Expertinnen sind mit modernster Technologie sowie Spezialwerkzeugen ausgestattet, um auf effiziente und qualitativ hochwertige Reparaturen hinzuwirken.

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Kundinnen und Kunden eine hohe Teileverfügbarkeit und liefert diese schnellstmöglich. So können die Servicepartner Reparaturen und Services schnell durchführen. Zudem sorgt eine automatische Belieferung der Schnelldrehteile dafür, dass das Volkswagen Servicepartnernetzwerk eine direkte und zeitnahe Versorgung gewährleisten kann.

Reparaturdauer

Die Gestaltung der Fahrzeuge ermöglicht eine schnelle und umfassende Reparaturfähigkeit, die sich stark an die jeweiligen Schadensursachen anpasst. So ist beispielsweise der Ersatz des Frontscheinwerfers beim Tiguan Modelljahr 2025 gemäß Reparaturleitfaden in 110 Zeiteinheiten (entspricht 66 Minuten) möglich. Oft sind bei leichten Crash-Schäden jedoch nicht die hochkomplexen und teuren LED-Scheinwerfer betroffen. Vielmehr reicht ein Ersatz der Kunststoff-Scheinwerferhalterungen. Für diese abweichende Reparaturlösung gibt es neben den kostengünstigen Scheinwerferlaschen auch eine separate Arbeitsposition. Darüber hinaus ist diese kundenorientierte Reparaturlösung nachhaltig und reduziert die Ersatzteilkosten und die Arbeitszeit im Vergleich zum Ersatz des gesamten Scheinwerfers.

Auch im Bereich der HV-Batterien wird den Fachwerkstätten und den Schadensgutachtern der Versicherungen ein Schadensbeurteilungskatalog für alle Batteriekomponenten zur Verfügung gestellt. Im Falle einer Unfallreparatur wird so sichergestellt, dass wiederverwendbare Komponenten, wenn ökologisch und ökonomisch sinnvoll, im Fahrzeug verbleiben können und nur defekte Komponenten ausgetauscht werden. Für diese Tätigkeiten werden dem Handel umfangreiche Werkstattinformationen inklusive der benötigten Reparaturzeiten bereitgestellt.

Kosten

Der Volkswagen Konzern bietet ein umfangreiches Leistungsspektrum mit zeitwertgerechtem Service und hoher Ersatzteilqualität an, was regelmäßig kostengünstigere Reparaturen ermöglicht. Dazu zählt beispielsweise der Volkswagen Economy Service für Fahrzeuge ab einem Alter von vier Jahren, der Kundinnen und Kunden in Deutschland angeboten wird. Dies unterstreicht das Bestreben des Unternehmens, die Gesamtkosten für den Fahrzeugbesitzer zu senken.

Anteil an recycelbarem Inhalt in Produkten

Nach der europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1) am Ende ihrer Lebensdauer zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein. Alle in Europa zugelassenen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns erfüllen diese Standards.

Die Berechnungsmethode der Recycling- und Verwertungsquoten folgt der ISO-Norm 22628 (Straßenfahrzeuge – Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit – Berechnungsverfahren). Die Berechnungen erfolgen in einem internen IT-System und basieren auf den Materialdatenblättern der verwendeten Bauteile und Werkstoffe.

Informationen zum Thema Verpackung finden sich unter dem Abschnitt „Methodik zur Erfassung von Sekundärmaterialanteilen“.

Relevante Abfallströme und Materialien im Abfall

Als Automobilhersteller sind für den Volkswagen Konzern insbesondere die produktionsspezifischen Abfallströme von großer Bedeutung. Der größte Anteil entfällt dabei auf Metallschrott, der aus Spänen, Blechstanzabfällen, Gussteilen und anderen Metallresten besteht. Die Zusammensetzung des Metallschrotts variiert je nach Produktionsprozess und verwendeten Materialien. So überwiegt bei der Karosseriefertigung Stahlschrott, während bei der Herstellung von Motoren und Getrieben hauptsächlich Aluminiumschrott anfällt.

Neben Metallschrott fallen auch kunststoffhaltige Abfälle in großen Mengen an. Diese entstehen beispielsweise beim Spritzgießen, Extrudieren oder bei der mechanischen Bearbeitung von Innenraumbauteilen, Stoßfängern und anderen strukturellen Fahrzeugteilen. Die Zusammensetzung dieser Abfälle ist sehr vielfältig und umfasst größtenteils Polypropylen, Polyethylen, Polyurethan sowie Verbundwerkstoffe.

Ein weiterer bedeutender Abfallstrom sind Lackschlämme, die beim Lackieren von Fahrzeugen entstehen. Ihre Zusammensetzung hängt von der verwendeten Lackart ab und kann Lösemittel, Pigmente, Harze, Füllstoffe und Additive enthalten. Zusätzlich fallen durch die Anlieferung von Bauteilen Verpackungsmaterialien aus Papier, Karton oder Kunststoff an. Schließlich sind gefährliche Abfälle zu nennen, die unter anderem bei der chemischen Oberflächenbehandlung und -beschichtung von Karosserieteilen, durch den Austausch von gebrauchten Ölen und Schmierstoffen sowie durch den Einsatz von Reinigungs- und Lösungsmitteln entstehen.

KENNZAHLEN ZUM ABFALLAUFKOMMEN

	Einheit	2025		2024	
		Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Abfälle gesamt ¹	t	2.547.290	537.522	2.357.654	573.762
Abfälle zur Verwertung gesamt	t	2.337.130	524.455	2.185.092	556.443
Abfälle zur Verwertung – Vorbereitung zur Wiederverwertung	t	140.152	11.162	171.809	21.174
davon: nicht gefährliche Abfälle	t	130.708	8.544	158.931	11.513
gefährliche Abfälle ^{1,3}	t	9.444	2.617	12.878	9.661
Abfälle zur Verwertung – Recycling ¹	t	2.089.334	466.024	1.875.417	485.566
davon: nicht gefährliche Abfälle ¹	t	1.977.592	446.240	1.773.202	471.282
gefährliche Abfälle ^{1,3}	t	111.741	19.784	102.216	14.283
Abfälle zur Verwertung – andere Verwertungsmaßnahmen ^{1,4}	t	107.645	47.269	137.866	49.703
davon: nicht gefährliche Abfälle ¹	t	62.065	44.169	93.043	46.867
gefährliche Abfälle ³	t	45.580	3.100	44.823	2.837
Abfälle zur Beseitigung gesamt ¹	t	210.160	13.067	172.596	17.318
Abfälle zur Beseitigung – Verbrennung	t	13.446	11.220	19.229	14.514
davon: nicht gefährliche Abfälle	t	2.410	3.385	3.130	3.750
gefährliche Abfälle ³	t	11.037	7.835	16.098	10.765
Abfälle zur Beseitigung – Deponierung ¹	t	88.309	1.623	144.750	2.586
davon: nicht gefährliche Abfälle ¹	t	56.623	485	114.262	736
gefährliche Abfälle ³	t	31.686	1.138	30.487	1.851
Abfälle zur Beseitigung – andere Beseitigungsmaßnahmen ⁵	t	108.405	224	8.618	218
davon: nicht gefährliche Abfälle	t	106.610	223	6.740	218
gefährliche Abfälle ³	t	1.795	0	1.878	0
radioaktive Abfälle	t	0	0	0	0
Abfälle nicht recycelt ^{1,2}	t	317.805	60.336	310.492	67.022
Abfälle nicht recycelt – Anteil an Abfallmenge gesamt ^{1,2}	%	12,5	11,2	13,2	11,7
Gefährliche Abfälle gesamt ¹	t	211.283	34.476	210.023	39.396

1 Der Datenpunkt enthält Schätzwerte.

2 Ohne Abfälle zur Verwertung – Vorbereitung zur Wiederverwendung.

3 Abfallmengen, deren Gefährlichkeit nicht validiert werden konnte, werden als gefährlicher Abfall eingestuft.

4 Abfallmengen, deren Verwertungsverfahren nicht validiert werden konnte, werden den anderen Verwertungsmaßnahmen zugeordnet.

5 Abfallmengen, deren Beseitigungsverfahren nicht validiert werden konnte, werden den anderen Beseitigungsmaßnahmen zugeordnet.

Methoden zur Berechnung des anfallenden Abfalls

Die anfallenden Mengen aller Abfälle sind zu bilanzieren. Hierfür sind die Massen derjenigen Abfälle zu ermitteln, welche die Werksgränze verlassen oder in werkseigenen Entsorgungsanlagen (zum Beispiel Deponien oder Verbrennungsanlagen) entsorgt werden. Unter die Gesamtmenge des Abfalls fallen auch Abfälle, die zur Wiederverwendung vorbereitet, recycelt, in sonstiger Weise verwertet, verbrannt, deponiert oder anderweitig beseitigt werden. Abfälle sind durch Wägung oder Berechnung der Stückgewichte zu erfassen.

Für weiterführende Informationen hinsichtlich der Erfassung von Umweltdaten siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“.

EU-Taxonomie

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

HINTERGRÜNDE UND ZIELE

Im Rahmen des European Green Deal hat die Europäische Union (EU) die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Finanzsektor soll entscheidend dazu beitragen, dieses Ziel zu verwirklichen. Dazu hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft“ veröffentlicht. Sie basiert auf dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums von 2018 und enthält als wesentlichen Baustein die EU-Taxonomie (Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörnde erlassene delegierte Rechtsakte, einschließlich der delegierten Verordnung (EU) 2026/73, die wir für die Berichterstattung über das Geschäftsjahr 2025 angewendet haben).

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

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

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

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

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

WIRTSCHAFTSAKTIVITÄTEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Unsere Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist im Imperativ „Elevate Sustainability“ fest in der Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for Generations“ verankert. Mit regenerate+ verfolgen wir die Vision, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktportfolios sowie unserer Standorte haben dabei unsere besondere Aufmerksamkeit. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein.

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

Die bisher berichteten Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im Bereich Power Engineering werden aufgrund der neu eingeführten Wesentlichkeitsgrenzen ab dem Geschäftsjahr 2025 nicht mehr gesondert ausgewiesen.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für uns keine Aktivitäten, die eigens einem der fünf weiteren Umweltziele Rechnung tragen.

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

Wirtschaftstätigkeit gemäß EU-Taxonomie	Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von CO ₂ -armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen.
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten, die für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung des Fahrzeugs von wesentlicher Bedeutung sind.

Wirtschaftstätigkeiten fahrzeugbezogenes Geschäft

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“

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

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir die von uns hergestellten Fahrzeuge nach Modellen und Antriebstechnologien differenziert und die mit diesen verbundenen CO₂-Emissionen gemäß den aktuell gültigen Vorschriften analysiert. So haben wir aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, die die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substantielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) des Volkswagen Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 galt dies darüber hinaus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km gemäß WLTP – darunter fällt ein Teil unserer Plug-in-Hybride.

Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“

Die Komponenten, die eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen, werden in dieser Wirtschaftstätigkeit berichtet. Wir ordnen hier den Verkauf an Dritte der von uns produzierten Motoren und Aggregate für vollelektrische Fahrzeuge zu; dies umfasst im Wesentlichen den Verkauf dieser Komponenten an unsere chinesischen Joint Ventures.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und unseres Erachtens ebenfalls diesen Wirtschaftstätigkeiten zuzuordnen sind, berücksichtigen wir zunächst nicht beziehungsweise interpretieren diese zunächst als nicht taxonomiefähig, da zum heutigen Stand der Regelungen der EU-Taxonomie noch unklar ist, wo sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen wären. Darunter fallen insbesondere der Verkauf von weiteren Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen, der Handelsverkauf konzernfremder Produkte und die lizenzierte Fertigung durch Dritte. Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, die wir im Konzernabschluss vor allem unter „Sonstige Umsatzerlöse“ abbilden, sind nach aktueller Einschätzung keiner Wirtschaftstätigkeit der EU-Taxonomie zuzuordnen und wurden von uns daher zunächst als nicht taxonomiefähig eingestuft.

DO NO SIGNIFICANT HARM (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ analysiert.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft wurden die jeweiligen Analysen im Wesentlichen für unsere vollelektrischen Fahrzeuge sowie auf Ebene der Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute oder zukünftig Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Komponenten gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen – auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften. Von den rund 40 einbezogenen Standorten liegt der Großteil in der EU sowie einzelne in Großbritannien, der Türkei, Südafrika, den USA, Mexiko, Brasilien, Argentinien sowie China und Indien. Es wurden auch die Standorte einbezogen, die spezifische Komponenten für elektrifizierte Fahrzeuge herstellen. Nicht abschließend betrachtet wurde der Lkw-Standort in Rugao/China, an dem aktuell noch keine vollelektrischen Fahrzeuge hergestellt werden.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht teilweise über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Zudem führt die Anwendung der EU-Taxonomie für Standorte außerhalb der EU aufgrund der dort gegebenenfalls abweichenden geltenden Gesetzeslage zu besonderen Herausforderungen. Im Folgenden stellen wir unsere Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen wir untersucht haben, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir für Europa und China die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr im fahrzeugbezogenen Geschäft für die Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Komponenten produzierenden Standorte und die Standorte der europäischen Lkw- und Bus-Marken sowie die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge und deren Komponenten erfüllen.

Anpassung an den Klimawandel

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

Die klimabasierte DNSH-Abschätzung von Volkswagen basiert auf dem Representative-Concentration-Pathway (RCP8.5) und auf dem Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP5-8.5) Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchst anzunehmenden CO₂-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

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

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Wesentliche Bestandteile des Umweltmanagementsystems von Volkswagen sind eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, eine Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und eine lange Lebensdauer der Produkte. In seinen Umweltgrundsätzen, im Weißbuch Gesamtfabrik sowie in der goTOzero-Strategie definiert Volkswagen Vorgaben zur Kreislaufwirtschaft.

Die Anforderungen im Produktbereich für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden durch die Umsetzung der gesetzlichen End-of-Life-Vehicle-Anforderungen in Verbindung mit der Typprüfung der Fahrzeugmodelle berücksichtigt. Darüber hinaus hat jede Marke Ziele und Maßnahmen zum Einsatz von Rezyklaten definiert, die in den Neuprojekten umgesetzt werden.

Für Lkw und Busse wird auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Um als ökologisch nachhaltig zu gelten, darf eine Wirtschaftstätigkeit im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen.

Insgesamt ist der Automobilsektor bereits stark reguliert, erkennbar unter anderem an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang setzen wir uns in unseren Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Im Jahr 2023 hat die EU-Kommission das DNSH-Kriterium der EU-Taxonomie neu definiert. Es besteht Interpretationsspielraum, welche Auswirkungen sich aus den geänderten Anforderungen an interne Prozesse hinsichtlich Substitutionsprüfungen in Bezug auf taxonomierelevante Stoffe, seit 2025 ausschließlich besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC), ergeben.

Mit dem Geschäftsjahr 2024 haben wir im fahrzeugbezogenen Geschäft bestehende Vorgaben und Prozesse konkretisiert mit dem Ziel, die taxonomierelevanten Stoffe grundsätzlich zu vermeiden und zu ersetzen. Darauf aufbauend beziehen unsere Marken und Gesellschaften in ihre Analysen fahrzeugbezogene Materialien sowie Bauteile ein, um die Substituierbarkeit der darin enthaltenen taxonomierelevanten Stoffe unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu prüfen. Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierende Standorte und die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge beziehungsweise deren Komponenten sind die zeitintensiven und komplexen Substitutionsprüfungen auf geänderte Bauteile und neue Modelle ausgeweitet worden, die vorrangig mit fachlicher und technischer Unterstützung unserer Lieferanten durchgeführt werden müssen. Eine mögliche Substitution taxonomierelevanter Stoffe hängt unter anderem auch vom Zeitpunkt ab und kann beispielsweise erst im Zusammenhang mit einer Produktaufwertung oder der Einführung eines neuen Modells realisiert werden. Für die aktuell in Nordamerika gefertigten und dort verkauften vollelektrischen Fahrzeuge und Komponenten, für Plug-in-Hybride sowie für die Lkw- und Bus-Marken, die ausschließlich außerhalb des europäischen Wirtschaftsraums agieren, konnte der Nachweis zur Erfüllung der Regelungen im Berichtsjahr nicht erbracht werden.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

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

MINDESTSCHUTZ (MINIMUM SAFEGUARDS)

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation ILO (International Labour Organization) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllen.

Als global agierendes Unternehmen nimmt der Volkswagen Konzern seine unternehmerische Verantwortung für die Menschenrechte an, bekennt sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen. Der Volkswagen Konzern hat im Jahr 2022 die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten besetzt, dessen Schwerpunkte in den Überwachungs-, Überprüfungs- und Beratungsaufgaben im Sinne des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) liegen.

Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken schreibt das LkSG bestimmte Sorgfaltspflichten vor. Dazu zählen unter anderem die Durchführung von Risikoanalysen, die Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen sowie die Bereitstellung eines Beschwerdemechanismus. Das Hinweisgeber-system dient als zentrale Anlaufstelle, um Verstöße von Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sowie von Lieferanten zu melden. Angemessene Abhilfemaßnahmen werden, insofern notwendig, durch den zuständigen Bereich unverzüglich und eigenverantwortlich eingeleitet.

Der Volkswagen Konzern überprüft regelmäßig und anlassbezogen im Rahmen von sogenannten Compliance Monitorings, ob die ergriffenen Maßnahmen wirksam sind, um negative Auswirkungen zu vermeiden oder zu mindern. Dies umfasst auch die Prüfung, ob die Verhaltensregeln eingehalten werden und ob Beschwerden bearbeitet wurden.

Das ethische und wertebasierte Fundament für integrires und regelkonformes Handeln im Volkswagen Konzern ist der Code of Conduct. Er gilt als verbindliche Leitlinie für alle Beschäftigten in allen Marken und Gesellschaften. Des Weiteren regeln Konzernrichtlinien die organisatorischen Rahmenbedingungen in den kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Integrität und Compliance in Personalinstrumenten, -maßnahmen und -prozessen und berücksichtigen bei deren Umsetzung die lokal geltenden gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Bestimmungen.

Den Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern liegen unter anderem die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner zugrunde. Für die Lieferkette erfolgt die Umsetzung und Überprüfung dieser Anforderungen im Rahmen eines umfassenden Managementsystems (Responsible Supply Chain System) zur menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflicht.

LEISTUNGSINDIKATOREN GEMÄß EU-TAXONOMIE-VERORDNUNG

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

Die Angaben zu den Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Volkswagen Konzerns einbezogenen Gesellschaften. Dementsprechend sind Volumina und Finanzdaten unserer chinesischen Joint Ventures nicht berücksichtigt.

Die für den Volkswagen Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2025. Infolge der vorgenommenen Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten untereinander wurden Doppelzählungen vermieden. Innerhalb einer Wirtschaftstätigkeit wurden die Daten soweit möglich unmittelbar zugeordnet. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir beispielsweise die Erhebung der Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie vorgenommen. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die damit verbundenen Finanzdienstleistungen sowie weiteren Dienste und Leistungen. Nur für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina angewendet. Diese Daten und Planungen sind Teil der finanziellen Mittelfristplanung, die die nächsten fünf Jahre umfasst und zu der Vorstand und Aufsichtsrat Beschluss gefasst haben.

Umsatzerlöse

Die Definition der Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie entspricht den im IFRS-Konzernabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen, die sich für das Geschäftsjahr 2025 auf 321,9 Mrd.€ beliefen (siehe hierzu auch Anhangangabe „Umsatzerlöse“ zum Konzernabschluss).

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 290,9 Mrd.€ beziehungsweise 90,4% vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen wie zum Beispiel Werkstattleistungen und Services.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ entfielen taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 101 Mio.€ beziehungsweise 0,0% vom Konzernumsatz. Hierin enthalten ist der Verkauf von Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ hielten 49,9 Mrd.€ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu zählen alle unsere vollelektrischen Fahrzeuge sowie ein Teil der Plug-in-Hybride. Im Jahr 2025 waren dies 1.209 Tsd. Fahrzeuge und damit rund 60,1% mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil am relevanten Absatz – ohne die Fahrzeuge der chinesischen Joint Ventures – lag bei 18,8 (12,0)%. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge machten mit 1.206 Tsd. Fahrzeugen den Großteil aus; Lkw und Busse verzeichneten einen sehr starken Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) nahm im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls sehr stark zu.

Zudem hielten die taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten im fahrzeugbezogenen Geschäft 34,5 (24,1) Mrd.€, das sind 10,7 (7,4)% vom Konzernumsatz, die Taxonomiekonformität; davon betreffen die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ 101 Mio.€. Die weiteren taxonomiekonformen Umsatzerlöse resultieren aus der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrs-

technologien“ und umfassen im Berichtsjahr 2025 unsere vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge, die in Europa und China gefertigt wurden, sowie die Modelle unserer europäischen Lkw- und Bus-Marken.

An den gesamten Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2025

- > taxonomiefähige Umsatzerlöse: 291,0 (296,2) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 90,4 (91,2) %
- > taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 34,5 (24,1) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 10,7 (7,4) %.

UMSATZERLÖSE 2025

	UMSATZERLÖSE		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN- HALTUNG DNSH- KRITERIEN	EIN- HALTUNG MINDEST- SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME UMSATZERLÖSE	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
Wirtschaftstätigkeiten								
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	290.952	90,4	49.988	15,5	J/N	J	34.527	10,7
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	290.851	90,4	49.887	15,5	J/N	J	34.426	10,7
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	101	0,0	101	0,0	J	J	101	0,0
B. Nicht wesentliche sowie nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	30.961	9,6						
Gesamt (A + B)	321.913							

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

Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses: Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Diese werden im Anhang zum Konzernabschluss 2025 in den Anhangangaben „Immaterielle Vermögenswerte“, „Sachanlagen“ und „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ ausgewiesen. Zudem sind die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen, die dort jeweils in der Position „Änderungen Konsolidierungskreis“ enthalten sind, hinzuzurechnen. Zugänge zum Goodwill sind dagegen nicht in die Berechnung einzubeziehen.

Im Geschäftsjahr 2025 beliefen sich im Volkswagen Konzern die so definierten Zugänge auf

- > 11,7 Mrd. € aus immateriellen Vermögenswerten
- > 15,8 Mrd. € aus Sachanlagen
- > 41,9 Mrd. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2025 bei 0,5 Mrd. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 69,9 Mrd. €.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“. Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts lagen bei 69,4 Mrd. € beziehungsweise 99,3 % der Investitionsausgaben des Konzerns.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir zur Ermittlung des substanziellen Beitrags gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu

Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Volumina vollelektrischer Fahrzeuge für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurden beispielsweise für Vertriebsgesellschaften markenbezogene oder markenübergreifende Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts. Das bedeutet, dass Investitionen an Standorten, die gemäß der zugrunde gelegten Mittelfristplanung innerhalb der nächsten fünf Jahre ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge fertigen werden, über den Verteilungsschlüssel komplett berücksichtigt wurden. Dahingegen wurden Investitionen an Standorten, die keine vollelektrischen Fahrzeuge fertigen, über den Verteilungsschlüssel nicht berücksichtigt. Die so ermittelten Investitionsausgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag einhalten, beliefen sich auf 27,1 Mrd. €.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 23,5 (18,5) Mrd. €, das sind 33,6 (27,3)% der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 5,5 Mrd. € auf immaterielle Vermögenswerte, 7,2 Mrd. € auf Sachanlagen sowie 10,8 Mrd. € auf vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben im Berichtsjahr 2025 haben Bezug zu unseren vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und betreffen Europa und China sowie zu den vollelektrischen Modellen der europäischen Lkw- und Bus-Marken; darin sind Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 4,7 Mrd. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 7,2 Mrd. € enthalten. Der Anstieg der taxonomiekonformen Investitionsausgaben in Höhe von 5,0 Mrd. € ist vor allem auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte sowie das Finanzdienstleistungsgeschäft mit batterieelektrischen Fahrzeugen zurückzuführen.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben der Geschäftsjahre 2022 bis 2024 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Framework mit der Begebung von grünen Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 2,8 Mrd. € sowie über einen grünen Kredit (Green Loan) in Höhe von 1,0 Mrd. € refinanziert. Dazu wurden nur Investitionsausgaben im Zusammenhang mit vollelektrischen Fahrzeugen einbezogen.

An den gesamten Investitionsausgaben des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2025

- > taxonomiefähige Investitionsausgaben: 69,4 (67,4) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 99,3 (99,6)%
- > taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 23,5 (18,5) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 33,6 (27,3)%.

INVESTITIONSAUSGABEN 2025

Wirtschaftstätigkeiten	INVESTITIONS-AUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN	EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME INVESTITIONS-AUSGABEN	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	69.423	99,3	27.117	38,8	J/N	J	23.514	33,6
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	69.423	99,3	27.117	38,8	J/N	J	23.514	33,6
davon: Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV							4.669	6,7
Zugänge Sachanlagen BEV							7.166	10,3
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht wesentliche sowie nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	456	0,7						
Gesamt (A + B)	69.879							

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

Betriebsausgaben

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

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

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und klassifizieren wir als taxonomiefähig.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, haben wir nicht einbezogen. Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Für diese und die weiteren Betriebsausgaben wurden Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Die taxonomiekonformen Betriebsausgaben im Berichtsjahr 2025 haben Bezug zu unseren vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und betreffen Europa und China sowie zu den vollelektrischen Modellen der europäischen Lkw- und Bus-Marken. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 5,0 (5,4) Mrd.€ entfielen rund 84% auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten.

BETRIEBSAUSGABEN 2025

Wirtschaftstätigkeiten	BETRIEBSAUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN- HALTUNG DNSH- KRITERIEN	EIN- HALTUNG MINDEST- SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME BETRIEBSAUSGABEN	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	12.511	96,9	5.200	40,3	J/N	J	4.972	38,5
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	12.511	96,9	5.200	40,3	J/N	J	4.972	38,5
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht wesentliche sowie nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	404	3,1						
Gesamt (A + B)	12.915							

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

CAPEX-PLAN IM SINNE DER EU-TAXONOMIE

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

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

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

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 7 (8) Mrd. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 2 (4) Mrd. €. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf 66 (88) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber Vorjahr ergibt sich aus dem gestiegenen Anteil des BEV-Volumens im Geschäftsjahr im Verhältnis zur Mittelfristplanung sowie aufgrund von geänderten Markterwartungen und in der Folge Anpassungen der Mittelfristplanung.

TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄß EU-TAXONOMIE
KPI-ZUSAMMENFASSUNG

KPI	AUFSCHLÜSSELUNG DER TAXONOMIEKONFORMEN TÄTIGKEITEN NACH UMWELTZIELEN														
	Insgesamt	Anteil taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeiten ¹	Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten	Anteil taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten ¹	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangstätigkeiten	Nicht bewertete nicht wesentliche Wirtschaftstätigkeiten ¹	Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten 2024	Anteil taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten 2024 ¹
	Mio. €	%	Mio. €	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	Mio. €	%
Umsatzerlöse	321.913	90,4	34.527	10,7	10,7	-	-	-	-	-	10,7	-	1,5	24.104	7,4
Investitionsausgaben (CapEx)	69.879	99,3	23.514	33,6	33,6	-	-	-	-	-	33,6	-	0,3	18.481	27,3
Betriebsausgaben (OpEx)	12.915	96,9	4.972	38,5	38,5	-	-	-	-	-	38,5	-	2,7	5.448	40,4

1 Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse bzw. Investitionsausgaben bzw. Betriebsausgaben des Konzerns.

UMSATZERLÖSE, INVESTITIONSAUSGABEN UND BETRIEBSAUSGABEN 2025

Wirtschaftstätigkeit	UMWELTZIEL DER TAXONOMIEKONFORMEN TÄTIGKEITEN												
	Code	Taxonomiefähiger Anteil ¹	Taxonomiekonforme/r Umsatzerlöse, CapEx, OpEx	Taxonomiekonformer Anteil ¹	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Anteil der Taxonomiekonformität an der Taxonomiefähigkeit
		%	Mio. €	%	%	%	%	%	%	%	€	T	%
Umsatzerlöse													
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	90,4	34.426	10,7	10,7	-	-	-	-	-	€	-	11,8
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	0,0	101	0,0	0,0	-	-	-	-	-	€	-	100,0
Summe der Taxonomiekonformität pro Umweltziel					10,7	-	-	-	-	-			
Gesamt		90,4	34.527	10,7	10,7	-	-	-	-	-	€	-	11,9
Investitionsausgaben (CapEx)													
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	99,3	23.514	33,6	33,6	-	-	-	-	-	€	-	33,9
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe der Taxonomiekonformität pro Umweltziel					33,6	-	-	-	-	-			
Gesamt		99,3	23.514	33,6	33,6	-	-	-	-	-	€	-	33,9
Betriebsausgaben (OpEx)													
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	96,9	4.972	38,5	38,5	-	-	-	-	-	€	-	39,7
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe der Taxonomiekonformität pro Umweltziel					38,5	-	-	-	-	-			
Gesamt		96,9	4.972	38,5	38,5	-	-	-	-	-	€	-	39,7

1 Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse bzw. Investitionsausgaben bzw. Betriebsausgaben des Konzerns.

Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte

Der Volkswagen Konzern steht als sozialer Arbeitgeber
für eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Bei der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen wurden entsprechend der Vorgaben der ESRS die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte einbezogen. Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen konzentrieren sich auf das eigene Unternehmen. Neben dem fortlaufenden Dialog mit Beschäftigten, beispielsweise durch die Arbeitnehmervertretungen, erlangte der Volkswagen Konzern während der Wesentlichkeitsanalyse ein Verständnis darüber, ob und welche Gruppen der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte von negativen Auswirkungen stärker betroffen sein könnten.

Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte, die von wesentlichen Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeiten des Unternehmens betroffen sind oder sein können, umfassen themenabhängig die folgenden Gruppen: Beschäftigte, Selbstständige sowie Leiharbeitnehmende.

Beschäftigte sind alle Personen mit einem aktiven Arbeitsvertrag, die am Wertschöpfungsprozess des Volkswagen Konzerns beteiligt sind, einschließlich Mitglieder des Top-Managements, Personen in der passiven Phase der Altersteilzeit (ATZ) und Auszubildende. In den quantitativen Angaben nicht enthalten ist ruhende Beschäftigung wie zum Beispiel Elternzeit. Weiterhin nicht inkludiert sind Beschäftigte in der akademischen Ausbildung wie zum Beispiel Praktikanten, Werkstudenten und Promotions-, Master- sowie Bachelor-Studenten. Beschäftigte werden nach unterschiedlichen Merkmalen erfasst, darunter Befristung und Geschlechterverteilung.

Die Gruppe der Fremdarbeitskräfte setzt sich aus Selbstständigen und Leiharbeitnehmenden zusammen. Leiharbeitnehmende stehen nicht in einem Beschäftigungsverhältnis mit einer der Konzerngesellschaften des Volkswagen Konzerns, ihr Beschäftigungsverhältnis besteht mit ihrem jeweiligen Arbeitgeber. Sie selbst stehen somit in keinem Vertragsverhältnis mit dem Unternehmen. Selbstständige wiederum arbeiten unabhängig, um geschäftliche und berufliche Tätigkeiten selbstständig auszuüben, im Gegensatz zu einer Beschäftigung bei einem Arbeitgeber. Direkte Auswirkungen, wie sie im Falle der Beschäftigten entstehen können, kann es aufgrund des Vertragsverhältnisses im Falle der Fremdarbeitskräfte nur im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz beziehungsweise im Zusammentreffen mit den Beschäftigten des Volkswagen Konzerns geben. Auch besteht im Gegensatz zu den Fremdarbeitskräften nur für die Beschäftigten eine unmittelbare Einflussmöglichkeit im Sinne der Förderung und Mitigation der im Folgenden identifizierten Auswirkungen. Aus diesem Grund werden im weiteren Textverlauf Konzepte, Maßnahmen und Ziele sowie der Einbezug von Stakeholdern in Bezug auf Beschäftigte beschrieben. Wenn Konzepte für Fremdarbeitskräfte oder den Einbezug von Fremdarbeitskräften bestehen, werden diese explizit beschrieben. Bei der Beauftragung von Fremdarbeitskräften über die Beschaffung gelten die Prozesse und Anforderungen des Responsible Supply Chain Systems (ReSC-System). Dieses ist im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ beschrieben. Durch entsprechende Vorgaben an die Geschäftspartner mitigieren und fördern die Konzepte und Maßnahmen der Beschaffung die

Auswirkungen in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte so auch für die über die Beschaffung beauftragten Fremdarbeitskräfte. Dieses Managementsystem steuert und adressiert menschenrechtliche und arbeitsbezogene Standards wie Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und sonstige arbeitsbezogene Rechte. Dies gilt auch für Fremdarbeitskräfte. Die Einhaltung dieser Standards erfolgt durch systematische Vorgaben an die Geschäftspartner, wie zum Beispiel die verpflichtende Anerkennung des Code of Conduct für Geschäftspartner sowie die Anwendung weiterer Maßnahmen des ReSC-Systems. Deren Einhaltung ist Voraussetzung für eine Beauftragung. Dieser Grundsatz ist in der Konzernrichtlinie „Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen“ verankert.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, CHANCEN, RISIKEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Arbeitsbedingungen				
Diese Auswirkung zeigt sich in einem über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehenden Arbeits- und Gesundheitsschutz, umfassenden Mitbestimmungsrechten, fairer und transparenter Entlohnung und langfristigen Beschäftigungsperspektiven trotz sich wandelnder Anforderungen. Der Arbeits- und Gesundheitsschutz bezieht sich auch auf die Fremdarbeitskräfte.	+	 	 	
Diese Auswirkung entsteht, wenn Geschäftsabläufe für den einzelnen Betroffenen in individuellen Fällen, zum Beispiel den Verlust langfristiger Beschäftigungsperspektiven, eine lokal-gesetzlich eingeschränkte Koalitionsfreiheit oder ungesunde Arbeitsbedingungen bedeuten.	-			
Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit für alle				
Diese Auswirkung zeigt sich in der Vielfalt der Belegschaft sowie in einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur, in einem inklusiven Arbeitsumfeld sowie in chancengerechten Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreier Vergütung.	+			
Diese Auswirkung zeigt sich durch vereinzelte und individuelle Fälle von Ungleichbehandlung und Chancenungerechtigkeit.	-			
Sonstige arbeitsbezogene Rechte				
Diese Auswirkung auf die Beschäftigten ergibt sich durch die in unseren Unternehmenswerten verankerte Förderung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechten auch über die lokalen gesetzlichen Standards hinaus.	+	 	 	
 Chance  Positive Auswirkung  Tatsächliche Auswirkung  Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)  Risiko  Negative Auswirkung  Potenzielle Auswirkung  Eigener Geschäftsbereich  Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)  Nachgelagerte Wertschöpfungskette  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Strategien des Volkswagen Konzerns. Die Berücksichtigung von Auswirkungen auf die Beschäftigten ist in den grundlegenden Unternehmenswerten des Volkswagen Konzerns verankert. Der Code of Conduct bildet dabei das gemeinsame Wertefundament für integrires und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Er gibt den Werterahmen für die strategische Ausrichtung vor. Eine detaillierte Beschreibung des Code of Conduct erfolgt im

Abschnitt „Konzernrichtlinie HR Compliance und Code of Conduct“ und im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“.

Der Ausgleich der Unternehmensinteressen und der Beschäftigteninteressen soll im Volkswagen Konzern vor allem durch Prozesse der Mitbestimmung durch die Arbeitnehmervertretung gesichert werden. Diese Berücksichtigung der Interessen der Beschäftigten wirkt über kurzfristig identifizierte Auswirkungen hinaus.

In der Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ des Volkswagen Konzerns ist unter anderem das Ziel verankert, ein sozial verantwortungsvoll handelnder Arbeitgeber für die Beschäftigten zu sein. Die Strategie beschreibt den Weg in eine nachhaltige Zukunft, wobei bezüglich der Beschäftigten ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld, eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur, attraktive Arbeitsplätze, faire Löhne und gute Weiterbildungsmöglichkeiten für eine langfristige Qualifizierung der Beschäftigten im Fokus stehen.

Neben der Konzernnachhaltigkeitsstrategie existieren die Konzernstrategie und die Personalstrategie Group People Strategy für die drei Markengruppen Core, Progressive und Sport Luxury, die uns als Leitbild für das Management der Auswirkungen auf die Beschäftigten dienen. Die Konzernstrategie beschreibt die Leitplanken für die Transformation der Beschäftigten insgesamt sowie die Vielfalt dieser als Fokusthemen. Diese bilden den Rahmen für die Personalstrategie.

Detailliertere Informationen über die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ sowie die Konzernstrategie The Group Strategy finden sich in den Kapiteln „Ziele und Strategien“ sowie „Allgemeine Informationen“. Die Personalstrategie wird im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung“ unter dem Abschnitt „Personal“ näher erläutert. Die Umsetzung der Ziele des Gesundheits- und Arbeitsschutzes wird durch die konzernweite Strategie Safety First unterstützt. Der Volkswagen Konzern legt großen Wert auf den Schutz seiner Beschäftigten sowie auf die Schaffung eines sicheren und gesundheitsgerechten Arbeitsumfelds nach geltenden internationalen Standards. Arbeits- und Gesundheitsschutz sind daher zentrale Themen für den Volkswagen Konzern. Die Vision dieser Strategie ist es, Safety First als Leitgedanken im Handeln aller Vorgesetzten und Beschäftigten zu verankern. Alle Prozesse des Arbeitsschutzes sollen bekannt sein und sicher angewandt werden. Alle Vorgesetzten und Beschäftigten sollen informiert sowie qualifiziert sein und sich sicherheitsgerecht verhalten. Der Anspruch ist, den Schutz und die Förderung der physischen und psychischen Gesundheit zu gewährleisten und dabei psychosoziale Risiken und deren Wirkungen zu berücksichtigen. Beschäftigte sollen während ihrer Arbeit keinen Unfall erleiden. Die Arbeitsplätze sollen daher von den für Arbeitssicherheit zuständigen Stellen mitgestaltet sein.

Diese beschriebenen Bekenntnisse und Grundwerte lassen sich auf die in der Wesentlichkeitsanalyse ermittelten Auswirkungen in den Themenfeldern Arbeitsbedingungen, Arbeits- und Gesundheitsschutz, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte beziehen. Die Operationalisierung der strategischen Ziele erfolgt über Managementkonzepte, die im entsprechenden Abschnitt näher beschrieben werden.

Der Volkswagen Konzern hat durch seine Tätigkeiten einen Anteil an den zu Beginn beschriebenen wesentlichen Auswirkungen. Er fördert die wesentlichen positiven Auswirkungen und reagiert auf den Einfluss seiner wesentlichen negativen Auswirkungen des Geschäftsmodells, der Strategie und der Wertschöpfungskette im Bereich Beschäftigte mit in den nächsten Absätzen erläuterten Maßnahmen.

Die Maßnahmen werden hier lediglich zusammengefasst und übergreifend eingeordnet und im weiteren Textverlauf in den Absätzen „Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen“, „Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz“, „Maßnahmen im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit“ und „Maßnahmen im Zusammenhang mit sonstigen arbeitsbezogenen Rechten“ detailliert erläutert.

In Bezug auf die Arbeitsbedingungen möchte der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen stärken, indem er ein verpflichtendes Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem in Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten etabliert und fortlaufend verbessert. Dieses System wird nicht nur intern auditiert, sondern auch extern zertifiziert. Darüber hinaus werden im Konzern systematische Risikoanalysen und Konzernaudits durchgeführt, um den Arbeits- und Gesundheitsschutz für Beschäftigte weiter zu erhöhen. Die weiter unten beschriebene Maßnahme in Bezug auf Koalitionsfreiheit ermöglicht es den Beschäftigten, im Rahmen der in den verschiedenen Ländern an den Standorten geltenden Gesetze ihr Recht auf Vereinigungsfreiheit wahrzunehmen. Darüber hinaus werden

digitale Weiterbildungsangebote für die Beschäftigten eingeführt und sukzessive ausgebaut, damit Beschäftigte auch bei veränderten Anforderungen ihre langfristige Beschäftigungsfähigkeit erhalten können.

Negativen Auswirkungen in Bezug auf Arbeitsbedingungen, insbesondere in Bezug auf Geschäftsabläufe, die auf einzelne Beschäftigte einen negativen Effekt haben, zum Beispiel dem Verlust langfristiger Beschäftigungsperspektiven, begegnet der Volkswagen Konzern, indem in der sogenannten Planungsrunde die konzernweite Werkbelegung ausgeplant wird. Des Weiteren dient die Beschäftigtenbefragung myVOICE (ehemals Stimmungsbarometer) zur Identifikation und Mitigation besonders kritisch wahrgenommener Themen seitens der Beschäftigten sowie zur Ableitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Die Beschäftigtenbefragung wird in der Regel jährlich und wurde im Berichtsjahr erstmalig in überarbeiteter Form durchgeführt.

In Bezug auf die Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit will der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen stärken, indem er Vorgaben bezüglich der Förderung der Vielfalt der Belegschaft sowie einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur, eines inklusiven Arbeitsumfelds sowie chancengerechter Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreier Vergütung macht. Dafür gibt der Konzern den Gesellschaften über eine konzernweit gültige Richtlinie Themenbereiche und Aktionsfelder im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit vor. Darüber hinaus befähigt der Volkswagen Konzern Führungskräfte konzernweit mithilfe von Trainings und der Bereitstellung von Arbeitsmaterialien dazu, eine vorurteilsfreie Arbeitsumgebung sowie chancengerechte Prozesse zu schaffen. Um einen direkten Anreiz zur Einhaltung der Diversity-Ziele zu schaffen, ist die Vergütung des Konzernmanagements an den sogenannten Diversity-Index gekoppelt. Mithilfe dieses Indexes wird im Unternehmen kontinuierlich ermittelt, wie sich die Vielfalt im Management entwickelt.

Negative Auswirkungen in Bezug auf Gleichbehandlung will der Volkswagen Konzern verhindern, indem er Fehlverhalten sanktioniert und eine Statistik zu Fehlverhalten und Sanktionsmaßnahmen erhebt und veröffentlicht. Zusätzlich soll die im Jahr 2024 den Gesellschaften zur Verfügung gestellte Anti-Diskriminierungsregelung der Schließung von Regelungslücken zur Vermeidung von Diskriminierung in Einstellungs-, Vergütungs- und Beförderungsprozessen dienen.

In Bezug auf sonstige arbeitsbezogene Rechte hat der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen gestärkt, indem bereits im Jahr 2024 ein konzernweiter Prozess zur Prävention von Verstößen gegen grundlegende Menschenrechte (Verbot der Kinder- und Zwangsarbeit) im Einstellungsprozess erweitert wurde.

Vor dem Hintergrund der positiven Auswirkung unserer in unseren Unternehmenswerten verankerten Förderung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechten – die über lokale gesetzliche Standards hinausgeht, wie etwa das Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit – sind etwaige Risiken in Bezug auf Zwangs- und Kinderarbeit im Volkswagen Konzern weitgehend mitigiert. Dies gilt sowohl für unsere eigenen Tätigkeiten als auch für Länder, Regionen oder geografische Gebiete, in denen wir aktiv sind.

VERFAHREN: EINBEZIEHUNG DER BESCHÄFTIGTEN UND ARBEITNEHMERVERTRETER IN BEZUG AUF AUSWIRKUNGEN

Konzept zur Beteiligung der Beschäftigten

Der Volkswagen Konzern setzt auf eine möglichst umfassende Repräsentation von Beschäftigteninteressen, respektiert die Perspektiven und Interessen der Beschäftigten und setzt sich fortlaufend mit ihnen auseinander. Im alltäglichen Umgang sind sowohl die Führungskräfte als auch das Personalwesen Ansprechpartner für die Beschäftigten. Für marginalisierte Gruppen stehen im Regelfall weitere Ansprechpartner auf Gesellschaftsebene zur Verfügung wie beispielsweise Diversity Experts. Darüber hinaus führt der Volkswagen Konzern einen kontinuierlichen Dialog mit den Arbeitnehmervertretern (zum Beispiel Betriebsräten, Gewerkschaften, im Aufsichtsrat) über die wesentlichen, tatsächlichen sowie potenziellen positiven und negativen Auswirkungen, die das Unternehmen auf die Beschäftigten nimmt und nehmen könnte. Dabei setzt der Volkswagen Konzern auf die im Folgenden beschriebenen, stabilen Dialog- und Feedbackformate, die einen Raum für sich verändernde wesentliche Themen und Beschäftigtenbelange bieten. Diese umfassen auch mögliche negative Auswirkungen, die sich durch Geschäftsabläufe unabhängig vom Geschäftsfeld ergeben könnten. Dies ermöglicht es, sich ergebende tatsächliche und potenzielle Auswirkungen zeitnah zu

thematisieren. Informationen zu jeglichen Kontroversen, unter anderem in Bezug auf Beschäftigtenbelange, werden zeitnah und transparent auf dem webbasierten Informationsangebot des Unternehmens zur Verfügung gestellt.

Die wichtigste Säule zur Einbeziehung der Interessen der Beschäftigten bildet die Repräsentation über die Arbeitnehmervertreter. Der Volkswagen Konzern bekennt sich dazu, mit der Arbeitnehmervertretung offen und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten, einen konstruktiven und kooperativen Dialog zu führen und einen fairen Ausgleich der Interessen anzustreben. Ein professioneller Umgang mit den Vertretern der Beschäftigten ist Bestandteil der Unternehmenskultur. Die Repräsentanten der Arbeitnehmer ermöglichen die indirekte Vertretung von Interessen, Ansichten und Rechten der Beschäftigten gegenüber der Unternehmensleitung, kontinuierlich und auf unterschiedlichen Ebenen. Besonders in Deutschland hat dies eine lange Tradition, und die deutschen Mitbestimmungsgremien – Betriebsräte und Betriebsratsgremien auf Standortebeine sowie die Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat – sind tragende Elemente der sozialen Verantwortung im Konzern. Das Betriebsverfassungsgesetz definiert in Deutschland die Rechte und Pflichten der Betriebsräte und schafft einen verbindlichen Rahmen für die Mitwirkung der Beschäftigten an betrieblichen Prozessen. Diese gesetzlich garantierten Beteiligungsrechte ermöglichen eine strukturierte und kontinuierliche Interessenvertretung. Auch international gibt es etablierte Formen der Arbeitnehmervertretung sowie bereits seit Jahrzehnten einen Europäischen beziehungsweise Weltkonzernbetriebsrat im Volkswagen Konzern. Vereinbarungen zwischen Repräsentanten der Arbeitnehmer und Unternehmensleitungen werden kodifiziert durch unterschiedliche Dokumente wie beispielsweise Eckpunktepapiere und Zukunftssicherungsprogramme. Leiharbeitnehmende können die Interessenvertretung des Konzerns in Bezug auf Themen nutzen, die ihren Einsatz betreffen und sofern keine gesetzlichen oder betrieblichen Regelungen entgegenstehen.

Anhand der im Folgenden aufgeführten Formate und Kanäle soll sichergestellt werden, dass die Interessen der Beschäftigten sowohl direkt als auch über die Arbeitnehmervertreter auf lokaler, europäischer und globaler Ebene gegenüber der jeweiligen Unternehmensleitung Gehör finden.

Mitbestimmung der Beschäftigten im Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG ist paritätisch besetzt, das bedeutet zu gleichen Teilen aus Anteilseignern und Arbeitnehmervertretern. Im Rahmen seiner Zuständigkeiten fasst er Beschlüsse in der Regel in gemeinsamer Sitzung. Die paritätische Zusammensetzung ist im deutschen Aktiengesetz und im Mitbestimmungsgesetz verankert. Sie soll auch eine langfristige Institutionalisierung der Beschäftigteninteressen gewährleisten. Arbeitnehmervertreter können die Perspektiven der Beschäftigten direkt in die Entscheidungsprozesse auf höchster Ebene einbringen und wirken an der strategischen Ausrichtung des Konzerns mit.

Auch die Ausschüsse des Aufsichtsrats, die Entscheidungen vorbereiten, sind grundsätzlich paritätisch besetzt und ermöglichen eine indirekte Mitbestimmung der Beschäftigten sowie eine Berücksichtigung der Beschäftigteninteressen bei Entscheidungen des Aufsichtsrats. Dadurch soll dazu beigetragen werden, positive Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf die Beschäftigten zu fördern sowie negative Auswirkungen auf die Beschäftigten zu mitigieren. Der Aufsichtsrat hält mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr ab. Die genaue Anzahl der Sitzungen und die Schwerpunktthemen sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Die operative Verantwortung für die Einberufung der Sitzungen des Aufsichtsrats obliegt dem Aufsichtsratsvorsitzenden, die operative Verantwortung für die Einberufung von Sitzungen der Ausschüsse hat der Vorsitzende des jeweiligen Ausschusses.

Europäischer und Weltkonzernbetriebsrat und Mitbestimmung in Deutschland

Auf Konzernebene fungieren der Europäische und der Weltkonzernbetriebsrat als zentrale Instrumente für die Einbeziehung der Beschäftigteninteressen. Die Arbeitnehmervertretung und die Unternehmensleitung kommen regelmäßig zu konsultativen Sitzungen zusammen, in denen der Konzernvorstand den Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat zu aktuellen belegschaftsrelevanten Themen informiert. Die operative Verantwortung für die Durchführung der Sitzungen obliegt dem Vorsitz des Europäischen und Weltkonzernbetriebsrats unter Mitwirkung des Personalvorstands der Volkswagen AG, vertreten durch die Organisationseinheit Konzern Personal International. Alle Mitglieder des Europäischen

und Weltkonzernbetriebsrats tagen mindestens einmal im Jahr in einer gemeinsamen Sitzung. Darüber hinaus finden bei Bedarf international gemeinsam organisierte und veranstaltete Delegationsreisen und Workshops statt.

Zwischen diesen Gremien und dem Volkswagen Vorstand wurden wichtige internationale Rahmenvereinbarungen verabschiedet, unter anderem die Erklärung des Volkswagen Konzerns zu sozialen Rechten, industriellen Beziehungen und zu Wirtschaft und Menschenrechten (kurz Sozialcharta). Im Sinne der Inhalte der Sozialcharta haben sich fast im gesamten Konzern Arbeitnehmervertretungen nach lokalem Recht gebildet.

Im Rahmen der Aushandlung und der Entstehung der Sozialcharta wurden die Perspektiven der Beschäftigten durch ihre Vertretenden berücksichtigt. Eine Berichterstattung zur Einhaltung sowie die Überprüfung auf Anpassungsbedarfe findet in der jährlichen Sitzung statt. Die Sozialcharta gilt für kontrollierte Gesellschaften im Konzernverbund. Sie ist über die Homepage des Konzerns abrufbar.

Weitere aus der Zusammenarbeit mit dem Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat entstandene Chartas stellen verbindliche Regelungen für die Leitung des Unternehmens dar. Das gilt auch hinsichtlich Entscheidungen und Tätigkeiten, mit denen die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf die Beschäftigten beziehungsweise Fremdarbeitskräfte begegnet werden sollen.

Zu den weiteren aus der Zusammenarbeit hervorgegangenen Vereinbarungen gehören beispielsweise die Charta der Arbeitsbeziehungen, die Charta der Zeitarbeit und die Charta der Berufsausbildung. Sie sollen den Beschäftigten beziehungsweise Leiharbeitnehmenden im Hinblick auf ihre kollektiven Rechte am Arbeitsplatz Sicherheit geben und regeln gleichzeitig die Grundsätze der Arbeitspolitik. Die Chartas zeigen darüber hinaus, dass die Interessen der jeweiligen Gruppe bei der Aufstellung von menschenrechtlichen und personalpolitischen Grundsätzen und Leitlinien berücksichtigt werden.

Die Charta der Arbeitsbeziehungen räumt den Arbeitnehmervertretungen im Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat genau definierte Informations-, Konsultations- und Mitbestimmungsrechte ein, beispielsweise Mitbestimmungsrechte bei der Personalentwicklung oder dem Arbeits- und Gesundheitsschutz. Diese in der Charta festgelegten Grundsätze bilden den konzernweiten Rahmen für die Vertretung der Beschäftigteninteressen auf lokaler Ebene.

Die Charta der Zeitarbeit legt die Grundsätze der Zeitarbeit fest und regelt die Rahmenbedingungen für Beschäftigung und Entlohnung von Leiharbeitnehmenden im Volkswagen Konzern und soll zur einheitlichen Anwendung des Instruments Leiharbeit im gesamten Volkswagen Konzern dienen.

Die Charta der Berufsausbildung wurde verabschiedet, um zentrale Aspekte zur Ausgestaltung der Bedingungen für Auszubildende zu definieren, die im Rahmen der Umsetzung der Charta der Arbeitsbeziehungen zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus bestehen auf deutscher Ebene zahlreiche tarifliche und betriebliche Vereinbarungen, die gemeinsam mit den Gewerkschaften und Betriebsräten entwickelt wurden. Diese umfassen unter anderem Regelungen zur Arbeitsorganisation, zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben sowie zur Förderung von Vielfalt und Inklusion.

myVOICE

Unsere jährliche Beschäftigtenbefragung bietet seit 2008 ein direktes und etabliertes Format zur Einbeziehung unserer Beschäftigten. Mit dem ehemaligen Stimmungsbarometer – jetzt myVOICE genannt – erhebt das Unternehmen jährlich die Zufriedenheit der Beschäftigten. Auf Grundlage der Ergebnisse können die Teams Folgeprozesse einleiten, in denen Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden. Auf diese Weise können die Sichtweisen der Beschäftigten bei der Ergreifung von Maßnahmen zur Behebung negativer Auswirkungen und bei der Bewertung von deren Wirksamkeit einfließen. Als Indikator für die Wirksamkeit und Akzeptanz der Befragung dient die Erhebung und Veröffentlichung der Teilnehmerquote. Im Berichtsjahr lag die Teilnahmequote bei 45 % der Beschäftigten der teilnehmenden Gesellschaften.

Im Jahr 2024 wurde das Stimmungsbarometer zwecks Überarbeitung für den Konzern ausgesetzt. Nach der Überarbeitung stand es in 2025 unter dem Namen myVOICE zunächst den Beschäftigten in vier Gesellschaften wieder als Instrument zur Verfügung und wird in 2026 weiter ausgerollt. Die Überarbeitung der Konzernbeschäftigtenbefragung beinhaltete ein neues IT-System, ein neues Fragebogenkonzept und optimierte Folgeprozesse zur Auswertung der Ergebnisse. Das Ziel der Überarbeitung der Befragung war es, den kontinuierlichen Dialog weiter zu stärken sowie die

Bindung und die Motivation der Beschäftigten weiter zu fördern. Die operative Verantwortung für myVOICE obliegt dem Konzern Personalwesen. Weitere Informationen zu myVOICE befinden sich unter dem Abschnitt „Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen“.

Das Unternehmen hat zusätzliche Formate etabliert, welche die Beschäftigten zur Meldung ihrer Interessen und Probleme nutzen können. Dabei handelt es sich um direkte Formen der Kommunikation. Zu diesen Formaten gehören das konzernweit etablierte Hinweisgebersystem und die direkte Meldung an den Vorgesetzten, der verpflichtet ist, dieser nachzugehen und gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen. Die Meldepflicht für Beschäftigte in den Managementkreisen ist in einer Konzernrichtlinie verankert. Weitere Informationen zur Wirksamkeit des Hinweisgebersystems befinden sich im Kapitel „Information zur Unternehmensführung“.

VERFAHREN: VERBESSERUNG NEGATIVER AUSWIRKUNGEN UND BESCHWERDEKANÄLE

Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, interner Regeln sowie der Prinzipien der Verhaltensgrundsätze hat im Volkswagen Konzern oberste Priorität. Damit sollen negative Auswirkungen auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte vermieden werden.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde jedoch festgestellt, dass es im Volkswagen Konzern tatsächliche negative Auswirkungen bei den Arbeitsbedingungen, dem Arbeits- und Gesundheitsschutz beziehungsweise bei Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit gibt. Dabei handelt es sich um vereinzelte und individuelle Vorfälle von Ungleichbehandlung und Chancenungerechtigkeit, sowie den Verlust langfristiger Beschäftigungsperspektiven, lokal-gesetzlich eingeschränkter Koalitionsfreiheit oder um ungesunde Arbeitsbedingungen.

Da keine systematisch bedingten Auswirkungen, sondern lediglich Einzelfälle identifiziert worden sind, die zudem regionalen Rahmenbedingungen unterliegen, erfolgt das Management der Auswirkungen nicht auf Konzernebene, sondern auf lokaler Ebene in den Gesellschaften.

Konkret bedeutet dies, dass bezüglich des Verlusts langfristiger Beschäftigungsperspektiven oder hinsichtlich ungesunder Arbeitsbedingungen innerhalb der Gesellschaften Maßnahmen ergriffen werden, wenn entsprechende Einzelfälle auftreten. In Bezug auf den Verlust langfristiger Beschäftigungsperspektiven meint dies beispielsweise die Schaffung von Einsatzmöglichkeiten an anderen Standorten, die Ausschöpfung der demografischen Abbaukurve, um tatsächliche Entlassungen zu minimieren, beziehungsweise ein sozialverträgliches Vorgehen, falls sich ein Abbau von Stellen nicht vermeiden lässt. Bezüglich ungesunder Arbeitsbedingungen wird lokal auf die jeweiligen Umstände der verzeichneten Arbeitsunfälle reagiert und es werden Maßnahmen ergriffen.

Aufgrund unterschiedlicher politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen ist die Umsetzung der Standards der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD - Organization for Economic Cooperation and Development) und der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO - International Labour Organization) in allen Produktionsstätten des Konzerns weltweit nicht im gleichen Ausmaß wie in der Europäischen Union (EU) möglich. Die Verwirklichung der Vereinigungsfreiheit erfolgt dabei unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze. Ziel ist es, das Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen und dem Interesse an einer größtmöglichen Verwirklichung des Vereinigungsrechts zu überbrücken. Eine besondere Herausforderung ergibt sich in Staaten, die nicht das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts unterzeichnet haben. Bei den Bemühungen wird darauf geachtet, nicht gegen lokales Recht zu verstoßen.

Sollte es zu einzelnen schweren Regelverstößen zum Beispiel im Zusammenhang mit Ungleichbehandlung und Diskriminierung kommen, besteht über das Hinweisgebersystem für die Beschäftigten eine Möglichkeit zur Meldung, die im Gegensatz zu den oben beschriebenen Themen konzernweit nach einheitlichem Standard untersucht wird.

Der Volkswagen Konzern hat definierte Beschwerdekkanäle und Abhilfeverfahren eingerichtet. Wird bei Beschwerden ein Missstand festgestellt, werden – unter Beachtung nationaler Vorschriften – umgehend Gegenmaßnahmen ergriffen und deren Umsetzung überwacht, um die potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen zu beenden und ein erneutes Auftreten zu verhindern. Informationen zu den Beschwerdekkanälen, ihrer Wirksamkeit, der Verfolgung und Überwachung der gemeldeten Beschwerden sowie zum Vertrauen der Beschäftigten in das

Beschwerdeverfahren finden sich im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“ im Abschnitt „Schutz von Hinweisgebenden“ wieder.

Ansatz und Verfahren für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen

Für das Initiieren von Abhilfemaßnahmen sind, soweit das Hinweisgebersystem nicht für die weitere Bearbeitung zuständig ist, die jeweiligen Fachbereiche sowie die Funktionalbereiche verantwortlich.

Die Group HR Compliance, der Bereich Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie die Konzernsicherheit sind sowohl in beratender als auch überwachender Funktion gegenüber den Fach- und Funktionalbereichen der entsprechenden Konzerngesellschaften tätig. Sobald Verstöße festgestellt werden und Abhilfe notwendig ist, leitet der zuständige Bereich eigenverantwortlich angemessene Abhilfemaßnahmen ein. Abhängig von der Art, der Schwere und der Eintrittswahrscheinlichkeit des betroffenen Verbots werden die Abhilfemaßnahmen einzelfallbezogen bestimmt.

Abhilfemaßnahmen, die aus Risikoanalysen hervorgehen oder aufgrund anderer Anlässe erforderlich sind, werden ebenfalls durch die genannten verantwortlichen Bereiche definiert und umgesetzt.

Der Volkswagen Konzern überprüft anlassbezogen im Rahmen von sogenannten Compliance Monitorings, ob die ergriffenen Maßnahmen wirksam sind, um negative Auswirkungen zu vermeiden oder zu mindern. Dies umfasst auch die Prüfung, ob die Verhaltensregeln eingehalten werden und ob Beschwerden bearbeitet wurden.

MANAGEMENTKONZEPTE: BESCHÄFTIGTE UND FREMDARBEITSKRÄFTE

Der Volkswagen Konzern ist ein sozial verantwortungsvoll handelnder Arbeitgeber, der in seinem personalpolitischen Handeln internationalen Rahmenwerken folgt. Die Beschäftigten des Volkswagen Konzerns verteilen sich über viele Länder der Welt. An manchen Standorten agiert der Konzern bereits seit Jahrzehnten als Arbeitgeber, hinzu kommen neuere Standorte. Dementsprechend divers sind die Arbeits- und Lebensbedingungen der Beschäftigten und auch ihre Interessen und Standpunkte. Die personalpolitische Herausforderung für den Konzern liegt darin, dem Spannungsfeld dieser Heterogenität gerecht zu werden, gleichzeitig aber auch konzernweite Standards zu implementieren. Entsprechend den Anforderungen der ESRS werden hier nur jene Inhalte in den Mittelpunkt gestellt, die eine weltweite Relevanz für die Beschäftigten des Konzerns haben. Auswirkungen der Geschäftstätigkeit positiver wie negativer Art auf die Beschäftigten begegnet der Volkswagen Konzern mit konzernweiten Managementkonzepten. Konzernweit bedeutet, dass die Managementkonzepte in allen kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns umzusetzen sind. Die Managementkonzepte bezüglich der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sind vorrangig in Konzernrichtlinien festgehalten. Darüber hinaus existieren in den verschiedenen Marken und Gesellschaften weitere regionale Konzepte, Ziele und Maßnahmen, die auf die lokalen Interessen und Standpunkte der Beschäftigten abgestimmt sind und beispielsweise im Rahmen deren Nachhaltigkeitsberichterstattung beschrieben werden.

In den folgenden Abschnitten wird erläutert, welche Managementkonzepte die Themen der Beschäftigten im Volkswagen Konzern adressieren.

Sozialcharta und Compliance Managementsystem zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten

Der Volkswagen Konzern bekennt sich als global agierender Konzern zu den nachfolgend genannten internationalen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen. Dazu zählen:

- > die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, insbesondere kodifiziert im Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte und im Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (neben weiteren anwendbaren völkerrechtlichen Menschenrechtsverträgen, zum Beispiel die UN-Kinderrechtskonvention),
- > die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO),
- > die dreigliedrige Grundsatzerklärung über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik der ILO,
- > die zehn Prinzipien des United Nations Global Compact (UN Global Compact),
- > die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte,

- > die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD-Leitsätze),
- > die internationalen Pakte über bürgerliche und politische Rechte respektive über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte vom 19. Dezember 1966.

Der Volkswagen Konzern folgt als Teilnehmer des UN Global Compact in seinem personalpolitischen Handeln internationalen Rahmenwerken und Standards der Nachhaltigkeit, wie beispielsweise den UN Sustainable Development Goals (SDGs). Darüber hinaus trat am 1. Januar 2023 in Deutschland das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in Kraft.

Die maßgebliche Grundlage für die menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten bildet die gemeinsam vom Vorstand, dem Europäischen Volkswagen Konzernbetriebsrat und dem Volkswagen Weltkonzernbetriebsrat verabschiedete Erklärung zu sozialen Rechten, industriellen Beziehungen sowie zu „Wirtschaft & Menschenrechten“ (Sozialcharta). Diese Erklärung stellt Prinzipien von zentraler Bedeutung für die Gestaltung unserer unternehmerischen Verantwortung, insbesondere der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht, explizit heraus. Für die Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten hat der Volkswagen Konzern den Themenbereich Wirtschaft und Menschenrechte in sein bestehendes Compliance-Managementsystem (CMS) integriert. Die Themen Kinder- und Zwangsarbeit sowie Menschenhandel werden in den Verhaltensgrundsätzen (Code of Conduct) indirekt, in der Sozialcharta und im Code of Conduct für Geschäftspartner explizit adressiert.

Bei Volkswagen sind konzernweit klare Verantwortlichkeiten im Rahmen des „Drei-Linien-Modells“ als Ordnungsrahmen für ein ganzheitliches Governance, Risk and Compliance Managementsystem zur Steuerung der Unternehmensrisiken inklusive der menschenrechtlichen Risiken etabliert.

Die erste Linie besteht aus den Fach- und Funktionalbereichen, die das operative Tagesgeschäft verantworten. Sie begegnen in ihrer operativen Tätigkeit Risiken, auch für die menschenrechtlichen und umweltbezogenen Schutzgüter, die sie frühzeitig erkennen, analysieren und durch geeignete Präventionsmaßnahmen aktiv steuern. Relevante Bereiche für die Sicherstellung menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten sind im eigenen Geschäftsbereich vor allem die Bereiche Personalwesen, Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz und Konzern Sicherheit sowie für den Bereich der Zulieferer die Konzern Beschaffung.

Die zweite Linie besteht aus den beratenden Fachbereichen, auf Konzernebene vor allem aus dem Konzern Rechtswesen und der Group Compliance, HR Compliance, Konzern Umwelt sowie dem Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz. Diesen beratenden Fachbereichen obliegt im Schwerpunkt die Sicherstellung einer regelgerechten Prozesseinhaltung sowie die Beratung und die Unterstützung der operativen Bereiche bei deren Risikomanagement.

Die dritte Linie bildet die Konzernrevision als objektive Prüfungsinstanz.

Detailliertere Informationen zum Drei-Linien-Modell finden sich im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ unter dem Abschnitt „Das Volkswagen Drei-Linien-Modell“.

Zusätzlich zu den vorgenannten Strukturen wurde die unabhängige Funktion der Konzern-Menschenrechtsbeauftragten im Sinne des LkSG geschaffen. Diese ist im Drei-Linien-Modell zwischen zweiter und dritter Linie als kontinuierlich begleitende Überwachungs- und Beratungsfunktion angesiedelt.

Dieses Managementkonzept steht im Einklang mit dem Sorgfaltspflichtenprozess der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen sowie der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit. Mithilfe des menschenrechtlichen Risikomanagementsystems wird deren Einhaltung überwacht.

Sofern Verletzungen der Rahmenwerke festgestellt werden, sind Abhilfemaßnahmen einzuleiten und auf ihre Wirksamkeit zu prüfen. Weiterhin ist ein Prozess definiert, der die jährliche Überprüfung der auf der Webseite des Konzerns veröffentlichten Richtlinien, wie beispielsweise dem Code of Conduct, sicherstellt, sodass – wenn nötig – Aktualisierungen vorgenommen werden.

Das Managementkonzept zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten ist für diejenigen, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, in den Konzernrichtlinien der erforderlichen Bereiche verfügbar. Für alle potenziellen Stakeholder ist das Managementkonzept auf der Konzernhomepage in der Rubrik „Unternehmen“, dort im Bereich

„Ethik, Risikomanagement & Compliance“ sowie unter „Menschenrechte“, zugänglich. Dort sind auch die Grundsatzerklärung zur Einhaltung menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten gemäß LkSG sowie die Sozialcharta veröffentlicht.

Im Rahmen des Managementkonzepts wurde ebenfalls ein Verfahren zur Ergreifung erforderlicher und angemessener Maßnahmen festgelegt, um auf bestimmte tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen zu reagieren. Dieses legt fest, wer für die Erstellung von Präventions- und Abhilfemaßnahmen zuständig ist und angemessene Maßnahmen formuliert.

Das menschenrechtliche Compliance Managementsystem trägt maßgeblich zur Steuerung der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen bei. Darunter fallen ein über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehender Arbeits- und Gesundheitsschutz, umfassende Mitbestimmungsrechte, faire und transparente Entlohnung, die Vielfalt der Belegschaft, eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur, ein inklusives Arbeitsumfeld sowie chancengerechte Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreie Vergütung.

Das betrifft auch die in unseren Unternehmenswerten verankerte Förderung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechten bei den Beschäftigten und Fremdarbeitskräften (zum Beispiel keine Kinder- und Zwangsarbeit). Auch die identifizierten tatsächlichen negativen Auswirkungen werden dadurch mitigiert. Darunter fällt, wenn Geschäftsabläufe mit Blick auf die Arbeitsbedingungen des Konzerns einen negativen Effekt haben oder wenn es zu vereinzelten Fällen von Ungleichbehandlung im Beschäftigungsverhältnis kommt.

Konzernrichtlinien

Weitere Managementkonzepte, die die Beschäftigten des Volkswagen Konzerns betreffen, werden in den im Folgenden aufgeführten Konzernrichtlinien beschrieben. Die Konzernrichtlinien gelten für sämtliche kontrollierte Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Sie werden mindestens jährlich vom verantwortlichen Bereich auf Aktualität geprüft und falls erforderlich aktualisiert. Die Konzernrichtlinien sind über das Intranet zugänglich oder werden denjenigen, die für die Umsetzung verantwortlich sind, zugestellt. Für betroffene Stakeholder sind die mit den Konzernrichtlinien in Zusammenhang stehenden öffentlichen Dokumente auf der Konzernhomepage verfügbar, zum Beispiel der Code of Conduct und die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik.

Konzernrichtlinie HR Compliance und Code of Conduct

Die Konzernrichtlinie HR Compliance regelt die organisatorischen Rahmenbedingungen, die Ausgestaltung und Verantwortung für die ordnungsgemäße Tätigkeit, die Einbindung von HR Compliance sowie die Vorgaben für die Umsetzung von HR Compliance in den kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Hierbei werden die lokal geltenden gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Bestimmungen berücksichtigt und bestehende Beteiligungsrechte der Arbeitnehmervertretungen gewahrt.

Die Konzernrichtlinie wird durch die Organisationseinheit HR Compliance betreut, welche integraler Bestandteil der gesamten strategischen und operativen Personalarbeit im Volkswagen Konzern ist. Durch den Einsatz der Konzernrichtlinie werden Integrität und Compliance in Personalinstrumenten, -maßnahmen und -prozessen systematisch gefördert und weiterentwickelt. Sie trägt auch maßgeblich zur Einstellung, dem Verhalten und dem Handeln der Beschäftigten zu Redlichkeit und Rechtskonformität sowie hinsichtlich der uneingeschränkten Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten und des Code of Conduct bei, welcher fest in der Konzernrichtlinie zu HR Compliance verankert ist. Dies gilt auch im Hinblick auf die Prävention und das Ergreifen von Maßnahmen in Bezug auf Verhinderung von Diskriminierung und Förderung von Diversität und Inklusion.

Neben weiteren Inhalten, die besonders im Kapitel „Information zur Unternehmensführung“ unter dem Abschnitt „Unternehmenskultur“ im Rahmen der Managementkonzepte aufgegriffen werden, sind die Grundwerte in Bezug auf Vielfalt und die Einhaltung der Menschenrechte der Beschäftigten im Code of Conduct und der Konzernrichtlinie HR Compliance festgeschrieben. Dort wird beschrieben, dass der Volkswagen Konzern Vielfalt fördert und sich für ein inklusives Arbeitsumfeld einsetzt. Das Ziel ist, Chancengerechtigkeit für alle zu gewährleisten und jegliche Form

der Diskriminierung zu verhindern. Dies gilt insbesondere für Benachteiligung aufgrund von ethnischer oder sozialer Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, Nationalität, Sprache, Religion, Weltanschauung, Alter, körperlicher oder geistiger Einschränkungen, Genderidentität, sexueller Orientierung, politischer Einstellung, sofern diese auf demokratischen Prinzipien und Toleranz gegenüber Andersdenkenden beruht, oder sonstiger, gesetzlich geschützter Merkmale. Der Volkswagen Konzern respektiert und schützt die Rechte von vulnerablen Gruppen wie beispielsweise Menschen mit Behinderungen, Menschen mit Migrationshintergrund, älteren Beschäftigten, ethnischer, religiöser oder vergleichbarer Minderheiten und fördert ein durch gegenseitigen Respekt geprägtes Miteinander. Der Volkswagen Konzern respektiert das Recht auf Gewissens-, Meinungs- und Religionsfreiheit. Dort, wo diese Rechte staatlichen Restriktionen unterliegen, strebt er einen gesellschaftlichen Dialog an.

Der Volkswagen Konzern duldet keinerlei Form von Belästigung. Dies gilt insbesondere für Gewalt und Belästigung, die während, im Zusammenhang mit oder infolge der Arbeit auftreten. Verschiedene Lebensphasen und Lebensmodelle bilden für uns einen weiteren Aspekt der Vielfalt der Beschäftigten, den es im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu unterstützen gilt. Die Schaffung klarer Mindest- und Verhaltensstandards in beiden genannten Dokumenten zu Vielfalt, Chancengerechtigkeit und gleichberechtigter Teilhabe sowie die Verankerung im Bewusstsein der Beschäftigten bildet eine wichtige Grundlage. Dies wird durch qualifizierte und sensibilisierte Führungskräfte gefördert und ermöglicht, dass Diskriminierung und Belästigung verhindert, eingedämmt und bekämpft werden. Gleichzeitig sollen damit Aspekte wie Vielfalt und Inklusion gefördert werden.

Einen weiteren inhaltlichen Bestandteil des Code of Conduct bildet das Bekenntnis ab, mit der Arbeitnehmervertretung offen und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten, einen konstruktiven und kooperativen Dialog zu führen und einen fairen Ausgleich der Interessen anzustreben. Die Zukunftssicherung von Volkswagen und der Beschäftigten erfolgt im Geiste der kooperativen Konfliktbewältigung und der sozialen Verpflichtung auf der Grundlage und mit dem Ziel der wirtschaftlichen und technologischen Wettbewerbsfähigkeit. Wirtschaftlichkeit und Beschäftigungssicherung sind gleichrangige und gemeinsame Ziele. Damit tragen der Code of Conduct und die Konzernrichtlinie HR Compliance maßgeblich zum Management der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen bei. Dazu zählen ein über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehender Arbeits- und Gesundheitsschutz, umfassende Mitbestimmungsrechte und langfristige Beschäftigungsperspektiven trotz sich wandelnder Anforderungen und die Vielfalt der Belegschaft, eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur, ein inklusives Arbeitsumfeld sowie chancengerechte Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreie Vergütung. Das betrifft ebenso die in unseren Unternehmenswerten verankerte Förderung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards auch über die lokalen gesetzlichen Standards hinaus.

Auch die identifizierten tatsächlichen negativen Auswirkungen werden durch die Konzernrichtlinie mitigiert. Darunter fällt, wenn Geschäftsabläufe mit Blick auf die Arbeitsbedingungen des Konzerns einen negativen Effekt haben oder wenn es zu vereinzelt Fällen von Ungleichbehandlung und Chancengerechtigkeit im Beschäftigungsverhältnis kommt.

Der Konzernvorstand Personal trägt die übergreifende Verantwortung für das Thema HR Compliance. Die operative Umsetzung des Managementkonzepts wird durch die Leitung Konzern Personalgrundsätze und Steuerung verantwortet.

Konzernrichtlinie für Arbeits- und Gesundheitsschutz

Eine weitere Konzernrichtlinie regelt die Verantwortung für Gesundheitswesen und Arbeitsschutz und gibt die Anforderungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz für alle kontrollierten Gesellschaften des Konzerns verbindlich vor.

Aufgabe des Gesundheitswesens ist es, für einen Gesundheitsschutz der Beschäftigten zu sorgen, der mindestens den national geltenden gesetzlichen Anforderungen entspricht. Dies hat durch qualifiziertes medizinisches Personal (Betriebsärzte und Betriebsärztinnen) zu erfolgen.

Die Fachkräfte für Arbeitssicherheit haben die Aufgabe, die Geschäftsführung, die betrieblichen Vorgesetzten, die Arbeitnehmervertretung sowie weitere für den Arbeits- und Gesundheitsschutz verantwortliche Personen zu Arbeitsschutz und Unfallverhütung zu beraten, Betriebsanlagen und technische Arbeitsmittel, insbesondere vor der

Inbetriebnahme, sowie Arbeitsverfahren, vor allem vor ihrer Einführung, sicherheitstechnisch zu überprüfen. Zudem sollen sie die Durchführung des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung beobachten, auf Wirksamkeit überprüfen und darauf hinwirken, dass sich alle im Betrieb Beschäftigten den Anforderungen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung entsprechend verhalten.

Der Arbeits- und Gesundheitsschutz ist organisatorisch dem Konzernvorstand Personal zugeordnet und berichtet an diesen. Die Leitung des Gesundheitswesens auf Konzernebene erfolgt durch den Leiter Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz, der zugleich Leitender Arzt der Volkswagen AG ist. Die Leitung des Arbeitsschutzes auf Konzernebene ist organisatorisch dem Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz zugeordnet. Diese berichtet ebenfalls unmittelbar dem Konzernvorstand Personal. In der Vorstandskonferenz Gesundheitswesen und Arbeitsschutz wird neben der Festlegung von gesundheitspolitischen Grundsatzfragen und Strategien auch von der Leitung Konzern Gesundheitswesen und Leitung Konzern Arbeitsschutz Bericht erstattet. Dies dient unter anderem der Nachverfolgung der Konzernrichtlinie für den Arbeits- und Gesundheitsschutz, wobei der Bericht der jeweiligen Leitung vor allem externe und interne regulatorische Themen umfasst. Neben der Informationsfunktion kann so auch auf mögliche Entscheidungsbedarfe und herrschende Problematiken hingewiesen werden. Diejenigen, die an der Vorstandskonferenz Gesundheitswesen und Arbeitsschutz teilnehmen, sind Vertretende des Vorstands und des Betriebsrats, die Leitung des Konzern Gesundheitswesens und Arbeitsschutzes sowie die Leitung des Konzern Arbeitsschutzes. Durch die Teilnahme von Arbeitnehmervertretern wird ermöglicht, dass auch die Interessen der Beschäftigten berücksichtigt werden.

Teil der Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz ist zudem die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik des Volkswagen Konzerns. Diese dokumentiert die Verantwortung des Konzerns, für die Sicherheit und Gesundheit seiner Beschäftigten zu sorgen, und kommuniziert diesen Anspruch nach außen. Die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik ist auf der Website des Volkswagen Konzerns für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte verfügbar.

Damit trägt die Konzernrichtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz maßgeblich zum Management der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen im Rahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes bei.

ARBEITSBEDINGUNGEN

In diesem Abschnitt finden sich die im ESRS S1 vorgegebenen Nachhaltigkeitsaspekte Beschäftigungssicherheit inklusive Weiterbildung, angemessene Entlohnung, sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen wieder. Die Aspekte des Arbeits- und Gesundheitsschutzes werden separat im Abschnitt „Arbeits- und Gesundheitsschutz“ beschrieben. Der Aspekt der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben findet sich im Abschnitt „Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit“ wieder.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld Arbeitsbedingungen sind im Volkswagen Konzern die Organisationseinheiten Konzern Personalgrundsätze und Steuerung sowie die Volkswagen Group Academy der Volkswagen AG zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

myVOICE

Im Volkswagen Konzern existiert eine in den vergangenen Jahren direkte Mitsprachemöglichkeit zu eigenen und den Unternehmensinteressen - die jährlich stattfindende Beschäftigtenbefragung myVOICE (ehemals Stimmungsbarometer). Im Rahmen dieser Befragung werden unterschiedliche Facetten im Hinblick auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen thematisiert, darunter auch Themen wie Entwicklungsmöglichkeiten und Qualifizierung der Beschäftigten, ein gesundes Arbeitsumfeld, Beteiligungsmöglichkeiten und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. In den Organisationseinheiten können Beschäftigte und Führungskräfte abhängig von den Befragungsergebnissen gemeinsam Maßnahmen zu diesen Themenfeldern entwickeln. Auf Basis dieser Beschäftigtenbefragung wurden in den letzten Jahren auch globale Maßnahmen im Hinblick auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Beteiligungs-

möglichkeiten abgeleitet. Durch die im Jahr 2024 überarbeitete Befragung soll der Dialog mit den Beschäftigten kontinuierlich gestärkt werden. Des Weiteren sollen die Interessen der Beschäftigten angehört und berücksichtigt werden, um eine fundierte Datenbasis zur Ableitung wirkungsvoller Maßnahmen bezüglich oben genannter Themen zu haben.

Die Befragung ist ein wichtiges Instrument, um tatsächliche negative Auswirkungen der Geschäftsabläufe mitzugen zu können. Dies geschieht durch die Identifikation und Maßnahmenableitung und -umsetzung in Bezug auf besonders kritisch wahrgenommene Themen seitens der Beschäftigten.

Anhand der Beteiligungsquote der Beschäftigten (siehe Abschnitt „Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen“) wird nachverfolgt, inwiefern das Instrument von den Beschäftigten angenommen wird. Anhand dessen kann beurteilt werden, ob die Maßnahmenableitung an kritischen Punkten eine breite Basis der Beschäftigten umfasst und entsprechend als wirksam eingeschätzt werden kann.

Aufbau und Ausbau eines digitalen Weiterbildungsangebots

Der Volkswagen Konzern investiert in Qualifizierung und leistet somit einen Beitrag dafür, dass Beschäftigte auch bei veränderten Anforderungen ihre langfristige Beschäftigungsfähigkeit erhalten können. Im Fokus stand im Jahr 2025 der Auf- und Ausbau des digitalen Weiterbildungsangebots, um vielfältigere Lerninhalte für eine größere Anzahl an Beschäftigten anbieten zu können. Der Volkswagen Konzern implementiert und integriert das Tool Success Factors und die Lernplattform Degreed als Lernökosystem für digitales Lernen und zur selbstgesteuerten Weiterbildung. Gesteuert durch die Volkswagen Group Academy wird auf diese Weise ein gemeinsamer Rahmen für die Qualifizierung aller Beschäftigten des Volkswagen Konzerns geschaffen. Der weltweite Roll-out findet in definierten Stufen statt und soll in den in Success Factors angebotenen Konzerngesellschaften bis zum Ende des Jahres 2028 abgeschlossen sein. Im Berichtsjahr konnten elf weitere nationale und internationale Tochtergesellschaften auf die Volkswagen-Konzerninstanz der Lernplattform Degreed berechtigt und die Userzahl so um knapp 25 % auf 46.000 gesteigert werden.

Die Anstrengungen des Volkswagen Konzerns im Bereich Weiterbildung und Qualifizierung sind auch eine Reaktion auf die weitreichende technologische Transformation der Automobilindustrie, um den steigenden gesellschaftlichen Erwartungen, internationalen Abkommen und politischen Regulierungen gerecht zu werden, die eine zielgerichtete Dekarbonisierung von Produkten und Geschäftsprozessen verlangen. In diesem Transformationsprozess erschließt sich das Unternehmen auch neue Geschäftsfelder und Geschäftsmodelle, für die die betroffenen Beschäftigten entsprechend qualifiziert werden.

Mit der beschriebenen Maßnahme trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte durch langfristige Beschäftigungsperspektiven trotz sich wandelnder Anforderungen bei. Dies gelingt im Rahmen des Auf- und Ausbaus des digitalen Weiterbildungsangebots zur Stärkung der Qualifikation der Beschäftigten im Sinne einer Verbesserung ihrer Beschäftigungsfähigkeit.

Der Auf- und Ausbau des digitalen Weiterbildungsangebots sowie das Angebot der klassischen Weiterbildungsformate werden über das strategische Ziel zur Erhöhung der durchschnittlichen Weiterbildungsstunden nachverfolgt, das für die Jahre 2025 und 2026 zwecks Überarbeitung ausgesetzt ist. Weitere Informationen dazu befinden sich unter dem Abschnitt „Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen“.

Planungsrunde

Als zentrales Instrument der Investitionsplanung findet im Regelfall jährlich die sogenannte Planungsrunde (Mittelfristplanung) statt, bei der auch die konzernweite Werkbelegung ausgeplant wird. Dabei wird ebenfalls die Personalsituation der einzelnen Standorte berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Mittelfristplanung unterliegen mit Blick auf die darin enthaltenen Investitionsprogramme und Investitionen der Zustimmung des Aufsichtsrats. An der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Zustimmung sind auch die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat beteiligt. Die Einbindung der Arbeitnehmervertreter soll dazu beitragen, das Ziel der Beschäftigungssicherung zu gewährleisten.

Mit der Planungsrunde wird tatsächlichen negativen Auswirkungen der Geschäftsabläufe auf die Arbeitsbedingungen einzelner Beschäftigter vorgebeugt (zum Beispiel der Verlust langfristiger Beschäftigungsperspektiven), indem eine beschäftigungsstabilisierende Belegschaftsplanung vorgenommen wird. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht aktiv gemessen, kann aber anhand der hohen Anzahl unbefristeter Beschäftigungsverhältnisse nachvollzogen werden. Der überwiegende Teil der Beschäftigten des Konzerns befinden sich in unbefristeten Vertragsverhältnissen. Nähere Informationen dazu finden sich unter dem Abschnitt „Beschäftigte nach Art des Vertrags und Arbeitszeit, aufgeschlüsselt nach Geschlecht“.

Maßnahme in Bezug auf Koalitionsfreiheit

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zur weltweiten Einhaltung der Vereinigungsfreiheit und erkennt das Recht aller Beschäftigten an, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden. Ebenso wird das Recht auf negative Koalitionsfreiheit der Beschäftigten respektiert. Die Anerkennung des Rechts aller Beschäftigten, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden, stellt einen wesentlichen Bestandteil der Sozialcharta dar.

Anhand der Abdeckung der Beschäftigten durch Tarifverträge in der Höhe von 91,6 (92,0) % (nur Europäischer Wirtschaftsraum (EWR)) sowie der Abdeckungsquote der Beschäftigten durch einen Arbeitnehmervertreter in Höhe von 98,9 (99,1) % (nur EWR) ist erkennbar, dass der Volkswagen Konzern ein Umfeld bietet, das eine effektive Interessenvertretung ermöglicht. Diese effektive Interessenvertretung ist die Grundlage für die Aushandlung von fairer und transparenter Entlohnung durch die Tarifparteien. Der Aushandlungsprozess erfolgt im Regelfall im Rahmen der Tarifautonomie und bewegt sich dabei innerhalb des lokalen regulatorischen Umfelds. Weitere Informationen zu den Kennzahlen finden sich unter dem Abschnitt „Kennzahlen zu tarifvertraglicher Abdeckung und sozialem Dialog“.

Aufgrund unterschiedlicher politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen ist die Umsetzung der Standards der OECD und der ILO in allen Produktionsstätten des Konzerns weltweit nicht im gleichen Ausmaß wie in der EU möglich. Die Verwirklichung der Vereinigungsfreiheit erfolgt dabei unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze. Ziel ist, das Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen und dem Interesse an einer größtmöglichen Verwirklichung des Vereinigungsrechts zu überbrücken. Eine besondere Herausforderung ergibt sich in Staaten, die nicht das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts unterzeichnet haben. Bei den Bemühungen wird darauf geachtet, nicht gegen lokales Recht zu verstoßen.

Der Volkswagen Konzern unterhält eine regelmäßige Kommunikation und führt jährliche Abfragen insbesondere mit ausgewählten Risikoregionen und -märkten durch, in denen er tätig ist und in denen ein lokal-gesetzliches Recht auf Koalitionsfreiheit nicht besteht oder beschränkt ist.

Mit dieser kontinuierlichen Maßnahme trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf die Beschäftigten in Bezug auf umfassende Mitbestimmungsrechte bei.

Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen

Die Erarbeitung von Zielen im Geschäftsbereich Personal erfolgte deduktiv aus der Personalstrategie, die im Einklang mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ sowie der Konzernstrategie entwickelt wurde.

Die Personalstrategie und ihre Ziele wurden durch die Abteilung der Konzern Personalstrategie unter Beteiligung weiterer zentraler Organisationseinheiten des Konzern HR Ressorts der Volkswagen AG sowie der Personalstrategieabteilungen ausgewählter Marken des Volkswagen Konzerns erarbeitet. Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte wurden nicht in den Prozess der Festlegung der Ziele einbezogen.

Im Rahmen der Konzernstrategie wurde ebenfalls die Personalstrategie des Volkswagen Konzerns angepasst. Die Ziele des Geschäftsbereichs Personal werden mindestens einmal im Jahr analysiert und in regelmäßigen Abständen mit dem Vorstand und den Personalvorständen der Marken diskutiert. Dabei werden sie daraufhin überprüft, ob die Ziele oder Maßnahmen zur Zielerreichung angepasst werden müssen.

Im Hinblick auf die Nachverfolgung der Leistung des Unternehmens in Bezug auf die Verwirklichung dieser Ziele und bei der Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten, die sich aus der Leistung des Unternehmens ergeben, ist kein Prozess für die Mitbestimmung der Beschäftigten oder ihrer Vertretung vorgesehen.

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. Über das aktuell ausgesetzte Ziel in Bezug auf Weiterbildung und Kompetenzentwicklung hinaus sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS in Bezug auf angemessene Entlohnung, sozialen Dialog, Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen wird nicht nachverfolgt.

Ziel in Bezug auf Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

Die Beschäftigungsfähigkeit zu fördern, ist ein Anspruch des Volkswagen Konzerns. Damit sollen auch langfristige Beschäftigungsperspektiven trotz sich wandelnder Anforderungen ermöglicht werden. Deshalb bietet der Volkswagen Konzern seinen Beschäftigten umfangreiche Qualifizierungsmöglichkeiten.

Unabhängig von der ESRS geforderten Metrik in diesem Themenfeld besteht im Volkswagen Konzern bereits seit mehreren Jahren eine strategische Kennzahl zu den Weiterbildungsstunden. Dieses Ziel wurde im Rahmen der Personalstrategie und der damit verbundenen Konzernstrategie entwickelt und in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ als Top-KPI mit aufgenommen.

Die strategische Kennzahl durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Beschäftigtem pro Jahr wird aktuell überarbeitet und ist deswegen für die Berichtsjahre 2025 und 2026 ausgesetzt. In diesem Zeitraum wird die Kennzahl sowohl in der Konzernstrategie als auch in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ nicht als strategischer KPI berichtet. Geplant ist, den strategischen KPI künftig analog der ESRS-Metrik „durchschnittliche Zahl der Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem“ (siehe Abschnitt „Kennzahlen zur Weiterbildung“) zu berichten, was eine Veränderung der betrachteten Beschäftigtengruppen und Gesellschaften bedeutet. Entsprechend wird der dazugehörige Zielpfad an die neue Auslegung der Kennzahl angepasst.

Aufgrund der Dynamik in diesem Themenfeld und der heterogenen Qualifizierungsbedarfe und regulatorischen Anforderungen in den verschiedenen lokalen Gesellschaften wurde über die aktuell ausgesetzte strategische Ausrichtung hinaus keine erweiterte konzernweite Regelung des Themenfelds vollzogen.

METRIKEN: BESCHÄFTIGTE UND FREMDARBEITSKRÄFTE

Kennzahlen zu Merkmalen der Beschäftigten

Zum Ende des Berichtsjahres 2025 arbeiteten 602.659 (614.082) Beschäftigte für den Volkswagen Konzern; die Anzahl der Beschäftigten wird als Kopfzahl angegeben. Die Definition der Beschäftigten umfasst alle Personen mit einem aktiven Arbeitsvertrag, die am Wertschöpfungsprozess des Volkswagen Konzerns beteiligt sind, einschließlich den Mitgliedern des Top-Managements, Personen in der passiven Phase der Altersteilzeit (ATZ) und Auszubildende. In den quantitativen Angaben nicht enthalten ist ruhende Beschäftigung wie zum Beispiel Elternzeit. Weiterhin nicht inkludiert sind Beschäftigte in der akademischen Ausbildung wie zum Beispiel Praktikanten, Werkstudierende und PhD-, Master-, sowie Bachelor-Studierende. Zu den Beschäftigten zählen sowohl die Vollzeit- als auch die Teilzeitbeschäftigten. Ein Vollzeitbeschäftigter arbeitet die maximale Anzahl von Stunden pro Tag, Woche oder Monat, die für die jeweilige Beschäftigtenkategorie gemäß den nationalen Gesetzen, Tarifverträgen oder betrieblichen Regelungen festgelegt sind. Jede Abweichung von der (außer-)tariflich vereinbarten Vollzeit-Wochenarbeitszeit wird als Teilzeitbeschäftigung betrachtet. Unbefristet Beschäftigte haben kein Enddatum in ihren Anstellungsverträgen. Befristet Beschäftigte sind alle Beschäftigten des jeweiligen Unternehmens, die einen zeitlich befristeten Vertrag mit Enddatum haben. Abrufkräfte fallen unter befristet Beschäftigte. Sie sind ohne Garantie einer Mindestarbeitszeit oder einer festen Anzahl von Arbeitsstunden angestellt. Abrufkräfte müssen sich nach Bedarf für die Arbeit zur Verfügung stellen, der Arbeitgeber ist jedoch nicht vertraglich verpflichtet, ihnen eine Mindest- oder feste Anzahl von

Arbeitsstunden pro Tag, Woche oder Monat anzubieten. Grundsätzlich werden Befristungen im Regelfall zur Entlastung der Stammbesellschaft bei temporären Kapazitätsengpässen eingesetzt.

Im Berichtsjahr haben 39.887 (37.516) Beschäftigte den Volkswagen Konzern verlassen. Die Fluktuationsquote betrug 6,6 (6,1)%. Sie wird berechnet, indem die Anzahl der Abgänge im Berichtsjahr ins Verhältnis gesetzt wird zur durchschnittlichen Anzahl der Beschäftigten, die sich auf Basis der Daten der Beschäftigten vom 31. Dezember des Vorjahres bis 31. Dezember des Berichtsjahres ergibt. Bezugsbasis ist die durchschnittliche Anzahl von Beschäftigten in diesem Zeitraum. Bei den Abgängen werden Beschäftigte berücksichtigt, die den Volkswagen Konzern aufgrund von Kündigung, Ruhestand, Tod oder auf eigenen Wunsch verlassen haben.

Die nachstehenden Tabellen zeigen die Verteilung der Beschäftigten nach Geschlecht, Land der Anstellung und Vertragsart. Die Angabe des Geschlechts erfolgt gemäß den Angaben der Beschäftigten. In der Gesamtzahl der Beschäftigten sind 29 (33) Beschäftigte („keine Angabe“) enthalten, die von ihrem lokalen gesetzlichen Recht Gebrauch gemacht haben, ihr Geschlecht nicht offen zu legen.

BESCHÄFTIGTE NACH GESCHLECHT STAND 31. DEZEMBER

Geschlecht	2025	2024
Männlich	478.929	489.917
Weiblich	123.664	124.125
Divers	37	7
Keine Angabe	29	33
Gesamtbelegschaft	602.659	614.082

Die Belegschaftsangaben finden sich ebenfalls im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung“ unter dem Abschnitt „Personal“. Abweichungen zwischen den Angaben ergeben sich aus der Berücksichtigung der Belegschaft der chinesischen Joint Ventures im Konzernlagebericht.

BESCHÄFTIGTE NACH LÄNDERN STAND 31. DEZEMBER

Land/Gebiet	2025	2024
Deutschland	284.032	293.338
Tschechien	36.778	37.005
Schweden	25.881	25.804
USA	24.392	26.117
Brasilien	23.297	22.810
Spanien	23.287	23.064
China	22.705	23.552
Polen	20.086	19.622
Mexiko	19.421	20.117
Ungarn	12.321	12.826
Slowakei	11.951	11.947
Großbritannien	10.635	9.793
Italien	10.383	10.263
Indien	9.583	8.957
Frankreich	8.233	8.208
Österreich	7.791	7.938
Portugal	6.770	5.919
Argentinien	5.341	5.674
Südafrika	5.320	5.199
Türkei	4.670	4.334

Niederlande	3.661	3.620
Dänemark	3.422	3.184
Rumänien	1.964	1.821
Schweiz	1.885	1.793
Norwegen	1.618	1.584
Japan	1.338	1.376
Australien	1.284	1.308
Kanada	1.002	838
Chile	985	1.011
Südkorea	899	894
Slowenien	878	870
Ecuador	848	798
Belgien	782	3.561
Kroatien	758	746
Singapur	748	703
Finnland	606	590
Peru	603	530
Kolumbien	580	558
Malaysia	530	499
Bulgarien	516	513
Vereinigte Arabische Emirate	448	422
Thailand	427	423
Serbien	400	397
Ukraine	373	338
Taiwan	362	350
Neuseeland	285	276
Irland	277	263
Britische Jungferninseln	276	286
Griechenland	192	200
Estland	187	192
Litauen	155	143
Lettland	152	147
Bosnien and Herzegowina	150	143
Marokko	139	133
Mazedonien	122	123
Katar	109	118
Kenia	102	103
Vereinigte Republik Tansania	93	88
Albanien	82	81
Indonesien	69	67
Panama	63	60
Namibia	56	54
Luxemburg	55	51
Ghana	52	76
Saudi-Arabien	46	48
Botsuana	44	44

Senegal	43	41
Pakistan	39	61
Kasachstan	38	39
Montenegro	15	15
Coste d'Ivoire	11	0
Uruguay	11	13
Hongkong	2	3
Gesamtbelegschaft	602.659	614.082

BESCHÄFTIGTE NACH ART DES VERTRAGS UND ARBEITSZEIT, AUFGESCHLÜSSELT NACH GESCHLECHT STAND 31. DEZEMBER

	MÄNNLICH		WEIBLICH		DIVERS		KEINE ANGABE		GESAMT	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Beschäftigte	478.929	489.917	123.664	124.125	37	7	29	-	602.659	614.082
Beschäftigte mit unbefristetem Arbeitsvertrag	467.444	473.198	118.893	117.902	36	4	29	33	586.402	591.137
Beschäftigte mit befristetem Arbeitsvertrag	11.485	16.719	4.771	6.223	1	3	-	-	16.257	22.945
Abrufkräfte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beschäftigte in Vollzeit	455.323	-	101.569	-	37	-	29	-	556.958	-
Beschäftigte in Teilzeit	23.606	-	22.095	-	-	-	-	-	45.701	-

BESCHÄFTIGTE NACH MÄRKTEN STAND 31. DEZEMBER



BESCHÄFTIGTE NACH ART DES VERTRAGS UND ARBEITSZEIT, AUFGESCHLÜSSELT NACH MÄRKTEN STAND 31. DEZEMBER

	DEUTSCHLAND		EUROPA/ÜBRIGE MÄRKTE*		NORDAMERIKA		SÜDAMERIKA		ASIEN-PAZIFIK	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Beschäftigte	284.032	293.338	203.499	203.424	44.815	47.072	32.004	31.740	38.309	38.508
Beschäftigte mit unbefristetem Arbeitsvertrag	280.398	285.935	195.005	193.767	44.091	45.791	30.474	30.019	36.434	35.625
Beschäftigte mit befristetem Arbeitsvertrag	3.634	7.403	8.494	9.657	724	1.281	1.530	1.721	1.875	2.883
Beschäftigte in Vollzeit	244.582	-	197.523	-	44.749	-	31.864	-	38.239	-
Beschäftigte in Teilzeit	39.450	-	5.976	-	66	-	140	-	70	-

*Ohne Deutschland

Kennzahlen zu Fremdarbeitskräften

Die Gesamtzahl (Kopfzahl) der im Unternehmen tätigen Fremdarbeitskräfte am 31.12.2025 betrug 20.430 (25.162).

Kennzahlen zu tarifvertraglicher Abdeckung und sozialem Dialog

Von Tarifverträgen abgedeckt sind 91,6 (92,0)% der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns, wobei sich diese Zahl entsprechend der Anforderungen der ESRS nur auf Beschäftigte in Ländern des EWR bezieht. Als Tarifvertrag gilt eine schriftliche Vereinbarung zwischen Gewerkschaften (beziehungsweise in ihrer Abwesenheit ordnungsgemäß gewählten Arbeitnehmervertretern) und Arbeitgebern, die unter anderem Arbeitszeit und Entgelt als Kernbestandteile regelt. 98,9 (99,1)% der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns im EWR sind von Arbeitnehmervertretern abgedeckt. Es existieren Vereinbarungen mit den Beschäftigten über die Vertretung durch einen Europäischen Betriebsrat (EBR, EBR SE, EBR SEC).

TARIFVERTRAGLICHE ABDECKUNG UND SOZIALER DIALOG 2025

Abdeckungsquote (in %)	Tarifvertragliche Abdeckung	Sozialer Dialog
	Beschäftigte (nur EWR)	Vertretung am Arbeitsplatz (nur EWR)
0 - 19	Bulgarien, Estland, Irland, Kroatien, Lettland, Litauen	Irland
20 - 39	Griechenland, Luxemburg	-
40 - 59	Dänemark	-
60 - 79	Polen, Rumänien	Griechenland, Luxemburg
80 - 100	Belgien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn	Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn

Die Angaben entsprechen dem Vorjahr, lediglich für Slowenien hat sich eine Veränderung bezüglich der tarifvertraglichen Abdeckung in die nächsthöhere Kategorie „80 - 100%“ ergeben.

Kennzahlen zu angemessenem Lohn

Als Referenzwerte für eine angemessene Entlohnung gemäß den Anforderungen der ESRS dienen innerhalb des EWR die gesetzlichen Mindestlohnvorschriften eines Landes. In den Ländern, wo diese nicht vorhanden sind, wird als Referenzwert der gesetzliche Mindestlohn eines Nachbarlandes mit ähnlichem sozio-ökonomischen Status verwendet. Da außerhalb des EWR keine einheitliche Methodik zur Festlegung eines Mindestlohns vorhanden ist, werden in erster Instanz die Referenzwerte der Living-Wage-Datenbank der Wage Indicator Foundation herangezogen, die in

den Anforderungen der ESRS als mögliche Datenquelle für Länder außerhalb des EWR aufgeführt wird. Aus dieser Datenbank werden die Referenzwerte für alle Länder außerhalb des EWR bezogen, in denen der Volkswagen Konzern Beschäftigte hat. Die zugrunde liegenden Referenzwerte wurden für den vorliegenden Bericht letztmalig im Oktober 2025 aktualisiert.

Die für die Berechnung der jeweiligen niedrigsten Bruttostundenlöhne herangezogenen Lohnbestandteile sind gemäß den Anforderungen der ESRS definiert und konzernweit einheitlich festgelegt. Für die Berechnung werden ausschließlich das Basisentgelt sowie garantierte Zusatzzahlungen berücksichtigt. Im Volkswagen Konzern existieren vielfach jedoch weitere variable Vergütungsbestandteile, die von dieser Berechnung nicht erfasst werden. Aus Sicht des Unternehmens können diese weiteren Vergütungsbestandteile einen elementaren Anteil der Entlohnung darstellen, die in der Betrachtung gemäß ESRS keine Berücksichtigung finden.

Für die Kennzahl werden die jeweils niedrigsten Bruttostundenlöhne der Gesellschaften mit dem Referenzwert des jeweiligen Landes verglichen. Anhand dieser Vergleiche wurde ermittelt, dass nahezu alle Beschäftigten des Konzerns oberhalb der jeweils angesetzten Referenzwerte entlohnt wurden. Im Vorjahr wurden die Referenzwerte in den folgenden Ländern nicht für alle Beschäftigten (Anteil/Anzahl der Beschäftigten) erreicht: Singapur (12,2%/86), Marokko (4,5%/6), Albanien (2,5%/2), Schweden (0,2%/49), Österreich (0,1%/5), Mexiko (0,1%/10), Brasilien (0,0%/1), Deutschland (0,0%/2).

In den Ländern, in denen im Berichtsjahr die oben genannten Referenzwerte nicht erreicht wurden, wurde eine Einzelfallprüfung hinsichtlich der lokal geltenden Mindestlöhne beziehungsweise der tarifvertraglich vereinbarten Mindestentlohnung ergänzt. Wenn die Einzelfallprüfung die Einhaltung der lokal geltenden Mindestlöhne beziehungsweise der tarifvertraglich vereinbarten Mindestentlohnung ergab, gelten diese Beschäftigten als angemessen entlohnt. Aufgrund der zusätzlichen durchgeführten Einzelfallprüfungen sind die Vorjahreswerte nicht mit den aktuellen Werten vergleichbar.

Für das Berichtsjahr 2025 ergaben diese Einzelfallprüfungen, dass fast alle Beschäftigten des Volkswagen Konzerns einen angemessenen Lohn im Sinne der ESRS erhalten. Eine Ausnahme gemäß ESRS (Anteil/Anzahl der Beschäftigten) besteht in Österreich (0,1%/4), wo keine gesetzlichen oder tariflichen Regulierungen für die betroffenen Beschäftigten existieren und der Mindestlohn des sozioökonomischen Nachbarlandes Deutschland knapp unterschritten wird. Eine weitere Ausnahme betrifft Beschäftigte in Singapur (23,8%/178), die jedoch je nach ausgeübter Tätigkeit weitere signifikante Vergütungsbestandteile zum Beispiel in Form von Verkaufsprovisionen erhalten. Diese Vergütungsbestandteile finden im Rahmen der ESRS-Anforderungen keine Berücksichtigung.

Kennzahlen zu Weiterbildung

Die durchschnittliche Zahl der Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem gemäß den Anforderungen der ESRS lag im Berichtsjahr 2025 bei 21,6 (18,9) Stunden. Basis der Berechnung sind die Daten der Beschäftigten von Dezember des Vorjahres bis Dezember des Berichtsjahres. Als Weiterbildungsstunden gelten terminabhängige und terminunabhängige Präsenz- und Online-Trainings mit oder ohne Trainer (selbstgesteuert). Beim terminunabhängigen Lernen wird primär die genaue Qualifizierungszeit erfasst. Wenn dies technisch nicht möglich ist, wird der hinterlegte Sollwert je terminunabhängiger Weiterbildungsmaßnahme ausgewertet.

ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Arbeits- und Gesundheitsschutz gemäß ESRS S1 behandelt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz

Durch eine Konzernrichtlinie ist geregelt, dass die Geschäftsführung jeder Gesellschaft zur Erfüllung der Aufgaben im Themenfeld Arbeits- und Gesundheitsschutz ausreichende finanzielle, personelle und sachliche Ressourcen zur Verfügung stellt und für ausreichende Qualifikation und Weiterbildung des Fachpersonals sorgt. Die Organisationseinheit Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz der Volkswagen AG ist beauftragt mit der Standardsetzung, Information und Kommunikation sowie Überwachung.

Verpflichtende Etablierung und fortlaufende Verbesserung eines Arbeits- und Gesundheitsschutz-Managementsystems

Der Konzern gibt den Gesellschaften über eine konzernweit gültige Richtlinie die Pflicht zur Einführung und Zertifizierung eines ISO 45001-Managementsystems an allen Produktionsstandorten mit über 1.000 Beschäftigten vor, die zur Förderung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes umgesetzt werden muss. Die Zertifizierung selbst liegt im Verantwortungsbereich der jeweiligen Gesellschaft. Im Rahmen des Konzernauditprogramms werden interne Audits auf Basis der ISO 45001-Anforderungen und der Konzernrichtlinie für Arbeits- und Gesundheitsschutz durchgeführt. Im Jahr 2025 wurden 2 (4) Konzernaudits durchgeführt. Der Abschluss der geforderten ISO 45001-Zertifizierungen ist bis Ende 2026 geplant.

Risikoanalyse in Bezug auf Arbeits- und Gesundheitsschutz auf Gesellschaftsebene und Maßnahmen zur Minimierung arbeitsbedingter Risiken

Um die aktuelle Performance der Konzerngesellschaften im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz zu evaluieren, führte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr eine Risikoanalyse auf Ebene der Gesellschaften durch. Die Definition des Scopes der Risikoanalyse 2025 erfolgte anhand risikobasierter Kriterien unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Vorjahres. Ergänzend zu der fragebogenbasierten Selbsteinschätzung der Gesellschaften in den Vorjahren führte der Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz zur Ermittlung beziehungsweise zum Ausschluss konkreter Risiken Remote-Testings, Vor-Ort-Inspektionen sowie Audits durch. So konnten Verbesserungspotenziale identifiziert und Maßnahmen zur Reduzierung nachhaltigkeitsbezogener Risiken eingeleitet werden. Im Rahmen der Kommunikation mit den Gesellschaften hat sich darüber ein regelmäßigerer Austausch ergeben. Aus den identifizierten Good Practices entstehen Potenziale für die Konzerngesellschaften.

Jährlich werden systematische Analysen zum Status quo des Arbeits- und Gesundheitsschutzes im Volkswagen Konzern durchgeführt, welche bei erkanntem Handlungsbedarf in Maßnahmen zur Minimierung arbeitsbedingter Gefährdungen münden. Diese umfassen alle Beschäftigten des Volkswagen Konzerns und werden diesen über gezielte Kommunikation zugänglich gemacht.

Mit den beschriebenen Maßnahmen fördert der Volkswagen Konzern den Arbeits- und Gesundheitsschutz der Beschäftigten und trägt so zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte im Rahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes bei.

Die Wirksamkeit der Risikoanalyse und der daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Minimierung arbeitsbedingter Risiken wird mittels einer stichprobenhaften Überprüfung der Gesellschaften – auch ohne festgestellte Risikoidikatoren – nachverfolgt.

Ziele im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz

Die Strategie Safety First sowie die Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sehen vor, dass alle Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns die Standards des ISO 45001-Managementsystems für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erfüllen. Bis Ende 2026 sollen alle Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) mit mehr als 1.000 Beschäftigten nach der ISO 45001 zertifiziert sein.

Die Entwicklung des Ziels wurde bewusst in Übereinstimmung mit der ILO-Empfehlung zur Zertifizierung von Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem sowie den zu der damaligen Zeit vorherrschenden Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung vorangetrieben.

Gleichzeitig wurde im Entwicklungsprozess über die Beschränkung des Ziels auf Produktionsstandorte mit mehr als 1.000 Beschäftigten den besonderen lokalen Standort- und Brancheneigenschaften Rechnung getragen. Mit der zusätzlichen Berichterstattung über den Abdeckungsgrad der zertifizierten Managementsysteme wurden zudem spezifische Kapitalmarktanforderungen in die Berichterstattung integriert, die mittels ESG-Ratings an den Volkswagen Konzern herangetragen wurden.

Ein zentrales Element, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu bewerten, ist die Kennzahlenerhebung. Zur Überprüfung des Ziels wird jährlich analysiert, wie viele der konzernweiten Produktionsstandorte mit mehr als 1.000 Beschäftigten ISO 45001 zertifiziert sind und wie hoch der damit verbundene Abdeckungsgrad der Beschäftigten ist. Ende 2025 waren insgesamt 87 (80) Konzern-Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) nach ISO 45001 zertifiziert. Dies entspricht einem Abdeckungsgrad von 87 (74)% der Beschäftigten der Konzern-Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) mit mehr als 1.000 Beschäftigten. Die Kennzahl errechnet sich durch die Division der Anzahl der Beschäftigten in zertifizierten Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten durch die gesamte Anzahl der Beschäftigten in Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten.

Seit der Zielsetzung wurden keine Änderungen am Ziel oder an der dem Ziel zugrunde liegenden Methodik vorgenommen. Durch den gezielten und stetigen Austausch mit den betroffenen Gesellschaften in den relevanten Steuerungsgremien ergaben sich Anzeichen für mögliche Hindernisse in der vollumfänglichen Zielerreichung. Dies ist unter anderem auf etwaige Adjustierungen der Zielvorgaben in einzelnen Gesellschaften zurückzuführen.

Neben der Anzahl der nach ISO 45001 zertifizierten Produktionsstandorte und deren Abdeckungsgrad der Beschäftigten nutzt der Volkswagen Konzern auch die Unfallhäufigkeit Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) der Beschäftigten als wesentliche Kennzahl für die Berichterstattung. Diese wird als Unfallhäufigkeitsindex erhoben und gibt Auskunft darüber, wie viele Unfälle im Betrieb, bezogen auf die Summe aller geleisteten Arbeitsstunden, gemeldet wurden. Die zugrunde liegende Berechnungsformel lautet: Anzahl der gemeldeten Betriebsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag multipliziert mit einer Million geteilt durch Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden. Im Jahr 2025 lag die Unfallhäufigkeit im Volkswagen Konzern bei 6,2 (6,4).

Der Volkswagen Konzern legt großen Wert darauf, die LTIFR für alle Marken und Gesellschaften bis 2040 auf unter eins zu senken. Dieses Ziel wurde im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ formuliert und ist darin eine strategische Kennzahl, wobei das Ziel zur Unfallhäufigkeit unter Einbezug von ESG-Ratinganforderungen entwickelt worden ist. Die zur Erhebung der Kennzahl notwendige Dokumentationspflicht von Arbeitsunfällen ist in der Konzernrichtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz festgeschrieben.

Zudem greift das oben genannte Ziel Empfehlungen der ILO zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie der zum Zeitpunkt der Entwicklung verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung Global Reporting Initiative (GRI) auf. Die Ziele der Zertifizierung nach ISO 45001 und Anzahl der Arbeitsunfälle messen sich weder gegen einen bestimmten Basiswert noch gegen ein bestimmtes Basisjahr, da sich der Volkswagen Konzern an dem Anspruch misst, jedes Jahr möglichst wenige Arbeitsunfälle zu erreichen und davon keine mit Todesfolge.

Zur konzernweiten Information bei tödlichen Unfällen der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte sowie anderer Arbeitskräfte, die an den Standorten des Volkswagen Konzerns tätig sind, greift das Unternehmen auf Konzernregelungen zurück. Auf dieser Basis können an allen Standorten Maßnahmen zur Vermeidung gleichartiger Unfälle ergriffen werden. Unfälle werden lokal analysiert und entsprechende Maßnahmen zur Prävention weiterer Unfälle eingeleitet.

Seit der Zielsetzung wurden keine Änderungen an den Zielen oder an der dem jeweiligen Ziel zugrunde liegenden Methodik vorgenommen.

Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte wurden nicht in den Prozess der Festlegung der Ziele einbezogen.

Kennzahlen zu Arbeits- und Gesundheitsschutz

Auf der Grundlage gesetzlicher Anforderungen und/oder anerkannter Normen oder Leitlinien von einem Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit des Unternehmens sind 82 (83)% der Beschäftigten abgedeckt. Von einem solchen Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit, das von einer externen Partei geprüft oder zertifiziert wurde, sind 55 (46)% der Beschäftigten abgedeckt.

Im Berichtsjahr kam es zu 4 (4) Todesfällen aufgrund arbeitsbedingter Unfälle oder Erkrankungen. Die Meldung von Todesfällen aufgrund arbeitsbedingter Unfälle entspricht konzernweit dem Prozess zur Meldung tödlicher Unfälle und Großschadensereignisse der Konzernrichtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz im Volkswagen Konzern; die Meldung von Todesfällen aufgrund von arbeitsbedingten Erkrankungen richtet sich nach den jeweiligen nationalen Vorschriften. Bei einem Todesfall handelte es sich um einen Beschäftigten des Volkswagen Konzerns. Ein Todesfall betraf eine Fremdarbeitskraft. Zwei Todesfälle betrafen andere Arbeitskräfte wie zum Beispiel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette an den Standorten des Volkswagen Konzerns.

Im Berichtsjahr ereigneten sich 9.917 (10.819) meldepflichtige Arbeitsunfälle von Beschäftigten, woraus sich gemäß ESRS S1-14 eine Total Recordable Injury Rate (TRIR) von 10,8 (11,7) signifikanten Arbeitsunfällen pro eine Million geleisteter Arbeitsstunden ergibt.

GLEICHBEHANDLUNG UND CHANCENGERECHTIGKEIT

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Vielfalt samt Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur, inklusives Arbeitsumfeld sowie chancengerechte Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreie Vergütung auch bezüglich der Geschlechter gemäß ESRS S1 behandelt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sind im Volkswagen Konzern die Organisationseinheiten Konzern Diversity und Frauenförderung, Volkswagen Group Academy sowie Konzern Personalwesen Management der Volkswagen AG zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

Der Volkswagen Konzern hat weltweit eine heterogene Beschäftigtenstruktur. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit von spezifischen Maßnahmen zur Sicherstellung von Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit. Die Verantwortung hierfür obliegt den Marken und Gesellschaften auf Basis der Bedürfnisse der jeweiligen Belegschaften.

Knüpfung der Konzernvorstands- und Managementvergütung an den Diversity-Index

Die kurzfristig variable Konzernvorstandsvergütung (Jahresbonus) ist im Rahmen des ESG-Faktors unter anderem an den sogenannten Diversity-Index gekoppelt, welcher sich aus dem Frauenanteil im Management sowie dem Internationalisierungsgrad im Top-Management zusammensetzt. Beide Bestandteile des Diversity-Index sind mit einem strategischen Ziel hinterlegt. Dies schafft einen direkten Anreiz auf Ebene des Konzernvorstands. Die Vergütungsrelevanz des Diversity-Index wird im Kapitel „Allgemeine Informationen“ näher beschrieben. Darüber hinaus wurde 2023 ein ESG-Faktor in die kurzfristig variable Vergütung (Jahresbonus) für das Management unterhalb des Konzernvorstands eingeführt. Im Rahmen dieses ESG-Faktors wurde der indexrelevante Frauenanteil im Management in der kurzfristig variablen Vergütung verankert.

Mit der Schaffung dieser Anreize auf Vorstands- und Managementebene wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung im Sinne der Vielfalt der Belegschaft sowie im Sinne chancengerechter Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreier Vergütung beigetragen.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme, aber auch die Förderung der Vielfalt selbst, wird über die Entwicklung des Diversity-Index nachgehalten. Mehr Informationen hierzu sind im Abschnitt „Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit“ zu finden.

Maßnahmen zur Schaffung eines inklusiven Arbeitsumfelds und der Gleichbehandlung von Beschäftigten

Der Konzern gibt den Gesellschaften über die konzernweit gültige Konzernrichtlinie HR Compliance Aktionsfelder bezüglich der Förderung von Vielfalt der Belegschaft, der Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur, der Schaffung eines inklusiven Arbeitsumfelds sowie chancengerechter Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreier Vergütung vor. Diese Aktionsfelder umfassen die Integration dieser Themenbereiche in die Unternehmenswerte, -prozesse und -kommunikation sowie die Festlegung einer Ansprechperson. Ab einer bestimmten Gesellschaftsgröße muss die Funktion eines Diversity-Experten im Rahmen der lokalen Gesetzgebung eingerichtet werden. Im Rahmen der oben genannten Aktionsfelder sind Sensibilisierungsmaßnahmen für Beschäftigte und Führungskräfte für diese Themen umzusetzen. Umfang und Tiefe der Maßnahmen sind auf die Gesellschaftsgröße abgestimmt.

Damit wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung auf Beschäftigte durch die Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit aller Beschäftigten beigetragen. Diese entsteht durch die Vielfalt in der Belegschaft sowie eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur, ein inklusives Arbeitsumfeld und chancengerechte Entwicklungsperspektiven sowie diskriminierungsfreie Vergütung. Es handelt sich insgesamt um eine kontinuierliche Maßnahme. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit der Maßnahmen in der Regel auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

Anti-Diskriminierungsregelung

Im Jahr 2023 wurde konzernseitig eine neue Antidiskriminierungsrichtlinie erarbeitet und finalisiert. Diese wurde den Gesellschaften im Jahr 2024 zur Verfügung gestellt, um Regelungslücken zur Vermeidung von Diskriminierung im Einstellungs-, Vergütungs- und Beförderungsprozess zu schließen.

Seit 2024 erfolgt jährlich eine Erinnerung an die Konzerngesellschaften, die keine oder keine ausreichenden Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierung implementiert haben.

Die Einführung dieser Regelung in den Konzerngesellschaften ist nicht bindend, wird allerdings durch den Konzern empfohlen. Im Berichtsjahr 2025 haben weitere 29 Gesellschaften eine Anti-Diskriminierungsregelung eingeführt.

Mit der Anti-Diskriminierungsregelung soll Abhilfe für die tatsächliche negative Auswirkung durch vereinzelte und individuelle Fälle von Ungleichbehandlung und Chancenungerechtigkeit geschaffen werden. Bezüglich potenzieller negativer Auswirkungen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf die Ungleichbehandlung von Beschäftigten hat der Bereich HR Compliance zudem die spezifische Konzernrichtlinie überarbeitet. Für den Einstellungsprozess wurde ergänzt, dass Entscheidungen über Einstellungen lediglich auf Basis der Qualifikation der Bewerberinnen und Bewerber erfolgen.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit in der Umsetzung der Maßnahme auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

Bereitstellung von Materialien für Führungskräfte

Für das Management und die Führungskräfte besteht konzernweit kontinuierlich das Angebot, sich hinsichtlich ihrer Vorurteilsfreiheit und der Wahrung von Chancengerechtigkeit zu qualifizieren und befähigen. Innerhalb der Volkswagen AG wird eine Auseinandersetzung aller Führungskräfte mit dem Thema „Unbewusste gruppenbezogene Vorurteile“ gefördert, um eine vorurteilsfreie Arbeitsumgebung sowie chancengerechte Prozesse zu schaffen. Diese sollen auf Basis eines Trainings dazu befähigt werden, ihre eigenen bereichsspezifischen Prozesse zu analysieren und passende Maßnahmen zur Sicherstellung der Chancengerechtigkeit und zum Abbau von Vorurteilen und Stereotypen in ihrem Bereich abzuleiten und zu implementieren. Darüber hinaus werden unterstützende Materialien zentral erarbeitet und den Marken und Gesellschaften zur Verfügung gestellt. Der Konzern regt dazu an, die in den Materialien beschriebenen Inhalte und Methoden in bestehende Qualifizierungen und Prozesse zu integrieren und an die lokalen Gegebenheiten anzupassen. Dies geschieht unter Beibehaltung des beschriebenen Ziels der vorurteilsfreien Arbeitsumgebung und der chancengerechten Prozesse.

Damit wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung auf Beschäftigte durch die Vielfalt in der Belegschaft sowie eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur, ein inklusives Arbeitsumfeld sowie chancengerechte

Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreie Vergütung beigetragen. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit der Maßnahmen in der Regel auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

Erhebung und Veröffentlichung der Statistik zu Fehlverhalten und Sanktionsmaßnahmen

Der Volkswagen Konzern erhebt und veröffentlicht intern jährlich eine Statistik zu Fehlverhalten und Sanktionsmaßnahmen. Die regelmäßige Berichterstattung zur Disziplinarstatistik dient dazu, einerseits Transparenz zu schaffen und andererseits schnellstmöglich Gegenmaßnahmen ergreifen zu können, falls es zu Auffälligkeiten kommt. Die interne Veröffentlichung der Disziplinarstatistik dient zusätzlich zur Transparenz und Sensibilisierung, aber auch der Ermutigung der Beschäftigten, Fehlverhalten direkt anzusprechen oder zu melden.

Im Jahr 2025 wurde 30 (32) Beschäftigten des Volkswagen Konzerns aufgrund von Verstößen im Bereich Diskriminierung, Mobbing oder Stalking das Arbeitsverhältnis gekündigt.

Bei der Veröffentlichung der Statistik zu Fehlverhalten und Sanktionsmaßnahmen im Bereich Diskriminierung, Mobbing oder Stalking handelt es sich um eine Maßnahme, um Bewusstsein für die Konsequenzen von Ungleichbehandlung zu fördern und damit Diskriminierung vorzubeugen und tatsächliche negative Effekte auf die Beschäftigten durch vereinzelte Fälle von Ungleichbehandlung zu verhindern.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nachgehalten, indem die Entwicklung der Fallzahlen durch den zuständigen Fachbereich des Konzerns stetig beobachtet wird und gegebenenfalls Maßnahmen eingeleitet werden.

Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

In der Konzernrichtlinie HR Compliance sind die Themen Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit beziehungsweise Vielfalt verankert. Die besondere Bedeutung dieses Handlungsfeldes wird im Volkswagen Konzern auch durch die Einführung des Diversity-Index als strategische Kennzahl der Personalstrategie, der Konzernstrategie und der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ unterstrichen, der auch Relevanz für die Vergütung der Konzernvorstände hat. Der Volkswagen Konzern strebt an, die Diversität im Unternehmen zu erhöhen (Näheres hierzu im Abschnitt „Knüpfung der Konzernvorstands- und Managementvergütung an den Diversity-Index“). Dazu gehört, dass Ziele für den prozentualen Frauenanteil im Management sowie für den Internationalisierungsgrad im Top-Management vorgegeben werden. Zusammengefasst werden diese beiden Zahlen seit 2017 im Diversity-Index. Er wird für die Beschäftigten des gesamten Volkswagen Konzerns erhoben, jedoch ohne Beschäftigte in der Entnahmephase von Zeitwertpapieren (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung), ohne Auszubildende und ohne Beschäftigte in passiver Phase der Altersteilzeit. Darüber hinaus werden abweichend von den Anforderungen der ESRS die chinesischen Joint Ventures in diesem strategischen KPI mit betrachtet. Mit diesem Index wird die Umsetzung der Ziele gemessen und gesteuert.

Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen in den USA bleiben Beschäftigte von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG in den USA sowie von deren Tochtergesellschaften außerhalb der USA sowie sonstige in den USA Beschäftigte hinsichtlich des Frauenanteils bei der Bemessung des Diversity-Index unberücksichtigt. Hinsichtlich der Internationalisierung im Top-Management bleiben Beschäftigte von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG in den USA sowie sonstige in den USA Beschäftigte unberücksichtigt. Die Zielwerte der Sub-KPIs werden jeweils um 0,4 Prozentpunkte reduziert, was zu einem Ziel-Indexwert von 154 für das Berichtsjahr führt (vor Anpassung 157). Die im Folgenden berichteten Vorjahreswerte (Ist und Ziel) wurden nicht nachträglich an dieses Vorgehen angepasst.

Der Frauenanteil im Management, bestehend aus den Mitarbeiterkreisen Management, Oberes Management sowie Top-Management (inklusive Konzern- und Markenvorstände), lag im Jahr 2025 bei 20,3 (19,9)%. Das angepasste Zwischenziel von 19,8 (19,0)% für dieses Jahr wurde damit erreicht. Bis 2028 will der Volkswagen Konzern den Frauenanteil im Management auf 23,2% steigern. Das stellt ein Plus von 11,1 Prozentpunkten gegenüber dem Basiswert von 12,1% aus dem Jahr 2016 dar. Für den Internationalisierungsgrad im Top-Management, dem obersten der drei Managementkreise, wurde das angepasste Ziel für das Jahr 2025 von mindestens 24,6 (24,1)% festgelegt und im abgelaufenen Berichtsjahr mit 28,6 (29,1)% erreicht. Bis 2028 will der Volkswagen Konzern den Internationalisierungsgrad im Top-Management auf 28,1% steigern. Für das Zwischenziel im Jahr 2026 plant der Volkswagen Konzern den Frauenanteil im

Management auf 21,3% und den Internationalisierungsgrad im Top-Management auf 27,5% zu steigern. Die Werte für den Frauenanteil im Management und die Internationalisierung im Top-Management werden gleichgewichtet in den Diversity-Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf 100 gesetzt wurde. Für das Jahr 2025 war eine Steigerung dieses Indexes auf 154 (149) geplant. Dieser Zielwert wurde mit dem Wert von 168 (168) übertroffen.

Der Diversity-Index wurde bereits 2017 begründet, in der geltenden Konzernstrategie und Group People Strategy als KPI fortgeschrieben und im Berichtsjahr wie oben beschrieben angepasst. Im Jahr 2024 wurde er auch in der regenerate+ als Top-KPI mit aufgenommen. Der Aufsichtsrat hat entschieden, den Diversity-Index für die kurzfristig variable Vergütung (Jahresbonus) der Vorstandsmitglieder im Rahmen des ESG-Faktors als Leistungskriterium für das Teilziel „Soziales“ festzulegen. Durch die Beteiligung der Arbeitnehmervertreter sind bei dieser Entscheidung die Belegschaftsinteressen repräsentiert.

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur und ein inklusives Arbeitsumfeld sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen wird nicht nachverfolgt.

Kennzahlen zu Diversität

Die nachstehenden Tabellen zeigen die Geschlechterverteilung nach Anzahl und prozentualer Verteilung auf Managementebene sowie die Verteilung der Beschäftigten nach Altersgruppen. Im Gegensatz zu dem im Diversity-Index enthaltenen Frauenanteil beinhaltet die Geschlechterverteilung an dieser Stelle ausschließlich den Top-Managementkreis (inklusive Konzern- und Markenvorstände) und nicht den Oberen Managementkreis sowie den Managementkreis.

GESCHLECHTERVERTEILUNG AUF TOP-MANAGEMENTEBENE

Geschlecht	2025		2024	
	Beschäftigte	Prozentuale Verteilung	Beschäftigte	Prozentuale Verteilung
Männlich	385	86,7	421	87,7
Weiblich	59	13,3	59	12,3
Divers	-	-	-	-

BESCHÄFTIGTE NACH ALTERSGRUPPEN STAND 31. DEZEMBER

Altersgruppe (Prozentuale Verteilung)	2025	2024
Unter 30 Jahre	15,2	16,1
30 - 50 Jahre	56,9	56,9
Über 50 Jahre	27,9	27,0

Kennzahlen zu Verdienstunterschieden und jährlicher Bruttogesamtvergütung

Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle (Gender Pay Gap) beschreibt den Unterschied im Durchschnittsverdienst von Frauen und Männern. Im vorliegenden Bericht wird der unbereinigte Gender Pay Gap aufgezeigt. Er zeigt den prozentualen Unterschied im durchschnittlichen Bruttostundenverdienst von Männern und Frauen ohne Berücksichtigung struktureller Unterschiede. Im Berichtsjahr lag er im Volkswagen Konzern bei 9 (13)%. Dieser Wert liegt 4 Prozentpunkte unter dem Vorjahr. Veränderungen im Gender Pay Gap lassen sich nicht eindeutig einem einzelnen Faktor zuordnen. Die Kennzahl wird unter anderem von sich verändernden Belegschaftsstrukturen oder organisatorischen Einflüssen geprägt, die sich gegenseitig überlagern. Die Wirkung der einzelnen Faktoren ist daher nicht isoliert messbar, und Veränderungen sind selten eindeutig kausal begründbar.

Der unbereinigte Gender Pay Gap wird berechnet, indem die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Lohn der männlichen Beschäftigten und dem durchschnittlichen Lohn der weiblichen Beschäftigten gebildet wird. Diese Differenz wird anschließend durch den durchschnittlichen Stundenlohn der männlichen Beschäftigten geteilt und mit 100 multipliziert, um den Wert in Prozent zu erhalten.

Die durchschnittlichen Stundenlöhne je Geschlecht werden auf Basis der jährlichen Bruttogesamtvergütung der Beschäftigten berechnet. Diese umfasst unter anderem die Vergütung für geleistete Arbeit im Berichtsjahr (Vergütung von Arbeitsstunden einschließlich Überstunden, Schichtzuschlägen) sowie die Vergütung für Ausfallstunden/Abwesenheit, also zum Beispiel Urlaubsgeld, Feiertage, Krankheit und sonstige Ausfälle. Diese Bruttogesamtvergütung wird durch die jährlichen Arbeitsstunden inklusive Überstunden, die im Zeiterfassungssystem registriert sind, entsprechend nach Geschlecht geteilt.

Im Unterschied zum unbereinigten berücksichtigt der bereinigte Gender Pay Gap Faktoren wie Qualifikation, Berufserfahrung, Tätigkeitssystem oder Position. Er zeigt also den verbleibenden Lohnunterschied zwischen Männern und Frauen mit vergleichbaren Merkmalen. Dieser Wert fällt gemäß vorliegenden volkswirtschaftlichen Daten in der Regel deutlich niedriger aus als der unbereinigte Wert.

Das Verhältnis der jährlichen Bruttogesamtvergütung der höchstbezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Bruttogesamtvergütung aller Beschäftigten (ohne die am höchsten bezahlte Einzelperson) lag bei rund 162 (195). Dieser Wert liegt 17% unter dem des Vorjahres. Die Vergütung der höchstbezahlten Einzelperson lag im Geschäftsjahr 2025 unter der jährlichen Bruttogesamtvergütung des Vorjahres. Für die Medianberechnung wurde ein Näherungsverfahren auf Basis der Medianvergütung und des Durchschnittseinkommens der Gesellschaften sowie der Einkommensverteilung innerhalb der Gesellschaften vorgenommen. Für die Berechnung der Durchschnittseinkommen der Beschäftigten der Gesellschaften wurde die gleiche Definition der jährlichen Bruttogesamtvergütung herangezogen wie für die Ermittlung des Verdienstgefälles zwischen Frauen und Männern.

SONSTIGE ARBEITSBEZOGENE RECHTE

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Kinderarbeit und Zwangsarbeit gemäß ESRS S1 behandelt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld sonstige arbeitsbezogene Rechte sind im Volkswagen Konzern die Organisationseinheiten Group HR Compliance der Volkswagen AG sowie die jeweiligen Personalabteilungen auf Gesellschaftsebene zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

Mindeststandards zur Prävention von Verstößen gegen grundlegende Menschenrechte im Einstellungsprozess

Zur besseren Durchsetzung von Sozialstandards und der Wahrung der Menschenrechte wurden verschiedene Basismaßnahmen eingeführt sowie bereits eingeführte Maßnahmen um einen menschenrechtsschützenden Fokus erweitert. Auf diese Weise werden im Rahmen der Einstellungsprozesse von Volkswagen bei externen Einstellungen für alle Beschäftigten, die ein befristetes oder unbefristetes Ausbildungs- beziehungsweise Arbeitsverhältnis mit einer Gesellschaft des Volkswagen Konzerns eingehen, Identitäts- und Altersprüfungen durchgeführt. Zusätzlich wird die lokal gültige Mindestaltersgrenze geprüft, die eine Anstellung zur Beschäftigung erlaubt. Ergänzend erfolgt bei Vertragsabschluss eine Dokumentation der freiwilligen Willenserklärung sowie eine bestätigende Unterschrift bei Vertragsabschluss in Form eines Job-Offer-Letters.

Bei Abweichungen vom Standard-Einstellungsprozess werden eine Dokumentation erstellt sowie eine Entscheidung nach dem Mehr-Augen-Prinzip getroffen. Abweichungen von der Prüfung der Mindestaltersgrenze sind nicht gestattet, um die Vermeidung von Kinderarbeit sicherzustellen. Die Maßnahme gilt konzernweit im Einstellungsprozess für potenzielle neue Beschäftigte sowie in der Umsetzung für Beschäftigte im HR-Bereich. Die Maßnahme erfolgt kontinuierlich.

Mit den Maßnahmen zur Verbesserung des Einstellungsprozesses trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte durch die Förderung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechten auch über die lokalen gesetzlichen Standards hinaus bei.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird nachgehalten, indem, basierend auf einem risikobasierten Ansatz, jährlich die Einhaltung der Maßnahmen überprüft wird.

Ziele im Zusammenhang mit sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. Derzeit sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS in Bezug auf Kinder- und Zwangsarbeit definiert. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen bezüglich der im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen werden aktuell nicht nachverfolgt. Auf Basis unserer Unternehmenswerte duldet der Volkswagen Konzern keinerlei Kinder- und Zwangsarbeit.

Kennzahlen zu sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

DISKRIMINIERUNG, BELÄSTIGUNG UND WEITERE BELEGSCHAFTSTHEMEN

	2025	2024
Gesamtanzahl festgestellte schwere Regelverstöße Diskriminierung und Belästigung	20	22
Gesamtzahl festgestellte schwere Regelverstöße weitere Belegschaftsthemen	4	2
Von nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD gemeldet	-	-
Gesamtbetrag Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen (Tsd. €) ¹	-	9

1 Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung innerhalb des sonstigen betrieblichen Aufwands erfasst, aber nicht individuell ausgewiesen, und kann auch Sachverhalte aus Vorjahren umfassen.

VERLETZUNG VON MENSCHENRECHTEN

	2025	2024
Festgestellte schwerwiegende Menschenrechtsverstöße gem. LkSG ²	-	-
Gesamtbetrag Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen (Tsd. €) ¹	-	-

1 Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung innerhalb des sonstigen betrieblichen Aufwands erfasst, aber nicht individuell ausgewiesen, und kann auch Sachverhalte aus Vorjahren umfassen.

2 Da sich das LkSG an den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, an der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert, kann davon ausgegangen werden, dass die festgestellten Verstöße mit LkSG-Relevanz insoweit Verstößen gegen die Rahmenwerke entsprechen.

Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Wir wollen unserer rechtlichen, sozialen und ökologischen Verantwortung nicht nur im eigenen Konzern, sondern auch in unserer globalen Lieferkette gerecht werden.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Dieses Kapitel beschreibt die Nachhaltigkeit in der Lieferkette des Volkswagen Konzerns mit Fokus auf die Anforderungen des ESRS S2. Der Volkswagen Konzern berücksichtigt in seinem Managementsystem mit Bezug zur Lieferkette sowohl menschenrechtliche als auch umweltbezogene Themen integrativ. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden menschenrechtliche und umweltbezogene Aspekte in der vor- und nachgelagerten Lieferkette des Volkswagen Konzerns bewertet. Da globale Lieferketten oft sehr komplex und nicht immer vollständig transparent sind, haben wir in Fällen fehlender Informationen zu potenziellen Auswirkungen vorsorglich eher restriktive Annahmen getroffen und mögliche Auswirkungen im Zweifel zu unseren eigenen Ungunsten bewertet. Weitere Informationen finden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen“ unter „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“.

Die Wesentlichkeitsanalyse zeigt, dass insbesondere Arbeitskräfte von direkten und indirekten Lieferanten in der vorgelagerten Lieferkette wesentlich von positiven und negativen Auswirkungen betroffen sind beziehungsweise sein können. Als Lieferanten gelten auch unsere Joint Ventures, sofern sie in dieser Rolle agieren.

Die betrachtete Lieferkette umfasst Produzenten von Bauteilen, Maschinen, Werkzeugen und Ausrüstung, Rohstofflieferanten sowie Dienstleister im Produktentstehungsprozess, wie zum Beispiel IT-Services, Bauunternehmen, Kantinen- und Reinigungsdienste. Auch nachgelagerte Akteure wie Recyclingdienstleister werden berücksichtigt, sofern sie in einer Lieferantenbeziehung zum Konzern stehen. Leiharbeitsfirmen und Selbstständige zählen ebenfalls dazu, sofern sie über die Konzern Beschaffung beauftragt werden. Händler sowie Kundinnen und Kunden wurden hier nicht betrachtet.

Im Rahmen unseres Managementkonzepts Responsible Supply Chain System (ReSC-System) und den darin verankerten Maßnahmen hat der Volkswagen Konzern ein Verständnis dafür entwickelt, inwiefern Arbeitskräfte mit bestimmten Merkmalen und Arbeitskräfte, die in einem bestimmten Umfeld arbeiten beziehungsweise bestimmte Tätigkeiten ausführen, stärker von Auswirkungen betroffen sein können. Dies schließt auch besonders schutzbedürftige Gruppen entlang der Lieferkette ein und umfasst Arbeitskräfte, die aufgrund ihrer Beschäftigungsform, ihres Alters, ihrer Herkunft oder anderer Merkmale einem erhöhten Risiko ausgesetzt sein können. In Einzelfällen zählen dazu beispielsweise junge Arbeitskräfte und Wanderarbeiter. Diese Erkenntnisse wurden in der Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigt und fließen in die Gestaltung von präventiven, mitigierenden und abhelfenden Maßnahmen ein.

WESENTLICHE THEMEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkungen	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Arbeitsbedingungen				
Diese Auswirkung geht von der Sicherstellung des Wohlergehens von Arbeitnehmenden insbesondere im näheren Geschäftsumfeld, etwa bei direkten Lieferanten und deren Vertragspartnern, aus, zum Beispiel durch Reduzierung von Unfallrisiken durch Arbeitsschutzmaßnahmen, Zugang zu Gesundheitsversorgung und Schulungen und Stärkung der wirtschaftlichen Unabhängigkeit vulnerabler Gruppen.	+			
Die Auswirkung besteht durch die Gefährdung des Wohlergehens von Arbeitnehmenden, zum Beispiel durch unsichere und unfaire Arbeitsbedingungen, unzureichende Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, unangemessen niedrige Löhne und überhöhte Arbeitszeit. Zum Beispiel beeinträchtigen unzureichende Löhne grundlegende Menschenrechte wie etwa Nahrung, Gesundheit, Bildung und angemessene Lebensbedingungen.	-			
				
Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit für alle				
Diese Auswirkung tritt über die Gewährleistung von Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit für Arbeitnehmende insbesondere im näheren Geschäftsumfeld, etwa bei direkten Lieferanten und deren Vertragspartnern, auf, zum Beispiel durch die Vermeidung aller Formen von Diskriminierung, Einschüchterung, Belästigung und ungerechtfertigter Benachteiligung, ein.	+			
Diese Auswirkung geht von der Gefährdung der Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit von Arbeitnehmenden aus, zum Beispiel durch unzureichende Maßnahmen zur Verhinderung von Diskriminierung und Gewalt oder durch ein erhebliches geschlechtsspezifisches Lohngefälle.	-			
				
Sonstige arbeitsbezogene Rechte				
Diese Auswirkung geht von der Sicherstellung der Einhaltung von Menschenrechten für Arbeitnehmende insbesondere im näheren Geschäftsumfeld, etwa bei direkten Lieferanten und deren Vertragspartnern, aus, zum Beispiel durch Vermeidung von Zwangs- und Kinderarbeit sowie Einhaltung grundlegender arbeitsbezogener Rechte.	+			
Diese Auswirkung geht von der Gefährdung von Menschenrechten, insbesondere Zwangs- und Kinderarbeit von Arbeitnehmenden, aus.	-			
				
Es besteht durch die Gefährdung von Menschenrechten von Arbeitnehmenden, insbesondere Zwangs- und Kinderarbeit, ein finanzielles Risiko zum Beispiel in Bezug auf Straf- beziehungsweise Kompensationszahlungen in Folge von Rechtsverletzungen oder Meldeverfahren, Einschränkungen des Marktzugangs, Fahrzeugrückrufe und Nacharbeit sowie Reputationsschäden und die Refinanzierung des Konzerns.				



Chance



Positive Auswirkung



Tatsächliche Auswirkung



Vorgelagerte Wertschöpfungskette



Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)



Risiko



Negative Auswirkung



Potenzielle Auswirkung



Eigener Geschäftsbereich



Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)



Nachgelagerte Wertschöpfungskette



Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten wesentlichen Auswirkungen und das finanzielle Risiko haben Einfluss auf die Lieferkette des Konzerns. Übergeordnet findet das Thema Arbeitskräfte in der Lieferkette in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ Berücksichtigung. Im Fokus steht die Gestaltung verantwortungsvoller und nachhaltiger Lieferketten. Im Bereich Beschaffung wurde ein umfassendes Strategieprogramm angestoßen, das unter anderem auf die Stärkung der Nachhaltigkeit und die konsequente Umsetzung von regenerate+ abzielt.

Mit Bezug auf die Auswirkungen und das Risiko in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit und sonstige arbeitsbezogene Rechte setzt der Konzern auf eine Kombination aus präventiven, mitigierenden und abhelfenden Maßnahmen des ReSC-Systems.

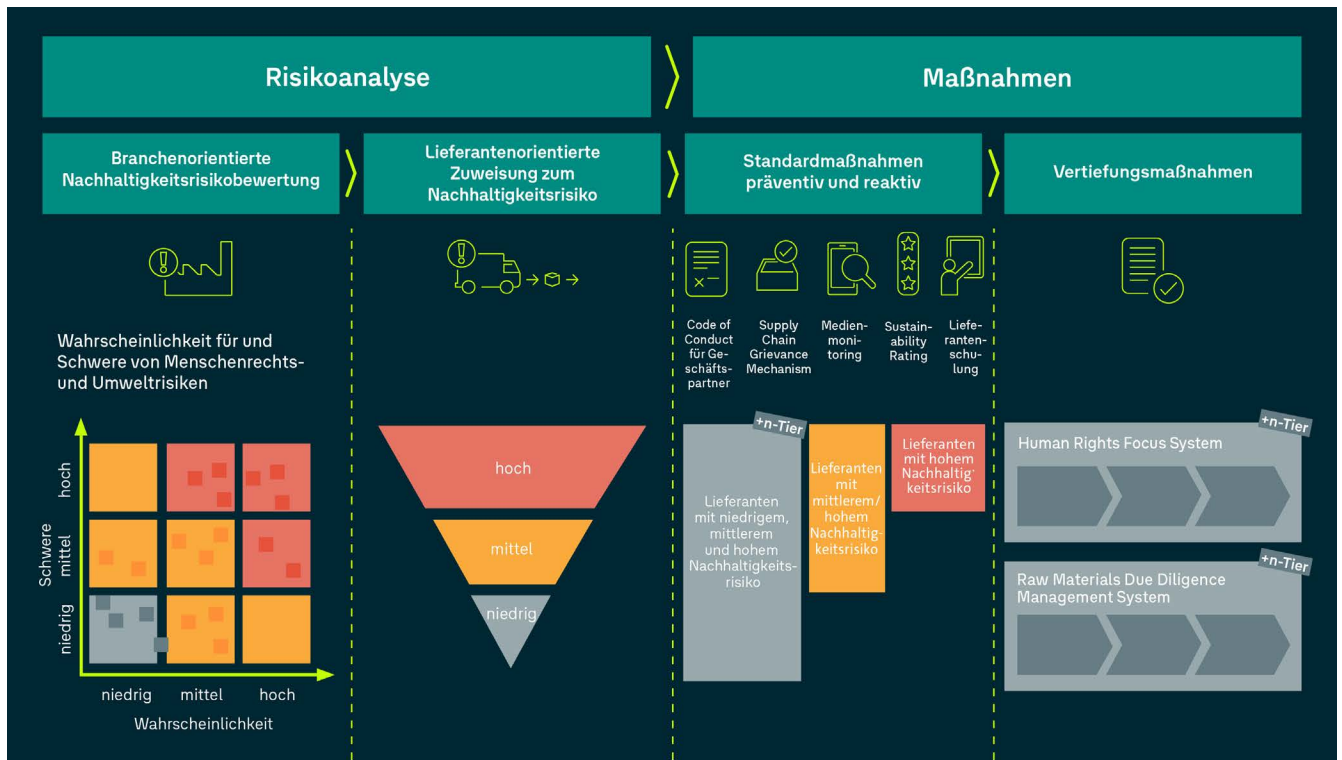
Die Maßnahmen können dazu beitragen, Verstöße gegen die Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte zu verhindern. Sie stärken die Rechte von Arbeitskräften in der vor- und nachgelagerten Lieferkette und ermöglichen es, bei Nichteinhaltung Abhilfe einzufordern.

MANAGEMENTKONZEPT: RESPONSIBLE SUPPLY CHAIN SYSTEM

Die Achtung von Menschenrechten und der Schutz der Umwelt entlang der Lieferkette sind zentrale Anliegen des Volkswagen Konzerns. Nachhaltiges Wirtschaften ist für uns untrennbar mit ethischem und integrem Handeln verbunden. Mit dem Responsible Supply Chain System (ReSC-System) haben wir ein umfassendes Managementsystem etabliert, das menschenrechtliche und umweltbezogene Aspekte in der Lieferkette frühzeitig identifizieren und systematisch adressieren soll. Es zielt darauf ab, negativen Auswirkungen und Risiken entgegenzuwirken oder abzustellen, positive Auswirkungen und gegebenenfalls Chancen zu fördern und die Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten kontinuierlich zu verbessern.

Das ReSC-System des Volkswagen Konzerns ist auf die Achtung und Förderung der weltweit geltenden Vorschriften zum Schutz der Menschenrechte ausgerichtet. Es lehnt jegliche Form von Kinder- und Zwangsarbeit, moderner Sklaverei und Menschenhandel ab. Die Ausgestaltung des Systems berücksichtigt zentrale internationale Rahmenwerke, darunter die Leitsätze der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD-Leitsätze) für multinationale Unternehmen, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) – einschließlich der Bestimmungen zu prekären Beschäftigungsverhältnissen –, die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, die Zehn Prinzipien des UN Global Compact sowie den OECD-Leitfaden für verantwortungsvolle Lieferketten von Mineralien aus Konflikt- und Hochrisikogebieten.

Diese Standards bilden gemeinsam mit konzerninternen Zielen, Regeln und Richtlinien die normative Grundlage für die menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichtenprozesse im Volkswagen Konzern. Das ReSC-System ist dabei als risikobasierter Managementansatz ausgestaltet, der eine strukturierte Grundlage für die Umsetzung und Weiterentwicklung entsprechender Maßnahmen bietet. Es orientiert sich an den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) und vergleichbarer gesetzlicher Regelwerke und ermöglicht eine proaktive Auseinandersetzung mit unternehmerischen Sorgfaltspflichten. Die Angemessenheit und Wirksamkeit des Systems sowie seine Übereinstimmung mit relevanten Rahmenwerken werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf weiterentwickelt. Die Lieferkette des Volkswagen Konzerns ist aufgrund der Diversität seiner Produkte äußerst komplex, global weit verzweigt und einem ständigen Wandel unterworfen. Sie erstreckt sich über mehr als 63.000 Lieferantenstandorte in 93 Ländern weltweit. Das ReSC-System gilt konzernweit für alle direkten Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Lieferkette und begleitet den gesamten Beschaffungsprozess. Darüber hinaus werden anlass- und risikobezogen auch indirekte Lieferanten einbezogen. Es folgt einem risikobasierten Steuerungsansatz und setzt bereits vor dem Zustandekommen einer Vertragsbeziehung an, also noch bevor Lieferzeiten und Einkaufspreise verhandelt werden. Die zentrale Steuerungslogik beruht auf einer regelmäßigen Risikoanalyse auf Lieferantenebene.



Die Risikoanalyse bildet den ersten Schritt im ReSC-System. Sie erfolgt auf Basis des jeweiligen Geschäftsmodells der Lieferanten sowie interner und externer Datenquellen zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken. Auf Grundlage dieser Bewertung werden Lieferanten in Risikoklassen (niedrig, mittel, hoch) eingestuft. Das zugeordnete Nachhaltigkeitsrisiko dient zur Orientierung, um abzuschätzen, zu welchem Grad die identifizierten Auswirkungen bei dem jeweiligen Lieferanten auftreten können. Für Lieferanten mit einem geringen Nachhaltigkeitsrisiko wird zusätzlich ein Länderrisikoscore berücksichtigt, um regionale Risikofaktoren in die Bewertung einzubeziehen. Liegt ein erhöhtes Länderrisiko für den Produktionsstandort des Lieferanten vor, so wird er in den mittleren Risikobereich hochgestuft. Auf Basis der Risikoeinstufung wird dem Lieferanten ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation der identifizierten Auswirkungen zugeordnet. Lieferanten mit einer hohen Risikoeinstufung durchlaufen beispielsweise den Sustainability Rating (S-Rating)-Prozess. Die Risikoanalyse wird regelmäßig aktualisiert und geeignete Maßnahmen im Rahmen des ReSC-Systems weiterentwickelt. Zu den Maßnahmen zählen sowohl Standardmaßnahmen wie unter anderem die Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner, der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM), das Medienmonitoring, das S-Rating und Lieferantenschulungen als auch vertiefende Maßnahmen, zu denen das Human Rights Focus System (HRFS) und das Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS) zählen.

Die konkreten Maßnahmen sind im Abschnitt „Maßnahmen des Responsible Supply Chain System“ beschrieben.

Die Verantwortung für das ReSC-System ist auf mehreren Ebenen im Volkswagen Konzern verankert. Die strategische Gesamtverantwortung liegt beim Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, das den Geschäftsbereich der Markengruppe Core verantwortet und damit auch die übergeordnete Verantwortung für die Konzern Beschaffung trägt. Die operative Steuerung der Nachhaltigkeitsthemen in der Lieferkette obliegt der Abteilung Konzern Beschaffung Nachhaltigkeit der Volkswagen AG.

Die Umsetzung des ReSC-Systems erfolgt in enger Abstimmung mit dem konzernweiten Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit sowie den Funktionen Group Compliance und Group Legal. Im Rahmen dieses Netzwerks sind weltweit über 130 Expertinnen und Experten eingebunden. Das ReSC-System wird regelmäßig überprüft, und es werden bei Bedarf Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung abgeleitet.

Die Umsetzung des Managementkonzepts ist konzernweit verbindlich geregelt. Sie ist in einer Konzernrichtlinie verankert, die für alle kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gilt. Die Übertragung in lokale Richtlinien wird jährlich stichprobenartig überprüft.

Die für die Implementierung erforderlichen Strukturen und Prozesse sind in konzernweiten Richtlinien und Prozessunterlagen dokumentiert. Diese stehen konzernintern den zuständigen Funktionen zur Verfügung. Relevante Informationen – einschließlich des Code of Conduct für Geschäftspartner – werden zudem öffentlich zugänglich gemacht.

MAßNAHMEN DES RESPONSIBLE SUPPLY CHAIN SYSTEM

Der Volkswagen Konzern begegnet den im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten negativen Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstigen arbeitsbezogenen Rechten in der Lieferkette mit einem systematischen Maßnahmenansatz. Dieser ist integraler Bestandteil des ReSC-Systems und umfasst sowohl präventive als auch reaktive Elemente.

Die beschriebenen Maßnahmen zielen darauf ab, potenzielle Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner wie arbeitsbezogene Rechte in der Lieferkette zu identifizieren, zu beenden und die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten kontinuierlich zu verbessern. Darüber hinaus ermöglichen sie es, auf tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen angemessen zu reagieren. Im Fall der sonstigen arbeitsbezogenen Rechte wurde zusätzlich ein wesentliches finanzielles Risiko identifiziert, das ebenfalls durch die Maßnahmen gemanagt wird. Gleichzeitig sollen positive Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstigen arbeitsbezogenen Rechten in der Lieferkette gezielt gefördert werden. Eine tatsächlich positive Auswirkung zeigt sich jeweils insbesondere im näheren Geschäftsumfeld – etwa bei direkten Lieferanten und deren Vertragspartnern. Diese Wirkung beruht unter anderem auf dem Code of Conduct für Geschäftspartner, dem Self Assessment Questionnaire (SAQ) sowie auf durchgeführten Audits. Bezogen auf Arbeitsbedingungen ergibt sich zudem ein positiver Einfluss insbesondere durch Initiativen in der Kautschukverarbeitung in Indonesien. Im Hinblick auf Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit resultieren zudem positive Effekte vor allem aus Schulungen und Sensibilisierungsmaßnahmen. Sonstige arbeitsbezogene Rechte werden auch über unsere Mitgliedschaft in der Responsible Mica Initiative gestärkt.

In diesem Zusammenhang werden die im ESRS 1 vorgegebenen Nachhaltigkeitsaspekte adressiert, die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich identifiziert wurden:

- > Arbeitsbedingungen: Arbeitszeit, angemessene Entlohnung, sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit einschließlich der Existenz von Betriebsräten, Tarifverhandlungen sowie Gesundheitsschutz und Sicherheit.
- > Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit: Gleichstellung der Geschlechter, gleicher Lohn für gleiche Arbeit, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung sowie Vielfalt.
- > Sonstige arbeitsbezogene Rechte: Kinderarbeit, Zwangsarbeit, angemessene Unterbringung sowie Zugang zu Wasser- und Sanitäreinrichtungen.

Im Berichtsjahr 2025 wurden sowohl Standard- als auch Vertiefungsmaßnahmen umgesetzt, um wesentliche potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Lieferkette zu minimieren. Die Maßnahmen adressieren menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken. Eine Trennung erfolgt nicht, da die zugrunde liegenden Prozesse integrativ ausgestaltet sind.

Die Maßnahmen werden kontinuierlich weiterentwickelt und auf ihre Wirksamkeit überprüft. Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Maßnahmen erfolgt in den nachfolgenden Abschnitten.

Standardmaßnahmen als Fundament des Responsible Supply Chain System

Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner

Vor der Abgabe eines Angebots müssen direkte Lieferanten grundsätzlich bestätigen, dass sie der Geltung der Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner zur Kenntnis nehmen. Diese Kenntnisnahme müssen sie nach

dem Ablauf einer Frist von zwölf Monaten bei erneuter Angebotsabgabe aktualisieren. Darüber hinaus ist der Code of Conduct für Geschäftspartner bei Vergabe grundsätzlich Vertragsbestandteil.

Um die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzureichen, fordern wir die Lieferanten dazu auf, die Anforderungen unseres Code of Conduct für Geschäftspartner an ihre direkten Geschäftspartner weiterzureichen. Ziel ist es, die Einhaltung menschenrechtlicher und umweltbezogener Standards entlang der gesamten Lieferkette zu erreichen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner basiert auf international anerkannten Rahmenwerken, darunter die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation, die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, die Zehn Prinzipien des UN Global Compact sowie der OECD-Leitfaden für verantwortungsvolle Lieferketten von Mineralien aus Konflikt- und Hochrisikogebieten. Darüber hinaus fließen konzerninterne Ziele, Regeln und Richtlinien in die Ausgestaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner ein.

Alle wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte zu Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Lieferkette sind im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

Supply Chain Grievance Mechanism

Der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) ist eine kontinuierliche Maßnahme und dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte oder indirekte Lieferanten des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen des SCGM werden erforderliche und fallspezifische Maßnahmen zur Abstellung von identifizierten Verstößen, in Abhängigkeit der Schwere und Art des Verstoßes, ermittelt. Die Wirksamkeit des Mechanismus und von Abhilfemaßnahmen werden nachverfolgt.

Weitere Informationen hierzu finden sich unter „Abhilfe und Beschwerdekanäle“.

Medienmonitoring

Zur Wahrnehmung ihrer menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten führt die Konzern Beschaffung Nachhaltigkeit ein kontinuierliches, risikobasiertes Medienmonitoring relevanter Lieferanten entlang der vor- und nachgelagerten Lieferkette durch. Dabei kommt ein spezialisiertes IT-Tool eines externen Dienstleisters zum Einsatz.

Ziel des Monitorings ist es, potenzielle Hinweise auf Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner frühzeitig zu erkennen.

Werden Auffälligkeiten identifiziert, erfolgt eine eingehende Prüfung. Bei bestätigtem Verdacht wird der Fall im Rahmen des Supply Chain Grievance Mechanism weiterverfolgt. Das Medienmonitoring ergänzt bestehende Beschwerdekanäle und Lieferantenaudits und ermöglicht so eine zeitnahe Reaktion sowie gegebenenfalls die Einleitung geeigneter Abhilfemaßnahmen.

Sustainability Rating

Seit 2019 ist das Sustainability Rating (S-Rating) ein konzernweit etabliertes Instrument im Volkswagen Konzern. Durch dieses konzerneinheitliche Instrument wird der Grad der Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen von direkten Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko und entsprechender Unternehmensgröße überprüft.

Ziel ist es, Transparenz zu schaffen und so die Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen zu überprüfen, Verbesserungspotenziale aufzuzeigen und Anreize für eine nachhaltige Unternehmensführung zu schaffen.

Im Berichtsjahr wurde der S-Rating-Prozess grundlegend überarbeitet.

Die neue Bewertungslogik unterscheidet nach positivem und negativem S-Rating:

- > Positives S-Rating: Der Lieferant erfüllt die Nachhaltigkeitsanforderungen und ist vergabefähig.
- > Negatives S-Rating: Der Lieferant hat noch nicht alle notwendigen Nachweise eingereicht oder es liegt ein Verstoß gegen unsere Nachhaltigkeitsanforderungen vor. Ein negatives S-Rating bedeutet, dass ein Lieferant grundsätzlich nicht vergabefähig ist und stellt einen gezielten Anreiz dar, die Nachhaltigkeitsleistung zu verbessern und somit verantwortungsvolle Unternehmenspraktiken zu fördern.

Die Bewertung erfolgt risikobasiert und anlassbezogen vor jeder Neuvergabe. Grundlage ist eine umfassende Risikoanalyse, die menschenrechtliche und umweltbezogene Aspekte berücksichtigt (siehe „Managementkonzept: Responsible Supply Chain System“).

Die Bewertung von Lieferanten beginnt mit einer Selbstauskunft (Self Assessment Questionnaire – SAQ), in der dokumentierte Prozesse, Managementsysteme und relevante Unterlagen erfasst werden. Diese Angaben werden durch externe Dienstleister validiert und in der Regel mit einem Länderrisiko verrechnet. Auf Basis der SAQ-Antworten erhält der Lieferant Empfehlungen zur Verbesserung seiner Prozess- und Regelungswelt.

Bei bestimmten Unternehmen kann zusätzlich ein Audit durch ausgewählte Dienstleister erforderlich sein. Werden hierbei Abweichungen festgestellt, ist der Lieferant verpflichtet, einen Maßnahmenplan zu entwickeln und umzusetzen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird durch Auditoren überprüft – beispielsweise mittels Desktop-Reviews oder Follow-Up-Audits.

Die Audits erfolgen risikobasiert. Bei einem Auditergebnis unter 100 % werden Verbesserungsmaßnahmen definiert und es ist ein verbindlicher Maßnahmenplan erforderlich, der innerhalb eines festgesetzten Zeitraums umzusetzen ist und dessen Einhaltung durch ein Desktop-Audit geprüft wird. Bei Ergebnissen unter 50 % und/oder mindestens einer Zero Tolerance Nicht-Konformität erfolgt nach Umsetzung der Maßnahmen ein erneutes Audit.

Neben SAQ und Audits beeinflussen weitere Instrumente – wie der Supply Chain Grievance Mechanism oder lastenheftspezifische Anforderungen (zum Beispiel durch das RMDDMS) – das S-Rating und damit die Vergabefähigkeit des Geschäftspartners.

Das S-Rating ist eine fortlaufende Maßnahme, die darauf abzielt, wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Lieferkette zu vermeiden und zu mindern sowie positive Auswirkungen zu fördern.

Nachhaltigkeitsschulungen für Beschäftigte in der Beschaffung des Volkswagen Konzerns

Die kontinuierliche und systematische Qualifizierung der Beschäftigten in der Beschaffung ist ein zentraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie des Volkswagen Konzerns. Sie soll wesentlich dazu beitragen, Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette wirksam umzusetzen. Nachhaltigkeit ist fester Bestandteil des Kompetenzprofils aller Beschäftigten in der Beschaffung. Definierte Zielgruppen erhalten spezifische Schulungen – etwa zur Anwendung des S-Ratings oder zur menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht. Ziel ist es, die Beschäftigten zu befähigen, Prozesse zum Thema Nachhaltigkeit umzusetzen.

Nachhaltigkeitsschulungen für Lieferanten

Zur Förderung einer kontinuierlichen Lieferantenentwicklung bietet der Volkswagen Konzern themenspezifische Schulungen und Workshops für direkte Lieferanten an – sowohl vor Ort als auch online. Ergänzend steht ein webbasiertes E-Learning-Modul zur Verfügung, das in acht Sprachen angeboten wird.

Seit 2021 ist eine vertiefende Schulung zu menschenrechtlichen Themen verfügbar. Sie behandelt unter anderem gesetzlich geforderte Inhalte wie Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Diskriminierung. Seit 2023 wird diese Schulung systematisch auf direkte Lieferanten mit hohem Nachhaltigkeitsrisiko ausgerollt. Die Aktivitäten wurden im Jahr 2025 weiter fortgeführt.

Diese Maßnahmen dienen dem gezielten Kompetenzaufbau (Capacity Building) bei Lieferanten.

Vertiefungsmaßnahmen als weitergehende Elemente des Responsible Supply Chain System

Vertiefungsmaßnahmen betrachten Hochrisikothemen und Rohstoffe und adressieren damit negative und positive Auswirkungen, die auch insbesondere in der tieferen Lieferkette auftreten. Die Erkenntnisse aus der Arbeit an Vertiefungsmaßnahmen kann auch die Anpassung von Standardmaßnahmen für direkte Lieferanten zur Folge haben.

Human Rights Focus System

Der Volkswagen Konzern engagiert sich im Rahmen seines nachhaltigen Lieferantenmanagements für den Schutz von Arbeitskräften entlang der vor- und nachgelagerten Lieferkette. Um menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken gezielter zu adressieren, wurde das Human Rights Focus System (HRFS) eingeführt. Es dient der kontinuierlichen Identifikation und vertieften Analyse von Themenfeldern mit erhöhtem Risiko – sogenannte Fokusthemen – und unterstützt die Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Risikominimierung und Förderung positiver Wirkungen auf Arbeitskräfte.

Vertiefte Sozial-Standard-Audits

Im Rahmen des HRFS wurden im Jahr 2025 erneut vertiefte Sozial-Standard-Audits bei direkten Lieferanten durchgeführt. Diese Audits sind risikobasiert und anlassbezogen konzipiert und dienen der detaillierten Analyse menschenrechtlicher Risiken – insbesondere im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen und Rechte von Arbeitskräften.

Die Auswahl der Lieferanten für die vertieften Sozial-Standard-Audits basierte auf einer im Jahr 2025 erneut durchgeführten vertiefenden Analyse. Diese Analyse wurde mithilfe eines IT-gestützten Mapping Tools der Multi Stakeholder Initiative Responsible Business Alliance (RBA) umgesetzt und ermöglichte die Identifikation von Lieferanten mit erhöhten menschenrechtlichen Risiken. Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurden gezielt Audits bei ausgewählten Lieferanten durchgeführt.

Der geografische Umfang der Audits wurde um vier Länder erweitert, wodurch eine breitere Abdeckung kritischer Lieferkettenregionen gewährleistet werden soll.

Die Ergebnisse der Audits fließen seit 2025 auch in die Bewertungskriterien des S-Ratings ein und sollen somit zur ganzheitlichen Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten beitragen. Bei festgestellten Verstößen müssen Lieferanten Maßnahmenpläne entwickeln und deren Umsetzung gegenüber dem Auditor nachweisen. In besonders schweren Fällen von Verstößen bietet Volkswagen den betroffenen Lieferanten zusätzlich gezielte Unterstützungsmaßnahmen an, die durch externe Dienstleister umgesetzt werden.

Die Einhaltung entsprechender Anforderungen wird im Rahmen der Audits überprüft und – sofern notwendig – durch gezielte Maßnahmen verbessert.

Fokus: Exzessive Überstunden in China

Im Rahmen der vertieften Sozial-Standard-Audits wurden exzessive Überstunden als eine der häufigsten tatsächlichen negativen Auswirkungen identifiziert – insbesondere im Beschaffungsmarkt China. Dieses Erkenntnis war ein zentrales Learning aus den Audits und verdeutlicht, dass es sich um ein strukturelles Thema handelt, das nicht allein auf Lieferantenebene gelöst werden kann.

Da auch andere Unternehmen der Automobilindustrie vergleichbare Herausforderungen festgestellt haben, engagiert sich der Volkswagen Konzern im Branchendialog Automobilindustrie im Rahmen des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP). Ziel ist es, durch einen gemeinsamen, sektorweiten Ansatz wirksamere Lösungen zu entwickeln.

Im Jahr 2024 wurde im Rahmen des Branchendialogs die Arbeitsgruppe „Reduzierung von Überstunden in China“ initiiert. Auf Basis von Interviews mit lokalen NGOs (Non-Governmental Organization – Nicht-Regierungsorganisationen), der Analyse gesetzlicher Rahmenbedingungen und dem Austausch mit Regierungsvertretern, unter anderem von der Außenhandelskammer und der Deutschen Botschaft, wurden praxisnahe Handlungsempfehlungen erarbeitet. Diese sollen Unternehmen konkret dabei unterstützen, Überstunden in Zulieferbetrieben zu reduzieren – etwa durch Anpassung von Einkaufspraktiken, Produktionsplanung oder Sensibilisierungsmaßnahmen von Geschäftspartnern.

Die Empfehlungen wurden abgeschlossen und befinden sich derzeit in der praktischen Erprobung innerhalb der Beschaffungsprozesse des Volkswagen Konzerns.

Die Steuerung und Verankerung des Human Rights Focus Systems erfolgt im Rahmen der konzernweiten Governance-Struktur des Responsible Supply Chain System.

Themenidentifikation und Maßnahmenentwicklung

Zur Identifikation weiterer relevanter Themen werden alle zwei bis drei Jahre aggregierte Daten aus dem Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM), aus Audits sowie aus externen Quellen (zum Beispiel Studien, NGO-Berichte) ausgewertet. Im Jahr 2023 wurden so die drei Fokusthemen Zwangsarbeit, existenzsichernde Löhne und Lieferantenmanagement identifiziert.

Im Jahr 2025 wurden folgende Themenfelder identifiziert, in denen im Jahr 2026 gezielt Projekte umgesetzt werden sollen: Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz/Brandschutz, Vergütung und Leistungen, Arbeitszeiten sowie die Vermeidung von Zwangsarbeit, Menschenhandel und unethischem Recruitment.

Diese Themen werden in Zusammenarbeit mit den Marken Audi, MAN und Porsche bearbeitet. Grundlage ist eine strukturierte Ursachenanalyse, auf deren Basis geeignete Maßnahmen entwickelt und implementiert werden sollen. Zur Unterstützung wurde eine Maßnahmen-Toolbox entwickelt, die Orientierung bei der Auswahl angemessener Reaktionen bietet.

Die einzelnen Themenbereiche werden wie folgt bearbeitet:

Fokusthema 1: Zwangsarbeit

Zur Prävention und Abhilfe von Zwangsarbeit – insbesondere in der vorgelagerten Lieferkette – wurde im Jahr 2024 eine interne Arbeitsgruppe eingerichtet. Aufbauend auf einer Analyse relevanter Multi-Stakeholder-Initiativen im Jahr 2024 entschied sich der Volkswagen Konzern für eine Mitgliedschaft bei der Responsible Business Alliance.

Die RBA stellt verschiedene Instrumente zur Verfügung, darunter ein IT-gestütztes Mapping-Tool zur Identifikation von potenziellen Risiken, eine Initiative mit Fokus auf Arbeitnehmerrechte sowie Schulungsmodule für Lieferanten. Erste dieser Instrumente – insbesondere das Mapping zur Identifikation potenzieller Risiken im Zusammenhang mit Zwangsarbeit – wurden im Berichtsjahr in die Beschaffungsprozesse integriert. Die Implementierung wurde 2025 weiter ausgebaut.

Mithilfe des IT-gestützten Mapping-Tools der RBA wurden weitere Länder in die Pilotphase aufgenommen, um potenzielle Risiken im Hinblick auf Arbeitnehmerrechte zu identifizieren. Auf Basis dieser Analyse liegt der Fokus künftig insbesondere auf Zulieferbetrieben in den Beschaffungsmärkten Indien, Bosnien-Herzegowina, Mexiko und der Türkei. Im nächsten Schritt wird die Pilotierung des Social Standard Assessments auf diese neu ausgewählten Länder ausgeweitet. Erste Ergebnisse sowie eine Bewertung der Wirksamkeit dieser Maßnahme werden in 2026 erwartet.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird regelmäßig überprüft und fließt in die Weiterentwicklung der Prozesse ein.

Fokusthema 2: Existenzsichernde Löhne

Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet Lieferanten zur Zahlung eines angemessenen Lohns, der mindestens dem jeweiligen gesetzlichen Mindestlohn entspricht und idealerweise die Grundbedürfnisse der Arbeitskräfte und ihrer Familien deckt – einschließlich Ernährung, Unterkunft, Kleidung und einer stetigen Verbesserung der Lebensbedingungen. Im Berichtsjahr wurde die Datengrundlage zur Berechnung existenzsichernder Löhne aktualisiert. Diese dient der Plausibilisierung von Lohnkosten der Lieferanten.

Zur Förderung fairer Arbeitsbedingungen wurden im Berichtsjahr Lieferanten geschult und in einem Dialog eingebunden, um die Methodik und Bedeutung existenzsichernder Löhne praxisnah zu vermitteln. Ziel war es, das Bewusstsein für soziale Nachhaltigkeit zu stärken und die Umsetzung der Lohnuntergrenze zu fördern.

Fokusthema 3: Lieferantenmanagement

Im Jahr 2023 identifizierte eine interne Arbeitsgruppe Branchen mit erhöhtem Risiko, Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen Konzerns nicht effektiv und umfassend in die tiefere Lieferkette zu übertragen. Die Logistikbranche wurde dabei als besonders kritisch eingestuft. Seither liegt der Fokus auf der Verbesserung der Arbeitsbedingungen in diesem Bereich – unter anderem durch aktives Stakeholder-Engagement im Rahmen des NAP Branchendialogs Automobilindustrie.

Im Jahr 2024 wurde eine Arbeitsgruppe gegründet, die sich regelmäßig zu möglichen Präventions- und Abhilfemaßnahmen austauscht. Eine Diskussionsrunde mit Vertretenden verschiedener Interessengruppen – darunter beispielsweise NGOs, Ministerien, Logistikunternehmen, OEMs und Zulieferer – fand 2025 statt. Die Fortführung der Zusammenarbeit ist geplant. Die Integration geeigneter Maßnahmen in bestehende Beschaffungsprozesse wird derzeit geprüft.

Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS)

Zur Steuerung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken in Hochrisikorohstoffketten hat der Volkswagen Konzern das Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS) etabliert. Es basiert auf den fünf Schritten der OECD Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct (OECD-Leitfaden zur Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln) sowie den Anforderungen der OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas (OECD-Leitlinien zur Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolle Lieferketten von Mineralien aus Konflikt- und Hochrisikogebieten). Die Umsetzung erfolgt fortlaufend und bildet die Grundlage für ein systematisches Risikomanagement in der vorgelagerten Rohstofflieferkette. Das RMDDMS ist integraler Bestandteil des Responsible Supply Chain System (ReSC-System) und umfasst derzeit 18 priorisierte Rohstoffe. Ziel ist es, Risiken – insbesondere bei indirekten Lieferanten – zu identifizieren, zu bewerten und durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden oder zu mindern.

Systematik und Risikosteuerung

Die Auswahl der priorisierten Rohstoffe erfolgt risikobasiert anhand der Kriterien Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit menschenrechtlicher und ökologischer Risiken, Einflussmöglichkeit des Konzerns und regulatorischer Anforderungen (zum Beispiel EU-Batterieverordnung).

Die priorisierten Rohstoffe sind Kobalt, Lithium, Nickel, Grafit, Zinn, Wolfram, Tantal, Gold (3 TG), Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, seltene Erden, Baumwolle und Magnesium.

Die Steuerung erfolgt über ein mehrstufiges Verfahren:

- > Risikobewertung auf Rohstoff- und Lieferantenebene,
- > Maßnahmenentwicklung auf Basis von Ursachenanalysen,
- > Toolboxen zur Auswahl geeigneter Präventions- und Abhilfemaßnahmen,
- > Integration bestehender Instrumente wie Audits, Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) und Monitoring.

Die Entwicklung und Umsetzung von Präventions- und Abhilfemaßnahmen erfolgt unter Nutzung der konzernweiten Steuerungsstruktur. Fachbereiche und Marken bringen ihre Expertise ein, um kontextspezifische und wirksame Maßnahmen zu entwickeln. Die Wirksamkeit wird regelmäßig überprüft – zum Beispiel durch Re-Audits, Wirkungsindikatoren und Rückmeldungen aus Stakeholderdialogen.

Maßnahmen werden kontinuierlich weiterentwickelt. Erkenntnisse aus Audits, Projekten oder regulatorischen Entwicklungen fließen in die Anpassung bestehender und die Entwicklung neuer Instrumente ein. So bleibt das System lern- und anschlussfähig an internationale Standards.

Audits als zentrales Instrument

Im Berichtsjahr waren Audits ein zentrales Instrument zur Bewertung von Risiken und zur Identifikation geeigneter Maßnahmen in der vorgelagerten Lieferkette – insbesondere in der Batterielieferkette. Der Volkswagen Konzern führt risikobasierte und anlassbezogene Vor-Ort-Audits bei direkten und indirekten Lieferanten durch. Das Auditprogramm

ist risikobasiert und umfasst die gesamte vorgelagerte Wertschöpfungskette – vom Batterielieferanten bis zu Minenstandorten.

Die Ziele der Audits sind die Identifikation von Lücken in der Nachhaltigkeitsleistung, die Aufdeckung tatsächlicher negativer Auswirkungen auf Arbeitskräfte sowie die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmenplänen (bei direkten Lieferanten verpflichtend).

Mögliche Lücken oder negative Auswirkungen müssen durch direkte und indirekte Lieferanten gemindert werden. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird durch Re-Audits überprüft (Desktop-Review oder erneutes Vor-Ort-Audit).

Die Auditkriterien orientieren sich an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und prüfen unter anderem, ob Lieferanten über geeignete Managementsysteme zur Vermeidung menschenrechtlicher Risiken verfügen.

Der Abhilfeprozess zielt darauf ab, Betroffenen gezielt zu helfen – etwa bei Verstößen gegen Arbeitszeitregelungen, Gesundheitsschutz, Kinder- oder Zwangsarbeit oder mangelndem Zugang zu Wasser und sanitären Einrichtungen.

Ein Teil der Audits erfolgt auf Basis des Standards der Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). Dieser ermöglicht eine unabhängige Überprüfung von Minenstandorten hinsichtlich der Einhaltung von Menschenrechten, Arbeitssicherheit und Umweltschutz. Bei der Entwicklung des IRMA-Standards wurden Stakeholder – darunter NGOs und Gewerkschaftsvertreter – öffentlich konsultiert.

Projekte und Weiterentwicklung

Im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Management Systems (RMDDMS) engagiert sich der Volkswagen Konzern in verschiedenen Initiativen und Vor-Ort-Projekten. Die Projekte sind rohstoffspezifisch und teilweise industrieübergreifend angelegt und zielen darauf ab, menschenrechtliche Risiken zu mindern, Arbeitsbedingungen zu verbessern und die Lebensgrundlagen betroffener Personengruppen zu stärken. Die Auswahl und Umsetzung der Projekte erfolgt risikobasiert und orientiert sich an den Ergebnissen der jährlichen Risikoanalyse des RMDDMS sowie an den Anforderungen der OECD-Leitlinien.

CASCADE – Förderung nachhaltiger Naturkautschukproduktion in Indonesien

Seit 2021 koordiniert die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen des RMDDMS das Projekt CASCADE (Committed Actions for Smallholders Capacity Development) in der Provinz Jambi in Zentral-Sumatra (Indonesien). Das Projekt wurde gemeinsam mit dem Reifenhersteller Michelin initiiert und zielt auf die Verbesserung der Lebensbedingungen von Kleinbauern in der Naturkautschukproduktion ab.

Das bis Ende 2027 angelegte Programm umfasst Schulungen für über 6.500 Kleinbauern zu nachhaltigen Anbaumethoden, zur Verbesserung der Einkommenssituation im Hinblick auf einen angemessenen Lebensunterhalt und die Nutzung von ökologischen Praktiken. In Zusammenarbeit mit lokalen NGOs und Kautschukverarbeitungsbetrieben werden Maßnahmen entwickelt, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern, die Resilienz lokaler Gemeinschaften zu stärken und ökologische sowie soziale Standards zu fördern.

Die Erkenntnisse fließen in die Weiterentwicklung der Maßnahmen von CASCADE ein. Die Wirksamkeit der Projektmaßnahmen wird regelmäßig überprüft.

Responsible Mica Initiative (RMI) – Bekämpfung von Kinderarbeit und Förderung alternativer Einkommen

Seit 2020 ist der Volkswagen Konzern über die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG Mitglied der Responsible Mica Initiative (RMI), einer Multi-Stakeholder-Initiative zur Förderung von Transparenz und besseren Arbeitsbedingungen in der Glimmerlieferkette in Indien und Madagaskar.

Ziel ist es, menschenrechtliche Risiken zu adressieren und den Aufbau einer gesetzeskonformen und legalen Glimmerlieferkette zu unterstützen.

Im Berichtsjahr 2025 wurden gezielt alternative Einkommensquellen für Elternteile geschaffen (zum Beispiel Töpferkurse), um Kinderarbeit zu vermeiden. Zudem wurden der Bau von Schulen und die Bereitstellung von Lehrkräften unterstützt. Gemeinden wurden an staatliche Förderprogramme angebunden, um die Einkommen der Familien aufzustocken und damit zu stabilisieren.

Die Maßnahmen zielen darauf ab, die Ursachen von Kinderarbeit zu adressieren und langfristige Perspektiven für betroffene Familien zu schaffen. Die Zusammenarbeit mit der RMI wird fortgesetzt und weiter ausgebaut.

Darüber hinaus enthält das RMDDMS weitere Projekte, die zwar primär auf Umwelt- oder Gemeindethemen abzielen, aber integraler Bestandteil des Managementsystems sind. Dazu zählen:

- > Responsible Lithium Partnership in Chile; Multi-Stakeholder Roundtable zur nachhaltigen Wasserbewirtschaftung (siehe hierzu ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften, ESRS E3 – Wasser),
- > Nickel-Projekt in Indonesien; Aufbau eines lokalen Partnerschaftsprojekts zur Verbesserung von Biodiversitätsschutz, Arbeitsbedingungen und Wasserqualität (siehe hierzu ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften, ESRS E3 – Wasser),
- > Marikana Coalition in Südafrika; Bildungs- und Sozialprojekt zur Unterstützung von Kindern und Jugendlichen in einer vom Platingruppenmetallen-Bergbau geprägten Region (siehe hierzu ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften).

Diese Projekte tragen zur ganzheitlichen Risikosteuerung im Sinne der OECD-Leitlinien bei und werden im Rahmen des RMDDMS koordiniert.

Im Berichtsjahr 2025 wurden zudem Schritte unternommen, um das RMDDMS an neue regulatorische Anforderungen anzupassen, insbesondere an die EU-Batterieverordnung. Dazu wurden interne Arbeitsgruppen gebildet, die gesetzliche Anforderungen analysierten und Konzepte zur Weiterentwicklung des Systems erarbeiteten. Zudem wurden interne Verfahren und Dokumentationssysteme angepasst und Ziele des Managementsystems spezifiziert.

STAKEHOLDER-EINBINDUNG

Ein kontinuierlicher Dialog mit internen und externen Stakeholdern ist für den Volkswagen Konzern zentral, um menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten wirksam umzusetzen. Gerade in komplexen globalen Lieferketten ist es für Unternehmen oft herausfordernd, objektive, konkrete und belastbare Informationen zu menschenrechtsrelevanten Situationen zu erhalten. Umso wichtiger ist die Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren – insbesondere im Rahmen von Multi-Stakeholder-Initiativen.

Der Volkswagen Konzern kooperiert mit nationalen und internationalen Partnern, um menschenrechtliche Risiken besser zu verstehen und geeignete Maßnahmen zu entwickeln. Dazu zählen Branchen- und Lieferketteninitiativen (zum Beispiel Branchendialog Automobilindustrie, Responsible Mica Initiative), internationale Standards und Normen (zum Beispiel UN-Leitprinzipien, OECD-Leitlinien) sowie der interne Austausch, etwa über das konzernweite Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit.

Diese Formate tragen dazu bei, die Methodik zur Nachhaltigkeitsbewertung von Lieferanten sowie das ReSC-System kontinuierlich weiterzuentwickeln. So wurden auch bei der Entwicklung des ReSC-Systems die Perspektiven von Stakeholdern berücksichtigt – beispielsweise durch die Auswertung externer Studien und die Mitwirkung in Multi-Stakeholder-Initiativen – und fließen auch systematisch in Risikoanalysen und Maßnahmenentwicklung ein.

Bei der Erfüllung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten des Volkswagen Konzerns werden durch unterschiedliche Formate die Perspektiven von Arbeitskräften in der Lieferkette einbezogen, um wesentlichen negativen und positiven Auswirkungen geeignet begegnen zu können. Die übergeordnete operative Verantwortung für die Durchführung der Formate und die Integration der Erkenntnisse in das Unternehmenskonzept trägt die Leitung Konzern Beschaffung Nachhaltigkeit.

Austauschformate mit Vertretenden von Arbeitskräften in der Lieferkette

Durch die Teilnahme an Multi-Stakeholder-Initiativen und Vor-Ort-Projekten erhält der Volkswagen Konzern Einblicke in die Sichtweisen der Arbeitskräfte in der Lieferkette. Der Branchendialog Automobilindustrie wurde im Jahr 2020 zur Umsetzung des Nationalen Aktionsplans (NAP) eingeführt. Der Volkswagen Konzern nimmt an dem Branchendialog Automobilindustrie und der Responsible Mica Initiative teil und ist ein Projektpartner des Responsible Lithium Partnership. In regelmäßigen Arbeitsgruppentreffen arbeitet der Volkswagen Konzern gemeinsam mit weiteren Mitgliedern und Partnern – darunter Vertretende von Arbeitskräften entlang der Lieferkette wie Nichtregierungsorganisationen und

Gewerkschaftsverbände – an Themen wie der Weiterentwicklung von Auditstandards sowie Maßnahmenkatalogen zur verbesserten Umsetzung von Sorgfaltspflichten und zur Förderung angemessener Arbeits- und Lebensbedingungen. Die Ergebnisse finden im Rahmen des ReSC-Systems Berücksichtigung. Somit fließen die Perspektiven der Arbeitskräfte in der Lieferkette je nach Initiative in unterschiedlicher Form in die Phasen der Risikoanalyse und Maßnahmenentwicklung in den Sorgfaltspflichtenprozess des Volkswagen Konzerns ein.

Im Berichtsjahr nahm der Volkswagen Konzern unter anderem am OECD Forum on Responsible Mineral Supply Chains mit den Schwerpunkten Transparenz und Governance in Rohstofflieferketten sowie Stärkung von Rechte-inhaber-Stimmen, am Branchendialog Automobilindustrie zu branchenweit abgestimmten Handlungsanleitungen und Arbeitsgruppen zu Arbeitsbedingungen sowie an Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS)-Formaten zu Meaningful Stakeholder Engagement teil.

Die gesammelten Erkenntnisse aus diesen Austauschformaten fließen in die Weiterentwicklung der Sorgfaltspflichtenprozesse ein, insbesondere auf Ebene der Maßnahmenentwicklung.

Austauschformate mit Arbeitskräften in der Lieferkette

Im Folgenden finden sich wesentliche Beispiele zu Austauschformaten mit Arbeitskräften in der Lieferkette wieder:

CASCADE Projekt: In Zusammenarbeit mit lokalen NGOs und Kautschukverarbeitungsbetrieben werden Maßnahmen entwickelt und implementiert, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern und die Anwendung ökologischer und sozialer Praktiken zu fördern. Die Sichtweisen der Arbeitskräfte flossen zudem durch eine initiale Risikoanalyse ein. Die Wirksamkeit der Zusammenarbeit wird überprüft, indem die Perspektiven von betroffenen Bauern durch Interviews und Fragebögen eingeholt werden. Die gesammelten Erkenntnisse aus diesen Austauschformaten fließen in die Weiterentwicklung der Sorgfaltspflichtenprozesse ein, insbesondere auf Ebene der Maßnahmenentwicklung.

Auditformate: Mithilfe von Lieferantenaudits werden die Ansichten von Arbeitskräften in der Lieferkette in Form von Befragungen (Interviews) direkt in die Erfüllung der Sorgfaltspflichten einbezogen. Zum Schutz der Arbeitskräfte der Lieferanten werden diese nach dem Zufallsprinzip ausgewählt, und die Auswertungen werden anonymisiert behandelt. Die Befragungen der Arbeitskräfte von Lieferanten dienen dazu, Verstöße oder Risiken im Rahmen des Audits zu identifizieren. Auf Basis der festgestellten Abweichungen im Audit wird ein Maßnahmenplan entwickelt. Da die Interviewergebnisse direkten Einfluss auf die Maßnahmenpläne haben können, werden die Befragungen der Arbeitskräfte als wirksame Vorgehensweise angesehen, um die Ansichten der Arbeitskräfte in der Lieferkette zu berücksichtigen. Erkenntnisse aus den Audits fließen auch in die Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems, der Risikoanalyse und in die Entwicklung geeigneter Maßnahmen ein. Zu den Auditformaten zählen beispielsweise der RSCI-Auditstandard der Responsible Supply Chain Initiative e. V. (RSCI) und Volkswagen spezifische Standards wie der VOC-Audit (S-Rating), der Sozial-Standard-Audit, der vor allem im Rahmen des HRFS Anwendung findet, und Rohstoffaudits.

Supply Chain Grievance Mechanism: Volkswagen hat zusätzlich ein Verfahren etabliert, welches es Arbeitskräften in der Lieferkette (einschließlich vulnerabler Gruppen) ermöglicht, ihre Interessen und Probleme jederzeit zu melden. Der Mechanismus ist für alle potenziell betroffenen Stakeholder wie Arbeitskräfte von Lieferanten sowie deren Vertretende wie Gewerkschaften oder zivilgesellschaftliche Akteure, NGOs oder Vertretende von Gemeinden in der Nähe der Produktionsstandorte offen. Der Supply Chain Grievance Mechanism dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte oder indirekte Lieferanten des Volkswagen Konzerns und ist über die Kanäle des Hinweisgebersystems zugänglich. Werden Risiken oder Verstöße identifiziert, werden entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Arbeitsgruppen im Rahmen von Multi-Stakeholder-Initiativen (beispielsweise der Initiative Drive Sustainability) sowie auch fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppen befassen sich mit der Wirksamkeit von Beschwerdemechanismen im Allgemeinen. Durch das Mitwirken an den Arbeitsgruppen können die Expertinnen und Experten des Supply-Chain-Grievance-Mechanism-Teams potenzielle Optimierungsbedarfe für selbigen identifizieren. Dabei werden teilweise auch relevante Stakeholder wie NGOs als Vertretende von Arbeitskräften in der Lieferkette als Dialogpartner eingebunden.

ABHILFE UND BESCHWERDEKANÄLE

Das Hinweisgebersystem dient als zentrales Beschwerdeverfahren für den Volkswagen Konzern. Die Koordination erfolgt durch das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg. Grundsätze, Meldekanäle und Verfahren sind im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“ im Abschnitt „Schutz von Hinweisgebenden“ ausführlich beschrieben.

Ansätze und Verfahren für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen

Zu den im Rahmen des ReSC-Systems eingesetzten Maßnahmen zur Abhilfe zählt insbesondere der Supply Chain Grievance Mechanism. Im Folgenden werden ergänzend die zugrunde liegenden Verfahren, Zuständigkeiten und die Umsetzung im Konzern erläutert.

Nach Eingang eines Hinweises wird dieser dokumentiert und – sofern kein Beschäftigtenfehlverhalten im eigenen Geschäftsbereich vorliegt – an den jeweils zuständigen Fachbereich innerhalb des Konzerns weitergeleitet. Hinweise auf menschenrechtliche oder umweltbezogene Risiken sowie Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner werden durch das Zentrale Aufklärungs-Office an den Supply Chain Grievance Mechanism übergeben. Die Bearbeitung erfolgt in einem internen IT-System, in dem alle Fälle dokumentiert werden.

Die Bearbeitung der Hinweise im Rahmen des Supply Chain Grievance Mechanism wird konzernweit einheitlich durch den Volkswagen Konzern gesteuert und erfolgt auf Basis eines verbindlichen Prozesshandbuchs. Die Umsetzung des SCGM-Prozesses erfolgt durch die jeweiligen Gesellschaften in den Regionen. Werden Risiken bei indirekten Lieferanten identifiziert, werden ebenfalls Maßnahmen ergriffen – beispielsweise die Durchführung eines Audits, um potenzielle oder tatsächliche Verstöße zu überprüfen. Dies setzt die Mitwirkung des direkten Lieferanten voraus, mit dem eine Vertragsbeziehung besteht. In schwerwiegenden Fällen kann dies zur vorübergehenden Sperrung oder zur Beendigung der Geschäftsbeziehung führen.

Maßnahmenpläne werden dokumentiert und allen Beteiligten zur Verfügung gestellt. Die Wirksamkeit von Abhilfemaßnahmen wird fallbezogen überprüft, zum Beispiel durch Abfragen zur Umsetzung, Re-Audits oder Befragungen betroffener Arbeitskräfte.

Verstöße oder Risiken, die im Rahmen von Audits festgestellt werden, gelten nicht als SCGM-Fälle. Dennoch wird auch hier ein Maßnahmenplan entwickelt und dessen Umsetzung nachgehalten. Die erfolgreiche Umsetzung ist Voraussetzung für ein positives S-Rating.

Im Berichtsjahr gab es Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG). Diese betrafen Arbeitskräfte von Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Lieferkette. Diese können auch auf Hinweisen basieren, die in Vorjahren beim jeweiligen Aufklärungs-Office eingegangen sind, deren Prüfung jedoch erst im Berichtsjahr abgeschlossen wurde. Damit liegen auch Fälle vor, die als schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen gemäß ESRS S2 zu bewerten sind. Da sich das LkSG an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, an der Erklärung der ILO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit sowie an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert, kann davon ausgegangen werden, dass die Verletzungen gegen Schutzgüter des LkSG insoweit als Verstöße gegen diese internationalen Rahmenwerke zu werten sind. Die Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter des LkSG betrafen das Verbot der Missachtung der Koalitionsfreiheit und das Verbot der Ungleichbehandlung in Beschäftigung.

Wirksamkeitsprüfung und Vertrauen der Arbeitskräfte in der Lieferkette in die Verfahren

Das Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns wird regelmäßig auf seine Wirksamkeit überprüft. Weitere Informationen hierzu befinden sich im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“.

Darüber hinaus befassen sich fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppen sowie Gremien im Rahmen von Multi-Stakeholder-Initiativen – wie etwa der Initiative Drive Sustainability – mit der generellen Wirksamkeit von Beschwerdemechanismen. Dabei werden teilweise auch externe Stakeholder wie NGOs als Vertretende von Arbeitskräften in der Lieferkette einbezogen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse unterstützen die Expertinnen und Experten des Supply Chain Grievance Mechanism bei der Identifikation potenzieller Optimierungsbedarfe.

Derzeit erfolgt keine systematische Erhebung darüber, ob Arbeitskräfte in der Lieferkette die bestehenden Beschwerdemechanismen kennen und ihnen vertrauen. Der Schutz von Hinweisgebenden ist durch die Konzernrichtlinie „Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns“ sowie deren Anlagen geregelt. Diese Richtlinie definiert verbindlich die Grundsätze zum Schutz der Identität und zur Vermeidung von Benachteiligungen oder Repressalien gegenüber Personen, die Hinweise geben, unabhängig davon, ob diese anonym oder offen erfolgen. Die Richtlinie ist konzernweit gültig und wird regelmäßig überprüft und aktualisiert. Weitere Informationen hierzu befinden sich im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“.

ZIELE, FORTSCHRITTSMESSUNG UND WIRKSAMKEIT VON MAßNAHMEN

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Lieferkette als wesentlich identifiziert. Diese betreffen insbesondere Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte. Zur Bewältigung dieser Auswirkungen und zur Förderung positiver Effekte verfolgt der Volkswagen Konzern im Rahmen des Responsible Supply Chain System (ReSC-System) ein strategisches Ziel:

- > Langfristiges Ziel: Bis 2040 sollen umsatzbasiert über 95 % der relevanten direkten Lieferanten ein positives S-Rating aufweisen.
- > Zwischenziel: Für das Berichtsjahr 2025 wurde ein Zwischenziel von 85 % definiert.

Ein positives S-Rating soll zeigen, dass ein direkter Lieferant durch die Erfüllung der Mindestkriterien des S-Ratings die Voraussetzung mitbringt, potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen der eigenen Arbeitskräfte mindern beziehungsweise vermeiden zu können und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte abzustellen.

Das S-Rating dient als zentrales Instrument zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten und ist eng mit den Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner verknüpft. Es trägt dazu bei, potenzielle negative Auswirkungen zu identifizieren und zu mindern sowie positive Auswirkungen zu fördern.

Die Zielsetzung wurde durch eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe entwickelt. Eine Einbindung betroffener Arbeitskräfte oder ihrer Vertretungen erfolgte nicht. Seit der Zieldefinition wurde das Ziel selbst nicht angepasst.

Die Fortschritte bei der Zielerreichung werden im Rahmen des konzernweiten TOP-10-Programms kontinuierlich überwacht. Im Jahr 2025 entsprach der Umsatzanteil der relevanten direkten Lieferanten mit positivem S-Rating 87 % des Gesamtbeschaffungsvolumens. Damit wurde das Zwischenziel erreicht. Die Fortschritte stimmen bislang mit der ursprünglichen Planung überein. Im Rahmen des Statusmonitorings erfolgt zudem eine Analyse von Trends und wesentlichen Veränderungen. Signifikante Abweichungen gegenüber der Zielplanung wurden bislang nicht festgestellt.

Das Ziel ist eng mit der Steuerung wesentlicher menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken entlang der Lieferkette verknüpft und unterstützt die Umsetzung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+.

Wirksamkeit von Maßnahmen und Verbesserungspotenziale

Die Wirksamkeit der im Rahmen des Responsible Supply Chain System (ReSC-System) umgesetzten Standardmaßnahmen wird regelmäßig überprüft. Grundlage bildet die Methodik Input – Output – Outcome – Impact, die eine systematische Bewertung entlang der Wirkungskette ermöglicht. Dabei wird für jede Maßnahme untersucht

- > welche Ressourcen eingesetzt wurden (Input),
- > welche Aktivitäten durchgeführt wurden (Output),
- > welche unmittelbaren Ergebnisse erzielt wurden (Outcome),
- > und ob eine Veränderung bei der Zielgruppe erkennbar ist (Impact).

Für jede Standardmaßnahme wurden – soweit möglich – spezifische Messindikatoren je Wirkungsebene definiert. Diese werden jährlich erhoben, dokumentiert und zur Bewertung der Wirksamkeit herangezogen. Der Zeitplan und die Indikatoren für die Wirksamkeitsprüfung sind je Maßnahme spezifisch zu erarbeiten.

Ergänzend wurden im Rahmen der Vertiefungsmaßnahmen des ReSC-Systems zusätzliche Mechanismen zur Wirksamkeitsprüfung etabliert:

- > Im Human Rights Focus System (HRFS) ist die Wirksamkeitsmessung integraler Bestandteil. Eine Maßnahme gilt als wirksam, wenn sie – entsprechend ihrer Zielsetzung – zur Reduktion menschenrechtlicher Risiken oder des Verursachungsbeitrags des Volkswagen Konzerns beiträgt.
- > Auch im Raw Materials Due Diligence Monitoring System (RMDDMS) werden Maßnahmen als wirksam bewertet, wenn sie zur Verbesserung der Lebenssituation von Menschen oder zum Schutz der Umwelt beitragen können. Für jede Maßnahme werden bereits bei Auswahl ein Zeitplan und Erfolgsindikatoren definiert und nachgehalten. Die Ergebnisse fließen in die jährliche Risikoanalyse für die 18 Hochrisikorohstoffe ein.

Für lieferantenspezifische Maßnahmen, die im Rahmen von Audits oder des Supply Chain Grievance Mechanism (zum Beispiel nach Hinweisen auf Verstöße) definiert und durch den Lieferanten umgesetzt werden, erfolgt die Wirksamkeitsprüfung durch Auditoren oder Fallbearbeitende des SCGM. Dies geschieht zum Beispiel im Rahmen von Desktop-Reviews oder Folge-Audits vor Ort.

Die Erkenntnisse aus diesen Wirksamkeitsprüfungen werden genutzt, um Maßnahmen weiterzuentwickeln und die Effektivität des ReSC-Systems kontinuierlich zu verbessern.

FORTSCHRITTSKENNZAHLEN UND MONITORING

Kennzahl	Einheit	2025	2024	Definition
Anzahl der direkten Lieferanten	Anzahl	>63.000	>66.000	Diese Kennzahl gibt die Anzahl der Lieferanten an, mit denen der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr Umsatz vorzuweisen hat.
Länder, in denen der Volkswagen Konzern direkte Lieferanten hat	Anzahl	93	95	Diese Kennzahl gibt die Anzahl der Länder an, in denen die direkten Lieferanten des Konzerns im Berichtsjahr lokalisiert waren. Ein Lieferantenstandort steht jeweils für einen Produktionsstandort eines direkten Lieferanten.
Expertinnen und Experten des Beschaffungsnetzwerks Nachhaltigkeit weltweit	Anzahl	130	140	Für diese Kennzahl werden alle Arbeitskräfte berücksichtigt, die in einem regelmäßigen Austauschformat zwischen den Konzerngesellschaften mit eingebunden sind.
Supply Chain Grievance Mechanism				
Hinweise aus dem Supply Chain Grievance Mechanism	Anzahl	180	213	Für diese Kennzahl werden alle Hinweise berücksichtigt, die im System angelegt wurden. Eine Plausibilität der Hinweise ist zum Zeitpunkt dieses Prozessschritts noch nicht nachgewiesen.
Medienmonitoring				
Direkte Lieferanten im Medienmonitoring	Anzahl	>40.000	>39.500	Gesamtanzahl aller direkten Lieferanten, die Bestandteil des Medienmonitorings waren. Berücksichtigt werden Lieferanten mit hoher oder mittlerer Risikoeinstufung gemäß der Risikoanalyse. Die Messung der Kennzahl erfolgt mithilfe eines IT-Tools eines externen Dienstleisters.
Umsatzanteil direkter Lieferanten im Medienmonitoring am Gesamtbeschaffungsvolumen	%	96	89	Die Kennzahl gibt den prozentualen Anteil der direkten Lieferanten am Gesamteinkaufsvolumen an, die im Berichtsjahr im Medienmonitoring waren.
S-Rating				
Vorhandenes S-Rating für direkte Lieferanten	Anzahl	16.218	14.709	Anzahl der direkten Lieferanten, bei denen im Berichtsjahr ein S-Rating vorlag.
davon: Lieferanten mit einem positiven S-Rating	Anzahl	16.178	14.682	Die Kennzahl berichtet die absolute Anzahl der direkten Lieferanten, die zum Stichtag ein positives Rating vorliegen haben.
Umsatzanteil der relevanten direkten Lieferanten mit positivem S-Rating am Gesamtbeschaffungsvolumen	%	87	83	Die Kennzahl gibt den prozentualen Anteil des Umsatzes der relevanten direkten Lieferanten mit positivem S-Rating am Gesamtbeschaffungsvolumen an.
Anzahl der durchgeführten Audits im Rahmen des S-Ratings	Anzahl	144	85	Absolute Anzahl aller im Berichtsjahr durchgeführten Audits, die durch den Prozess des S-Ratings angestoßen wurden.
Self-Assessment-Questionnaire (SAQ)				
Direkte Lieferanten mit abgeschlossenem SAQ	Anzahl	20.909	19.094	Anzahl der direkten Lieferanten, bei denen der SAQ ausgefüllt und final bewertet wurde. Es werden abgeschlossene SAQs berücksichtigt, die am Ende des jeweiligen Geschäftsjahres dem Volkswagen Konzern vorlagen.
Anteil der neuen Lieferanten, die anhand von Umwelt- und Sozialkriterien bewertet wurden (SAQ)	%	6	20	Diese Kennzahl gibt prozentual an, wie viele direkte Lieferanten im Berichtsjahr erstmalig den SAQ ausgefüllt, abgeschlossen und mit Volkswagen geteilt haben.
Verbesserungen bei direkten Lieferanten basierend auf SAQ	Anzahl	7.050	8.093	Anzahl der direkten Lieferanten, die ihren SAQ-Score im Berichtsjahr durch erneutes Ausfüllen des Fragebogens um mindestens einen Punkt verbessert haben.
Training				
Beschäftigte der Beschaffung, die an Qualifizierungsmaßnahmen zum Thema Nachhaltigkeit teilgenommen haben	Anzahl	5.102	5.129	Gibt die absolute Anzahl von Beschaffern des Volkswagen Konzerns an, die Schulungen mit Bezug auf Nachhaltigkeit vollständig absolviert haben.
Lieferanten, die eine Schulung zum Thema Nachhaltigkeit erhalten haben	Anzahl	6.470	9.818	Die Kennzahl gibt die absolute Anzahl direkter als auch potenziell direkter Lieferanten an, die im Geschäftsjahr an einer Schulung zum Thema Nachhaltigkeit teilgenommen haben. Hat ein Lieferant im Berichtsjahr an einer Lieferantenschulung vor Ort oder webbasiert teilgenommen und mindestens 50% der Schulungszeit absolviert, wird er bei der Erhebung der Kennzahl berücksichtigt.

Betroffene Gemeinschaften

Der Volkswagen Konzern hat eine große Verantwortung gegenüber der Gesellschaft, der Umwelt und seinen Partnern. Wir berücksichtigen dabei auch die Gemeinschaften, die direkt oder indirekt von den Aktivitäten des Konzerns betroffen sein können. Ihr Schutz und ihre Einbindung sind zentrale Bestandteile einer verantwortungsvollen und nachhaltigen Unternehmensführung.

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG AUF BETROFFENE GEMEINSCHAFTEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Ökonomische, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften				
Diese Auswirkung kann sich in Einzelfällen durch die Verletzung ökonomischer, sozialer und kultureller Rechte von Gemeinschaften, etwa durch Umweltverschmutzung, Wasserknappheit, Biodiversitätsverlust, unsichere Lebensbedingungen, Zwangs- und Kinderarbeit, sowie durch die Einschränkung oder Verletzung der Rechte indigener und lokaler Bevölkerungsgruppen ergeben. Diese Auswirkung betrifft insbesondere rohstoffreiche Regionen entlang der Lieferkette.	—	 	 	
 Chance	 Positive Auswirkung	 Tatsächliche Auswirkung	 Vorgelagerte Wertschöpfungskette	 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)
 Risiko	 Negative Auswirkung	 Potenzielle Auswirkung	 Eigener Geschäftsbereich	 Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)
			 Nachgelagerte Wertschöpfungskette	 Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Im Berichtsjahr wurde erstmals im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine negative Auswirkung entlang der Lieferkette betreffend die ökonomischen, sozialen und kulturellen Rechte von Gemeinschaften identifiziert. Der Volkswagen Konzern nimmt die Verantwortung wahr, Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften in rohstoffbezogenen Lieferketten zu identifizieren und ihnen – je nach Charakter der Auswirkung – mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen oder positive Entwicklungen zu fördern.

Das Zusammenspiel von Strategie und Geschäftsmodell, dem Managementkonzept (Responsible Supply Chain System – ReSC-System) sowie den Maßnahmen und Verfahren bildet einen strukturierten Rahmen zur Steuerung der in diesem Kapitel identifizierten Maßnahmen im Kontext der Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften in rohstoffbezogenen Lieferketten. Die Steuerungsmöglichkeiten variieren je nach Einflussbereich innerhalb der Lieferkette und sind teilweise durch begrenzten Zugriff auf vorgelagerte Stufen eingeschränkt. Dennoch dienen die genannten Elemente als Grundlage für die risikoorientierte Bearbeitung der relevanten Auswirkung dieses Kapitels.

Über das ReSC-System werden Anforderungen an Geschäftspartner formuliert, die unter anderem den Schutz betroffener Gemeinschaften adressieren. Der Code of Conduct für Geschäftspartner enthält verbindliche Vorgaben

wie das Verbot von Zwangsräumungen, die Achtung menschenwürdiger Lebensbedingungen sowie die Berücksichtigung der Rechte indigener Völker. Diese Anforderungen sind Bestandteil der vertraglichen Grundlage mit unseren Lieferanten und werden im Rahmen des ReSC-Systems systematisch abgefragt und bewertet.

Ergänzend dazu verweist die Responsible Raw Material Policy auf das Recht indigener Gemeinschaften auf freie, vorherige und informierte Zustimmung (Free, Prior and Informed Consent – FPIC) bei Aktivitäten mit potenziellen Auswirkungen auf ihre Rechte sowie auf die Einbindung indigener Gruppen in Stakeholder-Prozesse. Die Policy dient als strategischer Orientierungsrahmen für den Umgang mit menschenrechtlichen Risiken in Rohstofflieferketten.

Weitere Elemente wie die Risikoanalyse, der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM), das Human Rights Focus System (HRFS) und das Raw Materials Due Diligence System (RMDDMS) tragen zur Identifikation, Bewertung und Bearbeitung menschenrechtlicher Aspekte bei, die Gemeinschaften betreffen können. Diese Systeme ermöglichen unter anderem die Erfassung von Vorfällen, die Durchführung von Bewertungen sowie die Ableitung von Maßnahmen in Bezug auf menschenrechtliche Aspekte in der Lieferkette.

Die genannten Instrumente wirken komplementär und adressieren die in diesem Kapitel beschriebene Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften. Zur Vermeidung von inhaltlichen Wiederholungen wird auf die detaillierte Beschreibung der Maßnahmen im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ verwiesen. Die im Folgenden dargestellte Perspektive ergänzt die dort beschriebene um die spezifische Relevanz der identifizierten negativen Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften sowie die Einbindung relevanter Stakeholdergruppen, insbesondere indigener Gemeinschaften und lokaler Akteure. Der Fokus liegt weiterhin auf der Einhaltung von Nachhaltigkeitsanforderungen durch Lieferanten. In einzelnen Projekten mit Bezug zu kritischen Rohstoffen wurden jedoch ergänzende Ansätze zur Einbindung betroffener Gemeinschaften umgesetzt. Diese Projekte zielen darauf ab, menschenrechtliche und ökologische Risiken in rohstoffproduzierenden Regionen zu adressieren und lokale Akteure – darunter indigene Gemeinschaften – in Dialogformate und Maßnahmenentwicklung einzubeziehen. Die Ergebnisse dieser Einbindung fließen in die Weiterentwicklung projektbezogener Maßnahmen ein.

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf ökonomische, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS festgelegt.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden insbesondere Gemeinschaften in rohstoffproduzierenden Regionen als betroffen identifiziert. Die Analyse basiert auf dem Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS), welches sich auf menschenrechtliche und ökologische Risiken im Zusammenhang mit kritischen Rohstoffen konzentriert. Der Schwerpunkt liegt daher auf der vorgelagerten Wertschöpfungskette, insbesondere auf Gemeinschaften, die durch Aktivitäten von Lieferanten oder Subunternehmern in Abbau- und Produktionsregionen beeinflusst werden. Darüber hinaus wurden folgende Typen von Gemeinschaften berücksichtigt:

- > Gemeinschaften entlang der vorgelagerten Lieferkette, zum Beispiel in Bergbauregionen in Chile, Südafrika, Indonesien, Indien und Madagaskar.
- > Gemeinschaften an den Endpunkten der Wertschöpfungskette, etwa in Regionen des Rohstoffabbaus oder der Entsorgung, die durch Umweltbelastungen oder soziale Auswirkungen betroffen sein können.
- > Indigene Gemeinschaften, deren Rechte und Lebensgrundlagen durch Landnutzung, Wasserverbrauch oder andere Eingriffe beeinträchtigt werden können.
- > Lokale Gemeinschaften, die durch Infrastruktur, Beschäftigung, soziale Programme oder Dialogformate in ihrer Lebensrealität beeinflusst werden können.

Diese Gemeinschaften sind nicht Teil der eigenen Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns, durch Geschäftsbeziehungen und die vorgelagerte Lieferkette allerdings mittelbar betroffen.

Das Hinweisgebersystem dient als zentrales Beschwerdeverfahren für den Volkswagen Konzern. Die Koordination erfolgt durch das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg. Grundsätze, Meldekanäle und Verfahren sind im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“ im Abschnitt „Schutz von Hinweisgebenden“ ausführlich beschrieben.

Im Berichtsjahr gab es keine Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter gemäß dem Lieferkettensorgfaltpflichtengesetz, die betroffene Gemeinschaften in der vor- und nachgelagerten Lieferkette betrafen. Damit liegen auch keine Fälle vor, die als schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen gemäß ESRS S3 zu bewerten sind, da sich das LkSG an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, an der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO – International Labour Organisation) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit sowie an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert.

Zur Stärkung der Rechte und der Verbesserung der Lebensbedingungen betroffener Gemeinschaften engagiert sich der Volkswagen Konzern in lokalen und internationalen Initiativen.

Die Durchführung von Projekten in rohstoffproduzierenden Regionen zielt darauf ab, menschenrechtliche und ökologische negative Auswirkungen zu adressieren und die Lebensbedingungen der betroffenen Gemeinschaften zu verbessern. Durch gezielte Maßnahmen sollen negative Auswirkungen gemindert, strukturelle Herausforderungen angegangen und lokale Akteure in ihrer Handlungsfähigkeit gestärkt werden.

Die Einbindung betroffener Gemeinschaften erfolgt über Multi-Stakeholder-Plattformen, lokale Partnerschaften und Dialogformate. Dabei werden insbesondere die Perspektiven indigener Gruppen, zivilgesellschaftlicher Organisationen und lokaler Behörden berücksichtigt. Die Ergebnisse dieser Einbindung – insbesondere aus den im Folgenden beschriebenen Projekten – fließen in die Weiterentwicklung der jeweiligen Projektmaßnahmen und Themenfelder ein. Ein Bezug zum unternehmensinternen Due-Diligence-Prozess, etwa im Rahmen des ReSC-Systems, besteht punktuell, erfolgt jedoch nicht systematisch. Die Einbindung betroffener Gemeinschaften erfolgt im Rahmen des ReSC-Systems. Die operative Verantwortung liegt bei der Konzern Beschaffung Nachhaltigkeit der Volkswagen AG. Die strategische Steuerung ist im ReSC-System verankert und wird durch die übergeordnete Governance-Struktur des Konzerns begleitet. In einzelnen Projekten werden Rückmeldungen aus Dialogformaten dokumentiert und fließen in die Weiterentwicklung der Maßnahmen ein.

In den beschriebenen Projekten werden – soweit möglich – auch Perspektiven von vulnerablen Gruppen berücksichtigt, etwa durch die Einbindung lokaler Nichtregierungsorganisationen (NGOs) oder zivilgesellschaftlicher Organisationen. Die Berücksichtigung spezifischer Gruppen wie indigener Gemeinschaften ist in den Projektbeschreibungen enthalten. Eine systematische Erfassung der Perspektiven einzelner Gruppen innerhalb der Gemeinschaften (zum Beispiel Frauen und Mädchen) erfolgt derzeit nicht flächendeckend.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde eine wesentliche negative Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften in rohstoffproduzierenden Regionen identifiziert. Diese betreffen insbesondere ökologische und soziale Aspekte, die durch Aktivitäten in der vorgelagerten Lieferkette entstehen können – etwa durch Wasserverbrauch, Landnutzung oder Lebensbedingungen in Abbaubieten. Auch wenn keine direkte Geschäftsbeziehung zu einzelnen Minen besteht, wurden die nachfolgenden Regionen aufgrund ihrer strukturellen Risikolage und ihrer Bedeutung für kritische Rohstoffe als besonders relevant eingestuft. Die dort ansässigen Gemeinschaften – darunter indigene Gruppen und lokal betroffene Bevölkerungen – stehen im Mittelpunkt der jeweiligen Projektmaßnahmen, die darauf abzielen, negative Auswirkungen zu adressieren, lokale Akteure zu stärken und menschenrechtliche sowie ökologische Herausforderungen im Umfeld der Rohstoffgewinnung zu bearbeiten. Insbesondere folgende Projekte des Volkswagen Konzerns zahlen darauf ein:

Responsible Lithium Partnership (Chile)

Im Rahmen des Multi-Stakeholder-Projekts „Responsible Lithium Partnership“ engagierte sich der Volkswagen Konzern für eine nachhaltige Wasserbewirtschaftung im Salar de Atacama – einer Region mit empfindlichem Ökosystem und Wasserknappheit. Ziel war es, durch Dialog und gemeinsame Maßnahmen Konflikte über Wasserressourcen zu vermeiden und die Rechte der lokalen Bevölkerung zu stärken. Die Einbindung relevanter Stakeholder – darunter indigene Gemeinschaften, lokale Zivilgesellschaft, NGOs, Wissenschaft, Unternehmen, Behörden und Bergbauunternehmen – erfolgte systematisch über die von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

koordinierte Plattform Mesa Multiactor. Seit 2021 ermöglichte diese den kontinuierlichen Dialog zwischen 22 lokalen Akteuren.

Die Region Salar de Atacama ist ein bedeutender Standort für die Gewinnung von Lithium – einem Rohstoff, der für die Elektromobilität von zentraler Bedeutung ist. Aufgrund der wasserintensiven Fördermethoden und der sensiblen ökologischen Bedingungen bestehen potenziell negative Auswirkungen für indigene Gemeinschaften, insbesondere im Hinblick auf den Zugang zu Wasserressourcen. Vor diesem Hintergrund wurde die Region im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als besonders relevant eingestuft. Das Projekt zielt darauf ab, betroffene Gemeinschaften frühzeitig in Dialogprozesse einzubinden und gemeinsam mit lokalen Akteuren Lösungsansätze für identifizierte Herausforderungen zu entwickeln.

Zu Beginn des Berichtsjahres fand zudem eine internationale Stakeholder-Veranstaltung in Berlin statt, die den Austausch zwischen Projektpartnern und zivilgesellschaftlichen Organisationen förderte und Best Practices für die Umsetzung von Sorgfaltspflichten in der tiefen Lieferkette aufzeigte. Hier nahmen auch Vertretende der betroffenen Gemeinschaften aus Chile teil, sowohl als Diskutanten als auch Teilnehmende der Veranstaltung. Zu den umgesetzten Maßnahmen zählen ein Wasserkataster, hydrologische Kartierungen, Umweltbildungsinitiativen sowie ein Grauwasser-Recyclingsystem an einer lokalen Schule. Die Ergebnisse der Stakeholder-Einbindung flossen direkt in die rohstoffbezogene Risikoanalyse und Maßnahmenentwicklung im Rahmen des unternehmensinternen Due-Diligence-Prozesses im RMDDMS ein. Die Wirksamkeit wurde durch die GIZ evaluiert. Nach erfolgreicher Aufbauarbeit wurde das Projekt planmäßig in eine lokal verankerte Struktur überführt. Die lokalen Akteure zeigen ein hohes Maß an Engagement, und die initiierten Maßnahmen werden konsequent fortgeführt.

Aus Sicht von Volkswagen wurde das zentrale Ziel des Projekts – die Sicherung und Stärkung lokalen Engagements – erreicht. Das Projekt leistet damit weiterhin einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in der Region.

Marikana Coalition (Südafrika)

Der Volkswagen Konzern unterstützt über seine Marke Scania die Marikana Coalition, ein Bildungs- und Sozialprojekt in einer vom Platin-Group-Metals (PGM)-Bergbau geprägten Region Südafrikas. Die Region Marikana ist durch den Abbau von Platingruppenmetallen geprägt, die auch in globalen Lieferketten für Automobilanwendungen eine Rolle spielen. Die dort ansässigen Gemeinschaften sind in besonderem Maße von den sozialen und wirtschaftlichen Folgen des Bergbaus betroffen. Das Projekt adressiert strukturelle Herausforderungen in einer Region, die mittelbar mit globalen Rohstoffströmen verbunden ist.

Ziel ist es, Kindern und Jugendlichen in einer strukturell benachteiligten Bergbauregion Perspektiven jenseits des Bergbaus zu eröffnen. In einem ehemaligen Minengebäude wurde ein Jugendzentrum eingerichtet, das Bildungsangebote, Berufsberatung und soziale Unterstützung bietet. Das Zentrum wird von lokal geschultem Personal betrieben und dient als sicherer Ort für junge Menschen. Die Initiative trägt zur Stärkung der sozialen Infrastruktur und zur Förderung der Rechte von Gemeinschaften bei, die direkt von Bergbauaktivitäten betroffen sind. Das Projekt läuft zunächst bis zum Ende des Berichtsjahres, mit der Option einer Verlängerung. Gesteuert wird die Marikana Coalition von einem Steuerungskomitee, das vierteljährlich die Fortschritte und Ergebnisse überprüft.

Nickel-Projekt (Indonesien)

Als Gründungsmitglied eines lokalen Partnerschaftsprojekts engagiert sich der Volkswagen Konzern für die Verbesserung von Umwelt- und Sozialstandards im indonesischen Nickelsektor – insbesondere in Bergbauregionen in Halmahera. Die identifizierte Region ist bedeutend für die Nickelgewinnung, einem Rohstoff, der unter anderem in Batterien für Elektrofahrzeuge verwendet wird. Aufgrund der ökologischen Sensitivität und der sozialen Herausforderungen in den Abbau- und Verarbeitungsgebieten wurde die Region als prioritär für ein partnerschaftliches Engagement identifiziert. Die betroffenen Gemeinschaften stehen im Fokus der Maßnahmen, auch wenn keine direkte Lieferbeziehung zu einer bestimmten Mine besteht. Ziel ist es, Biodiversität zu schützen, Lebensbedingungen zu verbessern und die Wasserqualität in Bergbauregionen zu sichern.

Im Zuge der Projektvorbereitung wurde eine umfassende Studie durchgeführt, um zentrale ökologische und soziale Herausforderungen sowie potenzielle Interessenkonflikte zu identifizieren. Dabei wurden lokale NGOs eingebunden, um die Perspektiven der betroffenen Gemeinschaften angemessen zu berücksichtigen. Die Ergebnisse bildeten die Grundlage für die Projektabgrenzung und die Definition priorisierter Handlungsfelder. In Zusammenarbeit mit lokalen Stakeholdern, NGOs und Unternehmen sollen konkrete Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden, um ESG-Risiken zu adressieren. Ein zentrales Element ist die Einrichtung eines Stakeholder-Forums, das den kontinuierlichen Dialog mit lokalen Anspruchsgruppen sicherstellen soll. Ziel ist eine transparente und wirksame Einbindung relevanter Stakeholder.

Die Initiative ist Teil eines umfassenden Engagements zur Förderung verantwortungsvoller Rohstoffgewinnung und zur Stärkung der Rechte betroffener Gemeinschaften. Das Projekt ist auf drei Jahre angelegt und läuft bis Ende 2028. Im Rahmen der Projektinitiierung wird derzeit ein Konzept zur Wirksamkeitsmessung entwickelt. Ziel ist es, die Effektivität der geplanten Maßnahmen und Initiativen hinsichtlich der angestrebten Verbesserungen für die betroffenen Gemeinschaften systematisch zu erfassen und zu bewerten. Die Ausarbeitung erfolgt in enger Abstimmung mit lokalen Partnern und NGOs, um sicherzustellen, dass relevante Indikatoren und Methoden die tatsächlichen Bedürfnisse und Perspektiven der Gemeinschaften widerspiegeln. Die Ergebnisse sollen künftig als Grundlage für die Bewertung der Projektergebnisse dienen.

Responsible Mica Initiative (Indien, Madagaskar)

In Mica-produzierenden Regionen wie Indien und Madagaskar sind strukturelle Herausforderungen wie Armut und ein erhöhtes Risiko für Kinderarbeit bekannt. Diese Kontexte gelten branchenübergreifend als besonders sensibel und wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als potenziell relevant für menschenrechtliche Risiken eingestuft. Vor dem Hintergrund, dass Mica ein eingesetzter Rohstoff im Konzern ist, verfolgt der Volkswagen Konzern einen vorsorgenden Ansatz und engagiert sich in der Responsible Mica Initiative (RMI), um zur Verbesserung der Situation vor Ort beizutragen. Die Initiative bindet lokale Gemeinschaften und zivilgesellschaftliche Organisationen aktiv ein, um strukturelle Ursachen von Kinderarbeit zu adressieren. Dazu zählen Maßnahmen wie der Zugang zu Bildung, die Förderung alternativer Einkommensquellen für Eltern sowie die Anbindung an staatliche Unterstützungsprogramme. Die Aktivitäten zielen darauf ab, die Resilienz der lokalen Bevölkerung zu stärken und langfristige Entwicklungsperspektiven zu schaffen. Das Community Empowerment Program der RMI wurde im Jahr 2018 gestartet. Seit 2020 wird es im Rahmen der Mitgliedschaft von Porsche in der RMI finanziell unterstützt. Es handelt sich um ein langfristig angelegtes, kontinuierliches Projekt ohne derzeit geplantes Enddatum. Die aktuelle Projektphase läuft bis Dezember 2027. Nach einer kritischen Würdigung soll das Projekt, sofern notwendig mit Anpassungen, dann weitergeführt werden. Die aktuelle Strategieplanung der RMI erstreckt sich bis zum Jahr 2030.

Im Rahmen der Mitgliedschaft verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, zur Verbesserung der Lebensbedingungen beim Abbau von Mica beizutragen. Der Konzern unterstützt die Initiative finanziell und strategisch und arbeitet industrieübergreifend an der Entwicklung von Maßnahmen sowie an der Standardisierung von Prozessen und Auditstandards mit. Eigene quantifizierte Zielgrößen wurden bislang nicht definiert; die Festlegung konkreter Ziele erfolgt durch die Initiative selbst. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist als Vertreterin des Konzerns aktiv in verschiedenen Arbeitsgruppen der RMI eingebunden und kann dadurch Einfluss auf die strategische Ausrichtung und Zielsetzung nehmen.

Zur Überprüfung der Wirksamkeit der unterstützten Maßnahmen nutzt der Volkswagen Konzern die regelmäßigen Impact Assessments, die durch die RMI beauftragt und öffentlich verfügbar sind. Das jüngste Assessment des Community Empowerment Program deckt den Zeitraum von 2021 bis 2024 ab. Die Ergebnisse fließen in die interne Bewertung menschenrechtlicher Risiken sowie in die Ableitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lieferkette ein.

Kundinnen und Kunden

Der Schutz von Verkehrsteilnehmenden sowie die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden stehen für den Volkswagen Konzern im Fokus.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNGEN IM BEREICH PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkungen	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden				
Diese Auswirkung betrifft den Bereich der persönlichen Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden. Des Weiteren steht der Schutz von verletzlichen Verkehrsteilnehmenden (zum Beispiel Radfahrern, Fußgängern) und weiteren möglichen Unfallbeteiligten im Fokus. Durch den Einsatz aktiver und passiver Sicherheitssysteme leistet der Konzern einen Beitrag, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten zu reduzieren.	+			
				
Die Auswirkung besteht für die Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden und steht individuell in Zusammenhang mit Unfällen im Straßenverkehr. Mit der zunehmenden Relevanz von Software und Konnektivität in Fahrzeugen steigt auch die abstrakte Gefahr eines unbefugten Zugriffs mit möglichen Auswirkungen auf die Sicherheit des Fahrzeugs und damit auch für die verbundenen Rechtsgüter von Kundinnen und Kunden.	–			
				

 Chance
  Positive Auswirkung
  Tatsächliche Auswirkung
  Vorgelagerte Wertschöpfungskette
  Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)

 Risiko
  Negative Auswirkung
  Potenzielle Auswirkung
  Eigener Geschäftsbereich
  Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)

 Nachgelagerte Wertschöpfungskette
  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Die in der Wesentlichkeitsanalyse analysierten Auswirkungen betreffen insbesondere den Gesundheitsschutz im Fahrzeugkontext. Unter dem Begriff „Kundinnen und Kunden“ werden im Sinne der ESRS auch Konsumentinnen und Konsumenten sowie (End-)Nutzerinnen und Nutzer zusammengefasst. Zu den betrachteten Gruppen zählen Fahrzeugführende und -insassen. Darüber hinaus richtet sich der Fokus auf den Schutz verletzlicher Verkehrsteilnehmender wie Radfahrer und Fußgänger sowie weiterer potenzieller Unfallbeteiligter. Bei der Bewertung dieser Auswirkungen werden unterschiedliche Nutzer- und Insassengruppen berücksichtigt. Dabei wird insbesondere geprüft, ob bestimmte Gruppen besondere Anforderungen stellen, die entsprechend berücksichtigt werden müssen.

Durch die Teilnahme am Straßenverkehr können Nutzerinnen und Nutzer von Fahrzeugen aller Hersteller grundsätzlich in Unfälle verwickelt werden. Dies kann gesundheitliche Beeinträchtigungen zur Folge haben. Der Volkswagen Konzern ist sich seiner Verantwortung bewusst und arbeitet stetig daran, zur Vermeidung von Unfällen und zur Verringerung der Unfallfolgen beizutragen.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen wirken sich unmittelbar auf das Geschäftsmodell, die strategische Ausrichtung sowie die Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns aus. Das Thema Fahrzeugsicherheit ist dabei übergeordnet in der konzernweiten Sicherheitsstrategie verankert, in deren Zentrum die Sicherheit der Kundinnen und Kunden weltweit steht. Zur Koordination der sicherheitsrelevanten Themen ist ein markenübergreifender Arbeitskreis Sicherheitssystem (AKS) eingerichtet, der konzernweit Anforderungen definiert und deren Umsetzung begleitet.

Auf die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen auf Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette reagiert der Volkswagen Konzern im Bereich Kundinnen und Kunden mit gezielten Maßnahmen:

So sollen die positiven Auswirkungen im Bereich der persönlichen Sicherheit durch interne Sicherheitsvorgaben sowie durch die konsequente Implementierung moderner Sicherheitstechnologien weiter gestärkt werden. Die Ausarbeitung der Sicherheitsstrategie erfolgt im Arbeitskreis Sicherheitssystem (AKS), der die erarbeiteten Inhalte dem Konzern Vorstandsausschuss Technologie zur Freigabe vorlegt. Die Verantwortung für die Sicherheit der in Verkehr gebrachten Produkte liegt beim Ausschuss Produktsicherheit (APS). Eine konzernweit gültige Richtlinie zur Produktsicherheit und -konformität schreibt die Einrichtung eines APS bei den jeweils verantwortlichen Herstellern verbindlich vor. Zudem besteht die Verpflichtung, den APS bei sicherheitsrelevanten Vorgängen einzubeziehen, um eine einheitliche und wirksame Umsetzung sicherheitsbezogener Maßnahmen im gesamten Konzern zu gewährleisten.

Eine ausführliche Darstellung der konkreten Maßnahmen in diesem Handlungsfeld erfolgt im Abschnitt „Maßnahmen: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden“.

MANAGEMENTKONZEPTE: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Um die Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen mit Fahrzeugen des Konzerns kontinuierlich zu reduzieren, hat der Volkswagen Konzern ein ineinandergreifendes System von Managementstrukturen etabliert. Diese ergeben ein konzernweites Governance-Konzept für Fahrzeugsicherheit, das die Grundlage für ein hohes Maß an Produktqualität sowie die Einhaltung gesetzlicher und behördlicher Vorgaben, interner Sicherheitsvorgaben und Anforderungen des Verbraucherschutzes bildet.

Zentraler Bestandteil dieses Konzepts ist die kontinuierliche Ausrichtung an hohen Sicherheitsstandards für mechanische, mechatronische und elektronische Systeme sowie für die funktionale Sicherheit der Fahrzeuge. Aufbauend darauf sind konzernweit Managementsysteme über Konzernrichtlinien definiert, die diese Sicherheitsstandards, geltende Normen sowie den Stand der Technik systematisch in den Prozessen der Fahrzeugentwicklung, -fertigung und -prüfung innerhalb der Markengesellschaften verankern. Dabei werden stets alle drei Ebenen – gesetzliche Vorgaben, interne Sicherheitsvorgaben und Verbraucherschutzstandards – berücksichtigt. Dieses Kapitel stellt die zugrunde liegende Sicherheitsstrategie sowie die relevanten Konzernrichtlinien im Detail vor.

Sicherheitsstrategie

Um die bestehenden Systeme zur Fahrzeugsicherheit noch stärker im strategischen Gesamtkonzept des Volkswagen Konzerns zu verankern, wurde eine konzernweite Sicherheitsstrategie entwickelt und vom Vorstand verabschiedet.

Ziel dieser Strategie ist es, einen nachhaltigen Beitrag zur weltweiten Verkehrssicherheit zu leisten. Im Mittelpunkt steht dabei die Reduzierung der Zahl von Schwerverletzten und Getöteten bei Unfällen mit Fahrzeugen der Konzernmarken. Zur Erreichung dieses Ziels werden sowohl Maßnahmen zur Unfallvermeidung (aktive Sicherheit) als auch zur Minderung von Unfallfolgen (passive/integrale Sicherheit) kontinuierlich weiterentwickelt.

Die Sicherheitsstrategie verfolgt das Ziel, ein hohes Schutzniveau für Kundinnen und Kunden sowie weitere potenzielle Unfallbeteiligte zu gewährleisten. Dies geschieht durch den gezielten Einsatz moderner Technologien, mit denen interne und externe Sicherheitsanforderungen, gesetzliche Vorgaben sowie Verbraucherschutzstandards adressiert und marktspezifisch umgesetzt werden. Tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden können beispielsweise durch technische Mängel oder Qualitätsprobleme entstehen. Durch die konsequente Erfüllung der definierten Sicherheitsanforderungen wirkt der Volks-

wagen Konzern diesen Auswirkungen aktiv entgegen. Auf diese Weise soll die Zahl der Unfallopfer verringert und gleichzeitig eine tatsächliche und potenziell positive Auswirkung im Sinne der Wesentlichkeitsanalyse erzielt werden.

Die Ausrichtung der Sicherheitsentwicklungen in den Marken des Volkswagen Konzerns erfolgt auf Basis der konzernweiten Sicherheitsstrategie. Diese wird unter anderem im Konzerngremium „Arbeitskreis Sicherheitssystem“ (AKS) verfolgt und weiterentwickelt.

Sollte sich ein Anpassungsbedarf ergeben, prüfen die Leitenden der Sicherheitsentwicklungen in den jeweiligen Marken die Notwendigkeit einer Aktualisierung. Bei Bedarf wird die Strategie entsprechend angepasst, um weiterhin ein hohes Schutzniveau und die Einhaltung aller relevanten Anforderungen sicherstellen zu können.

Konzernrichtlinie Automotive Cyber Security Management System

Um der Gefahr unbefugter Zugriffe auf Fahrzeuge und deren digitalen Angebote entgegenzuwirken, hat der Volkswagen Konzern im Rahmen der Konzernrichtlinie „Automotive Cyber Security Management System“ (ACSMS) ein Automotive-Cyber-Security-Managementsystem etabliert. Ziel dieses Systems ist es, potenziellen negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden, insbesondere durch Manipulation digitaler Fahrzeugfunktionen, entgegenzuwirken. Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung von Fahrzeugen bringen neue Herausforderungen mit sich, insbesondere im Hinblick auf die Integrität und Sicherheit softwarebasierter Systeme. Gesetzliche Vorgaben, wie etwa die Regelung UN-R 155 zur Cybersicherheit und zum Cybersicherheitsmanagementsystem der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), stellen verbindliche Anforderungen an die Fahrzeug- sowie Softwareentwicklung. Diese Anforderungen haben weitreichende Auswirkungen auf die IT-Systeme und die gesamte Sicherheitsarchitektur moderner Fahrzeuge.

Um das Risiko von Cyberangriffen auf Fahrzeuge auch in Zukunft zu steuern und angemessen darauf reagieren zu können, optimiert der Volkswagen Konzern seine Automotive-Cyber-Security-Managementsysteme kontinuierlich in allen Konzernmarken. Ein markenübergreifender Austausch findet statt, sodass sowohl prozessuale als auch produktbezogene Aspekte der Cybersicherheit gemeinsam weiterentwickelt werden. Im Mittelpunkt steht dabei stets der Schutz der Kundinnen und Kunden.

Ein zentrales Ziel des ACSMS ist es, die Cybersicherheit über den gesamten Produktlebenszyklus eines Fahrzeugs und seines digitalen Ökosystems hinweg zu stärken. Mit der zunehmenden Digitalisierung, zunehmender Konnektivität und der Entwicklung neuer Mobilitätsformen wie Shared Mobility gewinnt das Thema Cyber Security zunehmend an Bedeutung - auch im Hinblick auf die Gesundheit und Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer.

Das ACSMS definiert in Form von Richtlinien und Kontrollmaßnahmen, wie die Cybersicherheit im Fahrzeugbereich aufgebaut, umgesetzt und dauerhaft gewährleistet werden soll. Ziel ist es, unberechtigte Zugriffe auf Fahrzeuge und deren digitale Systeme wirksam zu verhindern. Die Wirksamkeit des ACSMS mit einer entsprechenden Zertifizierung wurde durch die jeweils zuständigen Typgenehmigungsbehörden der Konzernmarken bestätigt. Grundlage hierfür waren externe Audits, die die Einhaltung der UNECE-Regelung UN-R 155 zum Gegenstand hatten. Innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Zertifizierung erfolgen jährliche Überwachungsaudits zur Sicherstellung der kontinuierlichen Konformität.

Die ACSMS-Richtlinie gilt konzernweit als Mindestanforderung für alle kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, welche Typgenehmigungen für Fahrzeuge beantragen oder relevante Schnittstellen zu solchen Gesellschaften aufweisen. Dies umfasst auch Unternehmen, die Teile des digitalen Ökosystems entwickeln oder betreiben sowie Software-Updates für Fahrzeuge bereitstellen und durchführen.

Für die Definition und Weiterentwicklung des Managementkonzepts ACSMS ist die Leitung Konzern Qualitätsmanagement, Digitalisierung und IT verantwortlich. Die Umsetzung innerhalb der jeweiligen Konzerngesellschaft obliegt der obersten Leitungsebene, also dem Vorstand oder der Geschäftsführung.

Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität

Die Konzernrichtlinie „Produktsicherheit und -konformität“ spielt insbesondere im Hinblick auf die persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden eine zentrale Rolle. Sie legt konzernweit einheitliche Standards fest, um

sowohl gesetzliche Verpflichtungen als auch den eigenen Anspruch des Volkswagen Konzerns an die Produktverantwortung für in den Verkehr gebrachte Produkte zu erfüllen. Sämtliche geltende gesetzliche und behördliche Anforderungen sind einzuhalten. Darüber hinaus verpflichtet die Richtlinie zur Einrichtung eines Systems zur aktiven und passiven Produktbeobachtung. Ziel ist es, potenzielle Gefahren, die von Produkten ausgehen könnten, frühzeitig zu erkennen und im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren abzuwehren. Die Umsetzung der Konzernrichtlinie „Produktsicherheit und -konformität“ obliegt den Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, die als verantwortliche Hersteller Fahrzeuge produzieren oder produzieren lassen und in den Verkehr bringen. Diese sind verpflichtet, die Konzernrichtlinie in eigene Regelwerke, wie etwa Organisationsrichtlinien und interne Standards, zu überführen und die Umsetzung sicherzustellen. Die Verantwortung für die Sicherheit und Konformität der Produkte liegt bei den herstellenden Marken- und Vollfunktionsgesellschaften. Das jeweilige Leitungsorgan der Markengesellschaft überträgt diese Verantwortung auf einen eigens eingerichteten oder einzurichtenden Ausschuss Produktsicherheit (APS). Dieser ist dafür zuständig, rechtzeitig Maßnahmen zu veranlassen, die erforderlich sind, um die Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte zu gewährleisten. Das Leitungsorgan der Marken- beziehungsweise Vollfunktionsgesellschaft delegiert diese Aufgaben auf einen bei der Marken- beziehungsweise Vollfunktionsgesellschaft eingerichteten oder einzurichtenden Ausschuss Produktsicherheit.

Bekenntnis zu Menschenrechten

Die Achtung der Menschenrechte ist für den Volkswagen Konzern ein zentrales Anliegen. Wir sind überzeugt, dass nachhaltiges Wirtschaften nur durch ethisches und integriertes Handeln möglich ist. Im Rahmen unserer unternehmerischen Tätigkeit bekennen wir uns umfassend zu unserer Verantwortung für die Wahrung der Menschenrechte. Eine ausführliche Darstellung unserer menschenrechtlichen Selbstverpflichtungen findet sich im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ unter „Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“. Der Dialog mit potenziell Betroffenen erfolgt über das konzernweite Hinweisgebersystem, das auch die Grundlage für die Einleitung geeigneter Abhilfemaßnahmen bildet. Eine detaillierte Beschreibung dessen ist im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“ unter „Hinweisgebersystem“ enthalten.

VERFAHREN: EINBEZIEHUNG VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Berücksichtigung von Aktivitäten der Verbraucherschutzorganisationen

Um die Interessen, Erfahrungen und Perspektiven der Nutzerinnen und Nutzer seiner Fahrzeuge besser zu verstehen und angemessen zu berücksichtigen, arbeitet der Volkswagen Konzern auf Markenebene mit verschiedenen nationalen und internationalen Verbraucherschutzorganisationen zusammen. Diese Organisationen fungieren als glaubwürdige Vertretende der Fahrzeugnutzerinnen und -nutzer. Die übergreifende Koordination der Zusammenarbeit mit Verbraucherschutzbehörden und Industrievereinigungen im Bereich Fahrzeugsicherheit übernimmt der AKS. Die Kooperation erfolgt unter anderem mit dem Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), dem China Insurance Safety Index sowie den jeweiligen Landes- und Regionalverbänden des New Car Assessment Programs (NCAP). Für die Marke Volkswagen PKW ist beispielsweise festgelegt, dass Kontaktpersonen oder Verbindungsbüros mit entsprechenden Ansprechpersonen für Verbraucherschutzorganisationen eingerichtet sind. Die Verantwortung für diese Schnittstellen liegt bei der oder dem Global-Safety-Affairs-Verantwortlichen der Hauptabteilung Entwicklung Sicherheitssystem der Volkswagen AG. Die Ableitung und Ausarbeitung daraus resultierender Anforderungen erfolgt im engen Austausch aller Konzernmarken über den AKS. Auf diese Weise wird darauf hingewirkt, dass relevante Informationen konzernweit bekannt sind und berücksichtigt werden. Änderungen oder Neuerungen im Ratingverfahren werden im AKS erarbeitet und berichtet. Die jeweiligen NCAPs veröffentlichen im Rahmen der kontinuierlichen Weiterentwicklung ihrer Standards regelmäßig Aktualisierungen in Form von sogenannten Roadmaps. Diese Updates werden über Industriemeetings, Mitteilungen per E-Mail oder Veröffentlichungen auf den jeweiligen Internetseiten kommuniziert. Der Austausch mit den Verbraucherschutzorganisationen erfolgt themen- und projektbezogen, wobei die Häufigkeit der Treffen von der jeweiligen Roadmap abhängt. Die von den NCAPs bereitgestellten Informationen und Anforderungen sind integraler Bestandteil der Sicherheitsstrategie des Volkswagen Konzerns und fließen direkt

in die Produktentwicklung mit ein. Die entsprechenden Prozesse sind im Abschnitt „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle“ näher beschrieben.

Die Wirksamkeit dieser Zusammenarbeit lässt sich unter anderem an den erhaltenen Fahrzeugbewertungen durch Verbraucherschutzorganisationen – wie etwa der NCAP-Sternebewertung – nachvollziehen.

Zusammenarbeit im Rahmen der Abhilfeprozesse

Zwei weitere Austauschformate mit Kundinnen und Kunden, die von einem sicherheitsrelevanten Sachverhalt oder einer Cyber-Security-Schwachstelle betroffen sind, bestehen im Rahmen der passiven Produktbeobachtung sowie im Bedarfsfall – im Zuge der Sachverhaltsaufklärung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Der zugrunde liegende Abhilfeprozess einschließlich der Austauschformate für beide Fälle ist im Abschnitt „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle“ näher beschrieben.

VERFAHREN: ABHILFEPROZESSE UND MELDEKANÄLE

Abhilfeprozess für sicherheitsrelevante Sachverhalte

Ergeben sich im Rahmen der passiven oder aktiven Produktbeobachtung Hinweise auf einen sicherheitsrelevanten Sachverhalt, so wird dieser in den Fachbereichen, etwa der Technischen Entwicklung der Produktion, analysiert. Dabei fließen verschiedene Faktoren in die Bewertung ein, darunter die Häufigkeit des Auftretens, die zugrunde liegende Schadensursache, die betroffenen Bauteile sowie die mögliche Relevanz für weitere Modelle innerhalb des Konzerns.

Bestätigt sich die Sicherheitsrelevanz des Sachverhalts, ist gemäß den konzernweit geltenden Vorgaben der APS einzuschalten. Dieser entscheidet über die erforderlichen und zweckmäßigen Maßnahmen zur Sicherstellung der Sicherheit und Konformität der betroffenen Produkte. Solche Maßnahmen können beispielsweise einen Rückruf, eine Servicemaßnahme in der Werkstatt, erweiterte Garantieleistungen oder einen Auslieferungsstopp umfassen. Die Umsetzung der im APS beschlossenen Maßnahmen wird durch die Abteilung Produktsicherheit initiiert und koordiniert. Zu den zentralen Aufgaben dieser Abteilung zählen die Identifikation der betroffenen Fahrzeuge, die Erstellung und Abstimmung von Arbeitsanleitungen, die Beauftragung der Bevorratung von Ersatzteilen sowie die Festlegung des Starttermins für die jeweilige Maßnahme.

Die operative Verantwortung für die Umsetzung hängt von der Art der entschiedenen Maßnahmen ab. In der Regel handelt es sich um sogenannte Feldmaßnahmen, die durch die Handelsorganisationen und deren Partnerbetriebe umgesetzt werden. Die Betreuung und das Controlling dieser Umsetzung erfolgen durch die Importeure. Die Effektivität der Maßnahmen wird sowohl durch aktive als auch durch passive Produktbeobachtung erfasst. Zusätzlich erfolgt ein Monitoring, um die Wirksamkeit der Maßnahmen systematisch zu überprüfen.

Die im APS beschlossenen Aufträge und Maßnahmen sind für alle betroffenen Bereiche sowie für gegebenenfalls involvierte Konzerngesellschaften verbindlich. Die Überwachung der fristgerechten Umsetzung dieser Maßnahmen obliegt der APS-Geschäftsstelle.

Austauschformate

Ein Austausch mit Kundinnen und Kunden erfolgt an verschiedenen Stellen des Prozesses. Im Rahmen der passiven Produktbeobachtung werden beispielsweise Kundenbeschwerden berücksichtigt, die über Fahrzeughändler oder Werkstätten, über Social-Media-Kanäle, Forenbeiträge sowie über die Kundenhotlines und Kundenbetreuung der jeweiligen Marken eingehen. Diese Rückmeldungen fließen in die Sachverhaltsklärung ein und können wichtige Hinweise zu sicherheitsrelevanten Themen liefern. Die Verantwortung für die Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden liegt während des gesamten Prozesses bei den jeweils zuständigen Fachbereichen, wie etwa After Sales, Marketing und der Unternehmenskommunikation. Ein weiterer Austausch mit Kundinnen und Kunden kann im Zuge der Umsetzung einer Abhilfemaßnahme im Markt erfolgen. Wird eine Maßnahme durch den APS beschlossen, sind die Importeure gemäß den vertraglichen Vereinbarungen mit dem Volkswagen Konzern verpflichtet, diese über ihre Partnerbetriebe umzusetzen. Im Rahmen dieses Prozesses werden die betroffenen Fahrzeughaltenden über die erforderlichen Schritte zur Behebung des potenziellen Sicherheitsthemas informiert, beispielsweise per Post oder durch

direkte Ansprache bei einem Werkstattbesuch. Eine solche Maßnahme kann etwa den Austausch eines fehlerhaften Bauteils in der Werkstatt umfassen.

Abhilfeprozess für Cyber-Security-Sachverhalte

Kundinnen und Kunden können sich mit Anliegen im Bereich Cyber Security an die Autohäuser wenden. Diese erfassen entsprechende Beanstandungen und leiten sie bei Bedarf über den jeweiligen Importeur an die entsprechende Marke weiter. Aufseiten der Marken sind strukturierte Prozesse etabliert, die sicherstellen sollen, dass eingehende Meldungen an das zuständige Incident-Management weitergeleitet werden. Werden dort Maßnahmen zur Behebung des Problems beschlossen und eingeleitet, greifen im Falle von Feldmaßnahmen die im Rahmen des APS beschriebenen Abhilfeprozesse. Bei produktbezogenen Änderungen kommen die standardisierten Verfahren aus den Entwicklungsprozessen zur Anwendung, darunter Tests und qualitätssichernde Maßnahmen. Zur Sicherstellung einer korrekten Bearbeitung innerhalb der Supportstruktur sind Überprüfungsmechanismen etabliert. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse können bei Bedarf Anpassungen an den Prozessen und der Supportstruktur vorgenommen werden. Zur Unterstützung eines wirksamen Umgangs mit sicherheitsrelevanten Vorfällen im Bereich Cyber Security wurden konzernweit Awareness-Maßnahmen und Schulungen für Importeure und Autohäuser etabliert. Ziel ist es, die dortigen Beschäftigten so zu schulen, dass sie im Bedarfsfall angemessen reagieren können. Dies erfolgt unter anderem anhand praxisnaher Beispielfälle, die es den Mitarbeitenden ermöglichen, das Vorgehen besser nachzuvollziehen und einzuordnen.

Austauschformat

Über den eingerichteten Security-Kontakt haben Kundinnen und Kunden sowie Sicherheitsforscherinnen und Sicherheitsforscher, darunter auch Nichtregierungsorganisationen oder Privatpersonen, die Möglichkeit, Verdachtsfälle zu potenziellen Security-Schwachstellen zu melden. Dies kann über die folgende Website erfolgen: <https://www.volkswagen.de/de/mehr/rechtliches/kontakt-cyber-security.html>. Darüber hinaus besteht für Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, entsprechende Hinweise über die Autohäuser oder die Kundensupport-Hotline einzureichen. Solche Meldungen werden über die etablierte Supportstruktur an das zuständige Incident-Management weitergeleitet, dort analysiert und, sofern erforderlich, mit geeigneten Maßnahmen beantwortet.

Sofern konkrete APS-Maßnahmen erforderlich sind, werden die betroffenen Fahrzeughaltenden über die notwendigen Schritte zur Behebung potenzieller Sicherheitsrisiken informiert, beispielsweise durch ein Software-Update. Ziel der Zusammenarbeit ist es, Schwachstellen im Bereich Cyber Security frühzeitig zu identifizieren und geeignete Maßnahmen einzuleiten, um eine Ausnutzung durch unbefugte Dritte zu verhindern. Die operative Verantwortung für den Car-Security-Incident-Prozess (CSI) liegt bei der Qualitätssicherung der jeweiligen Marke. Die Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden erfolgt über die zuständigen Fachbereiche, wie etwa Customer Experience oder After Sales.

Meldekanäle

Über das Hinweisgebersystem können auch Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften gemeldet werden. Relevante Hinweise fließen in den beschriebenen Abhilfeprozess ein. Details zur Verfügbarkeit des Hinweisgebersystems und zum Schutz der Hinweisgebenden finden sich im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“. Für Beschwerden oder Rückmeldungen zu Fahrzeugen und Dienstleistungen des Volkswagen Konzerns können sich Kundinnen und Kunden per E-Mail oder über die Telefonhotline an die entsprechende Marke wenden. Auf den Webseiten der jeweiligen Marken sind Kontaktmöglichkeiten aufgeführt, über die Anliegen direkt eingereicht werden können. Jede Marke ist im Rahmen dieses Prozesses eigenverantwortlich für die Überprüfung der Wirksamkeit ihrer Kommunikationskanäle zuständig. Im Bereich Cyber Security verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, sicherheitsrelevante Schwachstellen frühzeitig zu identifizieren und angemessen zu bearbeiten. In diesem Zusammenhang werden Hinweise von Kundinnen und Kunden sowie von Sicherheitsforscherinnen und -forschern entgegengenommen. Sollten Kundinnen und Kunden eine potenzielle Schwachstelle in einem Produkt feststellen, können sie diese über die

Kommunikationskanäle der jeweiligen Marken melden. Im Rahmen der dort etablierten Klärungsprozesse werden die Hinweise geprüft und weiterverfolgt.

Sicherheitsrelevante Beanstandungen, die über die Meldekanäle der Marken eingehen, werden von den jeweiligen Marken erfasst, verfolgt und überwacht. Jede Marke ist dabei entsprechend ihrer festgelegten Prozesse eigenverantwortlich für die Überprüfung der Wirksamkeit ihrer Kommunikationskanäle. Eine konzernweite Prüfung, ob Kundinnen und Kunden die Kundenportale kennen, ihnen vertrauen und sich vor möglichen Repressalien geschützt fühlen, findet nicht statt.

MAßNAHMEN: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Ergänzend zu den bestehenden Richtlinien und der Sicherheitsstrategie ergreift der Volkswagen Konzern Maßnahmen, um dazu beizutragen, dass seine Fahrzeuge dem aktuellen Stand der Sicherheitstechnik entsprechen, insbesondere im Hinblick auf Unfallvermeidung und die Minderung von Unfallfolgen. Dazu zählen Forschungsaktivitäten im Bereich Fahrzeugsicherheit, die Bearbeitung sicherheitsrelevanter Themen, unter anderem im Rahmen der Arbeitskreisstruktur des AKS sowie die Integration dieser Inhalte in die Projekte entlang des Produktentwicklungsprozesses (PEP). Auch die Zusammenarbeit mit regionalen Verbraucherschutzorganisationen trägt dazu bei.

Dadurch wird eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung auf die Sicherheitsstandards in der Fahrzeugsicherheit erzielt, die durch Unfallvermeidung und -minderung zur Gesundheit unserer Kundinnen und Kunden beitragen kann. Im Sinne der ESRS versteht der Volkswagen Konzern Maßnahmen zur Einhaltung von Sicherheitsvorgaben als Beitrag zur Vermeidung und Behebung potenzieller und tatsächlicher negativer Auswirkungen seiner Produkte. Maßnahmen, die über gesetzliche Mindestanforderungen hinausgehen, gelten als positiver Beitrag zur Fahrzeugsicherheit.

Die Mitarbeit in Verbraucherschutzorganisationen sowie die erhöhten internen Sicherheitsvorgaben des Volkswagen Konzerns tragen zur Anhebung der allgemeinen Sicherheitsstandards von Fahrzeugen bei und leisten damit einen Beitrag zur Verkehrssicherheit. In Fragen der Fahrzeugsicherheit bewegt sich der Volkswagen Konzern mindestens auf dem Niveau der geltenden gesetzlichen Anforderungen. Da Sicherheitslücken trotz aller Vorsorgemaßnahmen nicht vollständig ausgeschlossen werden können, hat der Volkswagen Konzern eine Reihe an Maßnahmen etabliert, die auch für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge greifen und im Falle eines Sicherheitsrisikos Abhilfe schaffen. So wird potenziellen und tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden entgegengewirkt, die durch solche Schwachstellen entstehen können. Im Bereich Cyber Security besteht zudem die Möglichkeit zur Zusammenarbeit mit Kundinnen und Kunden sowie mit Sicherheitsforscherinnen und -forschern, die potenzielle Schwachstellen melden können.

Innerhalb des CSI-Prozesses werden gemeldete Sicherheitsvorfälle bewertet und bei entsprechender Notwendigkeit geschlossen. Im Rahmen des Lessons-Learned-Prozesses kann die Klärung eines Sachverhaltes neben der Umsetzung von Abhilfemaßnahmen auch Auswirkungen auf die strategische Ausrichtung, das ACSMS oder die Produktentwicklung haben. Das Incident-Management ist dabei direkt mit der Produktentwicklung verknüpft, sodass relevante Erkenntnisse unmittelbar in die Entwicklung zukünftiger Produkte einfließen können.

Der Austausch erfolgt anlassbezogen im Rahmen der Auswertung. Mittels aktiver und passiver Produktbeobachtung werden bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge auf Produktrisiken überwacht. Der APS ist dafür verantwortlich, über gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Sicherstellung der Sicherheit und Konformität dieser Produkte zu entscheiden.

Die APS-Mitglieder informieren ihre jeweiligen Geschäftsbereiche eigenverantwortlich über die Aktivitäten des APS sowie über Erkenntnisse aus den bearbeiteten Vorgängen (Lessons Learned), die für den jeweiligen Geschäftsbereich relevant sind. Über den Lessons-Learned-Prozess fließen diese Erkenntnisse in vorgelagerte Prozesse wie etwa die Entwicklung neuer Produkte zurück, wodurch eine kontinuierliche Verbesserung des Gesamtprozesses ermöglicht wird. Für die Definition und Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Fahrzeugsicherheit und Cyber Security sind im Volkswagen Konzern das Konzerngremium AKS sowie die Gremien ACSMS und APS verantwortlich.

Teils obliegt die Umsetzung auch den Marken. Es ist vorgesehen, alle beschriebenen Maßnahmen auch künftig beizubehalten.

Maßnahmen im Rahmen der Sicherheitsstrategie

Die folgenden Maßnahmen im Rahmen der Sicherheitsstrategie dienen dazu, sowohl negative als auch positive Auswirkungen auf die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden im Bereich Produktentwicklung gezielt zu steuern. In diesem Zusammenhang arbeitet der Volkswagen Konzern mit verschiedenen externen Partnern wie Verbraucherschutzorganisationen, Lieferanten, Forschungseinrichtungen und weiteren relevanten Stakeholdern im Bereich Fahrzeugsicherheit zusammen. Ergänzend erfolgt eine enge Kooperation mit internen Fachbereichen wie der Technischen Entwicklung, der Qualitätssicherung, dem Rechtswesen und weiteren beteiligten Einheiten.

Arbeitskreis Sicherheit

Das konzernübergreifende Gremium „Arbeitskreis Sicherheitssystem“ (AKS) befasst sich mit der Koordination und Festlegung der in der Sicherheitsstrategie definierten markenübergreifenden Sicherheitsanforderungen. Das Gremium setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der sicherheitsrelevanten Entwicklungsbereiche der Marken sowie Agenda-bezogenen variierenden Teilnehmenden zusammen. Im Fokus des Gremiums stehen insbesondere folgende Themen und Aufgaben:

- > Definition und Abstimmung von Sicherheitsanforderungen zu allen Aspekten der integralen Sicherheit, einschließlich aktiver und passiver, Pre- und Post-Crash-Sicherheit, sowie deren Zuordnung zu thematischen Schnittstellenbereichen und verantwortlichen Organisationseinheiten innerhalb der Entwicklungsbereiche der Marken
- > Abstimmung mit Verbraucherschutzorganisationen, insbesondere zur Positionierung bei neuen Anforderungen sowie zur Erarbeitung und Abstimmung neuer Verbraucherschutzvorgaben
- > Identifikation und Koordination von Vorentwicklungen, Komponenten- und Funktionsentwicklungen auf globaler Ebene
- > Koordination und Nachverfolgung von Forschungsaktivitäten zu sämtlichen Themen der integralen Sicherheit

Die in der Regel quartalsweise stattfindenden Treffen sowie die dabei erarbeiteten Inhalte stellen eine zentrale Maßnahme zur Umsetzung der Sicherheitsstrategie dar. Da hierbei sowohl externe als auch interne Sicherheits- und Verbraucherschutzvorgaben entwickelt werden, leisten sie einen direkten Beitrag zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit. Die Bearbeitung aktueller sicherheitsrelevanter Themen erfolgt in themenspezifischen Arbeitskreisen sowie in bereichsübergreifenden Querschnittsarbeitsgruppen. Diese setzen sich aus Vertretenden der Produktentwicklung verschiedener Konzernmarken zusammen. Themen können entweder proaktiv durch die Arbeitskreise erarbeitet und in die Agenda des AKS eingebracht oder vom zentralen AKS-Team gezielt beauftragt werden.

Anlässe zur Untersuchung sicherheitsrelevanter Themen können zum Beispiel erneute Bewertungen von ratingrelevanten Themen, die Analyse gesetzlicher Änderungen, Tests neuer Sicherheitstechnologien oder themenspezifische Wettbewerbsanalysen sein. Insgesamt bestehen 19 verschiedene Arbeitskreise und Querschnittsarbeitsgruppen, die sich jeweils mit spezifischen Sicherheitsbereichen, wie beispielsweise Kindersicherheit, Fußgängerschutz, E-Mobilität oder Airbags befassen. Diese Gremien treffen sich drei- bis viermal jährlich, um entsprechende Themen zu bearbeiten und weiterzuentwickeln.

Erfüllung und Umsetzung der Sicherheitsziele

Die Umsetzung der Sicherheitsziele (intern, extern und durch den Verbraucherschutz vorgegeben) ist in den Produktentwicklungsprozess (PEP) integriert. Innerhalb des PEP sind Prozessschritte definiert, die die Ableitung und Festlegung dieser Ziele ermöglichen und so die Sicherheitsstrategie systematisch in die Produktentwicklung überführen. Die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen für ein neues Modell werden unter anderem in Form einer technischen Produktbeschreibung dokumentiert und zur Umsetzung in den jeweiligen Produkten weitergegeben. Ein wesentlicher Schritt des PEP ist die Erstellung einer technischen Produktbeschreibung. In diesem Dokument wird systematisch festgehalten, welche gesetzlichen, internen und verbraucherschutzbezogenen Ziele erfüllt werden sollen. Auf Basis

dieser Anforderungen wird definiert, welche aktiven und passiven Sicherheitstechnologien in einem Modell verbaut werden müssen.

Der PEP stellt eine konzernweite Empfehlung des Volkswagen Konzerns dar. Er ist unter Berücksichtigung der rechtlichen und organisatorischen Besonderheiten der jeweiligen Gesellschaft anzupassen und durch Integration in das jeweilige Qualitätsmanagementsystem umzusetzen.

Konzernunfallforschung

Die Konzernunfallforschung verfolgt ebenso wie die Hauptabteilung „Entwicklung Sicherheitssystem“ das Leitbild eines Verkehrssystems ohne Schwerverletzte oder Getötete im Rahmen der technischen Machbarkeit. Forschungsthemen, die diesem Leitbild zuträglich sind, werden gezielt bearbeitet.

Aktiv wird an verschiedenen Aspekten der Fahrzeugsicherheit geforscht. Dazu zählen unter anderem die Sicherheit von Personengruppen mit unterschiedlichen Eigenschaften, etwa in Bezug auf Gewicht, Körpergröße oder altersbedingte Besonderheiten sowie die Kompatibilität zwischen unterschiedlichen Unfallgegnern, wie beispielsweise zwischen Fahrzeug und Fußgänger oder zwischen einem schweren Sport Utility Vehicle (SUV) und einem leichten Stadtauto. Ziel ist es, bestehende Forschungsergebnisse einzuordnen und daraus gezielte Maßnahmen abzuleiten. Die Themen werden entweder aktiv von den Entwicklungsabteilungen der Konzerngesellschaften bei der Konzernunfallforschung angefragt oder proaktiv von dieser vorgeschlagen. Häufig handelt es sich dabei um konkrete Fragestellungen zu bereits bekannten sicherheitsrelevanten Aspekten, die an die Unfallforschung herangetragen werden. Diese werden anschließend nach wissenschaftlichen Standards bearbeitet und beantwortet. Als Konzernstelle ist die Konzernunfallforschung markenübergreifend tätig.

Maßnahme im Rahmen der Konzernrichtlinie Automotive Cyber Security Management System Car-Security-Incident-Prozess

Der CSI-Prozess zielt darauf ab, die Ursache eines sicherheitsrelevanten Vorfalls am Fahrzeug zu identifizieren, fachlich zu bewerten und durch geeignete Maßnahmen zu beheben. Zu den Grundsätzen des Automotive-Cyber-Security-Managementsystems (ACMS) zählt unter anderem die kontinuierliche Überprüfung und Überwachung von Fahrzeugen und ihrem digitalen Ökosystem auf potenzielle Cyberbedrohungen über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Darüber hinaus umfasst das System die kontinuierliche Risikobewertung von Cyber-Security-Risiken sowie die Sicherstellung der Erkennung und Reaktionsfähigkeit bei Cyber-Security-Vorfällen.

Diese Grundsätze münden in den markenübergreifend wirksamen CSI-Prozess. Über interne Quellen, wie etwa der Technischen Entwicklung, sowie externe Hinweise, beispielsweise aus dem Internet oder durch Meldungen von Dritten, erlangt das Unternehmen kontinuierlich Informationen über potenzielle Vorfälle. Der CSI-Prozess fungiert als zentraler Treiber und Koordinator zwischen den beteiligten Fachbereichen, um Schwachstellen zu analysieren und geeignete Maßnahmen einzuleiten.

Im Rahmen der CSI-Prozesse werden Risikoabschätzungen vorgenommen sowie Reaktionspläne erstellt und konsequent verfolgt. Wird dabei die Notwendigkeit einer Feldaktion erkannt, erfolgt die Übergabe des Vorgangs an den zuständigen APS. Zur Unterstützung der Prozessumsetzung wurden Methoden zur Erkennung, Nachverfolgung und Nachbereitung entwickelt sowie Entscheidungs- und Kontrollgremien etabliert. Der Prozess ist vollständig implementiert und wird durchgängig umgesetzt. Der Fokus dieser Maßnahme liegt auf bereits in Verkehr gebrachte Produkte und erstreckt sich auf sämtliche Märkte, in denen die Produkte des Volkswagen Konzerns vertrieben werden. Die Umsetzung des CSI ist ereignisbezogen – also bei konkreten Vorfällen oder Meldungen. Im Gegensatz dazu ist das Monitoring von Schwachstellen als kontinuierlicher Prozess angelegt. Dieses Vorgehen soll sicherstellen, dass potenzielle Schwachstellen, die Produkte des Volkswagen Konzerns betreffen, frühzeitig erkannt und nicht übersehen werden.

Im Abschnitt „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle“ werden die Abläufe zur Einleitung von Abhilfemaßnahmen detaillierter beschrieben.

Maßnahme im Rahmen der Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität

Produktbeobachtung

Der Volkswagen Konzern hat ein umfassendes System zur Produktbeobachtung etabliert, das von den zuständigen Organisationseinheiten gemäß festgelegter Richtlinien durchgeführt wird. Dieses System umfasst sowohl aktive als auch passive Maßnahmen der Produktbeobachtung, um die Sicherheit und Rechtskonformität der in Verkehr gebrachten Produkte zu gewährleisten. Ziel hierbei ist es, potenzielle Sicherheitsrisiken bei in Verkehr gebrachten Fahrzeugen frühzeitig zu erkennen und Fehlerquellen zu identifizieren. Sobald sicherheitsrelevante Sachverhalte festgestellt oder sich sonstige Hinweise auf Nichteinhaltung gesetzlicher und behördlicher Vorschriften ergeben, erfolgt umgehend eine detaillierte technische Analyse sowie gegebenenfalls eine Risikobewertung der erfassten Daten und Informationen. Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse werden Maßnahmen ergriffen, um Personen zu schützen, die mit dem Produkt in Kontakt kommen, und die Konformität der Produkte wiederherzustellen.

Die aktive Produktbeobachtung umfasst unter anderem die regelmäßige und eigenständige Erfassung sowie Auswertung von Daten und Informationen im Zusammenhang mit potenziell sicherheitsrelevanten Sachverhalten. Dies schließt geeignete Prüfmaßnahmen wie Stichproben, die Analyse fahrzeugbezogener Massendaten sowie Meldungen von Marktüberwachungsbehörden ein. Die passive Produktbeobachtung beinhaltet unter anderem Maßnahmen wie die Sichtung und Analyse von sicherheitsrelevanten Einzelfallmeldungen der Handelsorganisation (Werkstätten) und Importeure sowie das Monitoring von Fachpresse, Onlinequellen, sozialen Medien oder sonstigen Quellen für Beanstandungen von Kundinnen und Kunden. Der Umfang der Produktbeobachtung sowie der Umfang der daraus abgeleiteten Maßnahmen richtet sich insbesondere nach dem jeweiligen Gefahrenrisiko. Kraftfahrzeuge, ihre Ersatzteile sowie Zubehör unterliegen aufgrund ihres erhöhten Gefahrenpotenzials einer besonders intensiven und umfassenden Beobachtung im Vergleich zu anderen Produkten.

ZIELE: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf Fahrzeugsicherheit sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt.

Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven und negativen Auswirkungen werden aktuell nicht nachverfolgt.

Gleichwohl tragen die vorgestellten Managementkonzepte und Maßnahmen in Summe dazu bei, einen Beitrag für die Verkehrssicherheit der Kundinnen und Kunden zu leisten. Damit verfolgt der Volkswagen Konzern sein Zielbild der Sicherheitsstrategie. Zur Ermittlung der Wirksamkeit sind die folgenden Maßnahmen und Prozesse etabliert.

Produktentwicklung

Die Effektivität sowie das Ambitionsniveau werden anhand der Einhaltung interner und externer Sicherheitsvorgaben sowie durch die Beobachtung von Fahrzeugbewertungen durch Verbraucherschutzorganisationen, wie etwa der Euro-NCAP-Sternebewertung, überprüft. In der technischen Produktbeschreibung werden bereits in der Entwicklung eines Modells konkrete Zielvorgaben für die Sicherheitsstandards definiert. Die Produktentwicklung orientiert sich unter anderem an diesen Vorgaben.

Konzernunfallforschung

Die Wirksamkeit der Sicherheitstechnologien wird unter anderem durch eine 24/7-Rufbereitschaft erfasst, über die Unfälle in den Bundesländern Niedersachsen und Sachsen-Anhalt dokumentiert werden. Grundlage hierfür ist eine enge Zusammenarbeit mit den Innen- und Sportministerien beider Länder sowie den jeweils nachgeordneten Landespolizeibehörden. Verunfallte Fahrzeuge werden im Rahmen der Unfallforschung detailliert analysiert, um die Effektivität der eingesetzten Sicherheitstechnologien zu bewerten.

Darüber hinaus werden Unfallforschungsdaten, wie etwa nationale Unfallstatistiken und internationale Unfalldatenbanken, darunter die German In-Depth Accident Study (GIDAS)-Datenbank, systematisch ausgewertet. Sowohl positives Feedback, zum Beispiel bei erfolgreich umgesetzten Maßnahmen, als auch negatives Feedback, in Form von Verbesserungsvorschlägen, werden regelmäßig analysiert und bewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse werden sowohl in den zuständigen Fachabteilungen als auch im AKS sowie im eigens eingerichteten Unfallforschungstag kommuniziert.

Car-Security-Incident-Prozess

Im Rahmen einer Wirksamkeitsprüfung wird überprüft, ob die ergriffenen Maßnahmen bei den relevanten Stellen, wie etwa der technischen Entwicklung, angekommen und in die Fahrzeugproduktion eingeflossen sind. Im Anschluss an die Bearbeitung eines Vorfalls durchlaufen die CSI-Gremien bei Bedarf einen Lessons-Learned-Prozess, um auch den CSI-Prozess selbst kritisch zu hinterfragen und weiterzuentwickeln.

Societal Impact

Die Gesellschaft ist ein Teil des Volkswagen Konzerns und dieser ist ein Teil der Gesellschaft. Als global agierendes Unternehmen stehen wir für gesellschaftliches Engagement ein.

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH GESELLSCHAFT

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Societal Impact				
Unter Societal Impact werden Auswirkungen eigener Aktivitäten und Initiativen verstanden, die einen positiven Effekt auf die Gesellschaft schaffen sollen und dabei auch wirtschaftliche, soziale und ökologische Aspekte berücksichtigen. Dies umfasst globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten, den Sustainability Impact Fund und konzernweite Spenden, die einen Einfluss auf den Societal Impact des Volkswagen Konzerns ausüben, um die Lebensqualität zu verbessern und langfristige Entwicklungschancen zu schaffen.	+	 	 	
 Chance	 Positive Auswirkung	 Tatsächliche Auswirkung	 Vorgelagerte Wertschöpfungskette	 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)
 Risiko	 Negative Auswirkung	 Potenzielle Auswirkung	 Eigener Geschäftsbereich	 Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)
			 Nachgelagerte Wertschöpfungskette	 Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung durch gesellschaftliches Engagement festgestellt. Im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ wird dieses Engagement dem Themenfeld Societal Impact zugeordnet. Unter Societal Impact werden Auswirkungen eigener Aktivitäten und Initiativen verstanden, die einen positiven Effekt auf die Gesellschaft schaffen sollen und dabei auch wirtschaftliche, soziale und ökologische Aspekte berücksichtigen.

Als global agierendes Unternehmen und guter Corporate Citizen will der Volkswagen Konzern ein wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Impulsgeber sein. Vor Ort kann er unter anderem zur Strukturentwicklung, zur Förderung von Chancengleichheit sowie zur Unterstützung sozialer Teilhabe beitragen. Die Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung gehört seit jeher zu seinem Selbstverständnis.

Corporate Citizenship ist ein zentraler Bestandteil des sozialen Engagements des Volkswagen Konzerns und umfasst philanthropische Aktivitäten sowie die Förderung von Umwelt-, Bildungs- und Sozialprojekten an zahlreichen Standorten weltweit. Die Schwerpunkte orientieren sich an der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, wobei gezielt Projekte umgesetzt und berichtet werden, die einen direkten positiven Einfluss auf eine oder mehrere ihrer vier Dimensionen haben. Der nachfolgende Abschnitt beinhaltet das im Rahmen der regenerate+ definierte

Themenspektrum des Societal Impact, wobei Corporate Citizenship als ein wesentlicher, aber nicht alleiniger Schwerpunkt behandelt wird.

Die Aktivitäten werden an den Standorten des Volkswagen Konzerns durchgeführt. Die Zielgruppen und adressierten Gemeinschaften umfassen unter anderem Personen oder Gruppen, die in der Nähe der Betriebsstandorte des Volkswagen Konzerns leben und arbeiten und von Aktivitäten und Initiativen des Unternehmens betroffen sind oder sein könnten. Dazu gehören auch Gemeinschaften, die durch Projekte oder Investitionen in ihren Lebensbedingungen positiv beeinflusst werden. So existieren etwa Community-Projekte an den Produktionsstandorten. Diese sollen auch zukünftig bestehen und können einen positiven Beitrag auf Umwelt und Gesellschaft leisten.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung hat Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Societal Impact im Rahmen der regenerate+ unter der Dimension Gesellschaft verankert. Im Berichtsjahr 2025 wurde die Arbeit an dem Societal Impact Framework fortgesetzt.

Der Volkswagen Konzern begegnet dem Einfluss seiner wesentlichen Auswirkung auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Societal Impact mit der Durchführung von globalen Corporate-Citizenship-Aktivitäten, der Einrichtung eines Sustainability Impact Fund sowie konzernweit getätigten Spenden, die den Erhalt und die Stärkung der positiven Auswirkung ermöglichen sollen.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen erfolgt unter „Maßnahmen: Societal Impact“.

MANAGEMENTKONZEPTE: SOCIETAL IMPACT

Der Volkswagen Konzern ist ein Arbeitgeber, der weltweit Produktionsstätten betreibt. Überall dort übernimmt der Konzern Verantwortung für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte und ihre Familien, aber auch für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung rund um die Standorte. Auswirkungen der Geschäftstätigkeit positiver Art auf die Gesellschaft adressiert der Volkswagen Konzern mit ineinandergreifenden Strategien und konzernweiten Managementkonzepten. Diese Managementkonzepte sind in Konzernrichtlinien festgehalten.

Das Managementkonzept für Societal Impact setzt sich durch das Management von Unterthemen, die das Themenfeld betreffen, zusammen. Im Folgenden wird erläutert, welche Strategien und Managementkonzepte diese Unterthemen der sozialen Verantwortung innerhalb der Gesellschaft im Volkswagen Konzern adressieren und wie diese mit dem in der regenerate+ festgelegten Themenfeld Societal Impact zusammenhängen.

Verankerung von Societal Impact

Mit der regenerate+ verfolgt der Volkswagen Konzern nicht nur das Ziel, ein sozial verantwortlicher Arbeitgeber für seine Beschäftigten zu sein, sondern auch die soziale Verantwortung innerhalb der Gesellschaft wahrzunehmen. Als aktiver Partner der Gesellschaft strebt der Konzern an, partnerschaftlich, verantwortungsvoll und vertrauensvoll mit lokalen und internationalen Organisationen zusammenzuarbeiten. Ziel ist es, Ressourcen und Kompetenzen zum Wohl der Allgemeinheit einzusetzen, indem Maßnahmen ergriffen werden, die eine faire, inklusive und offene Gesellschaft fördern sowie gesunde und intakte natürliche Ökosysteme unterstützen. Gleichzeitig sollen alle Gemeinschaften gleiche Chancen haben, an einer zukunftsorientierten Wirtschaft teilzunehmen und von nachhaltigen Mobilitätssystemen zu profitieren.

Neben den strategischen Ableitungen des globalen Grundverständnisses wurde im Rahmen der regenerate+ ein Societal Impact Framework aufgebaut. Dieses besteht aus folgenden drei Hauptbestandteilen, die einen potenziellen Einfluss auf den Societal Impact des Volkswagen Konzerns haben:

- > globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten
- > Sustainability Impact Fund
- > konzernweite Spenden

regenerate+ bietet einen gemeinsamen Rahmen, der das soziale Engagement des Volkswagen Konzerns erfasst und der es ermöglicht, dass die Maßnahmen einen positiven Beitrag zu Gesellschaft und Umwelt leisten.

Eine detaillierte Beschreibung der regenerate+ erfolgt im Kapitel „Allgemeine Informationen“ unter „Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie“.

Konzepte zum Management des Societal Impacts

Zur Umsetzung der in den Strategien verankerten Grundsätze und Fokusfelder dienen konzernweite Managementkonzepte. In den folgenden Konzernrichtlinien sind die Konzepte beschrieben, die auf das Themenfeld Societal Impact und das abgeleitete Framework einzahlen. Die Konzernrichtlinien gelten für die kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Sie werden mindestens einmal im Jahr vom verantwortlichen Bereich auf Aktualität geprüft und erforderlichenfalls angepasst. Die Konzernrichtlinien sind über das Intranet zugänglich.

Wie zuvor erörtert, wird das Themenfeld Societal Impact über die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ nachverfolgt. Insofern Spezifika erforderlich sind, sollen diese im Rahmen der Kernprozesse des Nachhaltigkeitsmanagements innerhalb der Konzernrichtlinie Nachhaltigkeitsmanagement überarbeitet werden und dabei auch das Management der wesentlichen positiven Auswirkung umfassen. Als Managementkonzept der Hauptbestandteile des Frameworks dienen bestehende Konzernrichtlinien, die einen Bezug zu den nachhaltigkeitsrelevanten Themen Corporate Citizenship und Spenden haben.

So werden zum Beispiel auch in der Konzernrichtlinie zum Nachhaltigkeitsmanagement im Volkswagen Konzern diverse Kernprozesse definiert, um eine effiziente Nachhaltigkeitssteuerung und -berichterstattung des Konzerns zu ermöglichen. Somit wird ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess der Nachhaltigkeitsleistung angestrebt. Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für das Thema Nachhaltigkeitsmanagement trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, während die operative Umsetzung der Richtlinie und des Managementsystems durch den Bereich „Konzern Nachhaltigkeit“ erfolgt. Im Rahmen des Prozesses zur Nachhaltigkeitsberichterstattung wird dabei ebenfalls die Berichtspflicht des lokalen Engagements in Form von Corporate-Citizenship-Projekten durch die jeweiligen Marken und Produktionsstandorte festgelegt. Eine detaillierte Beschreibung des Konzernnachhaltigkeitsmanagements und der damit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten erfolgt im Kapitel „Allgemeine Informationen“ unter „Nachhaltigkeitsmanagement“.

Als Teilbereich von Societal Impact ist die Gewährung von Spenden und Sponsorings ebenfalls in einer Konzernrichtlinie geregelt. Diese Konzernrichtlinie hat das Ziel, sicherzustellen, dass Spenden und Sponsorings im Rahmen der anwendbaren rechtlichen Bestimmungen sowie den Integritätsstandards des Unternehmens erfolgen. Zu diesem Zweck beschreibt die Regelung die Vorgaben sowie die zugrunde liegenden Prozesse und Vorgehensweisen für die Veranlassung, Prüfung und Genehmigung von Spenden und Sponsorings unter Berücksichtigung der jeweiligen Genehmigungsgrenzen und Verantwortlichkeiten. Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für das Thema Spenden, Sponsorings und Markenbotschaftervereinbarungen trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, während die operative Umsetzung der Richtlinie und des Managementsystems durch den Bereich „Konzern Kommunikation – Steuerung und Events“ erfolgt.

MAßNAHMEN: SOCIETAL IMPACT

Im Verständnis des Volkswagen Konzerns bezieht sich der Begriff Societal Impact oder gesellschaftliche Wirkung auf die Auswirkungen, die durch Projekte oder Investitionen in der Gesellschaft hervorgerufen werden können.

Nachfolgend werden die Maßnahmen im Bereich Corporate Citizenship beschrieben, die das Ziel haben, eine positive Auswirkung auf lokale Gemeinschaften und die lokale Umwelt zu schaffen.

Globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten

Gezielte und lokale Initiativen rund um die Produktionsstandorte zielen darauf ab, mittel- und langfristige positive Veränderung in der Gesellschaft zu bewirken. Diese Maßnahmen und Projekte werden in verschiedenen Bereichen wie Gesundheit, Bildung, Umwelt, soziale Gerechtigkeit und wirtschaftliche Entwicklung umgesetzt und zahlen auf

die vier Dimensionen der regenerate+ ein. Sie umfassen eine Reihe von Aktivitäten, die von der Bereitstellung von Ressourcen bis hin zur Durchführung von Programmen und der Implementierung von Technologie durch den Volkswagen Konzern oder dessen Einheiten reichen. Das Projektmanagement hierfür erfolgt vor Ort und liegt in der Verantwortung der jeweils zuständigen Einheiten. Die Methodik zur Erhebung der globalen Projekte wurde in den vergangenen Jahren angepasst. Seit dem Berichtsjahr 2024 fragt der Volkswagen Konzern jährlich die Projekte durch einen Fragebogen in den einzelnen Marken und Regionen ab, bei dem ein standardisierter Fragenkatalog ausgefüllt werden muss. Dabei werden laufende Projekte gesammelt, welche sich innerhalb des Berichtsjahres in der Durchführung befanden. Der Fragenkatalog erfasst zudem den direkten Bezug des jeweiligen Projekts zur Konzernnachhaltigkeitsstrategie, den Umfang sowie den eingesetzten Input und den erreichten Output. Hier können neben vorgegebenen Messgrößen auch projektspezifische Indikatoren angegeben werden. Zusätzlich nimmt die verantwortliche Person auch eine Zuordnung zu den Sustainable Development Goals (SDGs) sowie eine subjektive Einschätzung der Auswirkung des Projekts vor. Für die Kennzahl Globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten werden alle einzelnen Marken und Regionen des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die im Berichtsjahr hier relevante Projekte durchgeführt und diese dementsprechend gemeldet haben.

Im Berichtsjahr wurden über 200 (206) globale Projekte als lokale Engagements an den Standorten des Volkswagen Konzerns weltweit gemeldet. Rund 77% der Projekte haben eine potenzielle positive Auswirkung auf die Gemeinschaft oder Region unmittelbar am Standort, wie zum Beispiel Wolfsburg/Deutschland, Ingolstadt/Deutschland, Bologna/Italien, Pune Distrikt/Indien, Chattanooga/USA, Puebla/Mexiko, Guanajuato/Mexiko oder Polkowice/Polen. Zusätzlich haben rund 18% der Projekte eine potenzielle positive Auswirkung auf nationaler Ebene (zum Beispiel innerhalb China, Frankreich, Spanien oder Tschechien) und rund 5% auf internationaler Ebene.

Die über 200 globalen Projekte tragen übergeordnet zu einer oder mehreren Wirkungskategorien der regenerate+ bei und sollen positive Auswirkungen auf die Gesellschaft und Umwelt fördern. Der Schwerpunkt des Outcomes liegt dabei auf den gesellschaftlichen Wirkungskategorien „Stärkung lokaler Gemeinschaften und Resilienz“ sowie „Armutsbekämpfung und soziale Sicherheit“. Darüber hinaus sollen die Projekte auch positive Effekte auf die eigenen Beschäftigten (zum Beispiel in den Bereichen „Bildung und Wissensvermittlung“ oder „Gesundheit und Wohlbefinden“) sowie auf die Natur (zum Beispiel in den Kategorien „Gesunde Ökosysteme und Biodiversität“ oder „Reduktion des Klimawandels“) ausüben.

Sustainability Impact Fund

Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern einen Sustainability Impact Fund operationalisiert, der weltweit interne Projekte an Standorten unterstützt, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit fördern. Der Sustainability Impact Fund ist somit ein konzernweites Instrument zur gezielten Förderung von Projekten mit Bezug zur regenerate+. Die geförderten Projekte sollen unter anderem lokale Gemeinschaften und den sozialen Zusammenhalt an Standorten stärken, gezielt Biodiversität verbessern, aber auch innovative Lösungen zur Verbesserung von ökologischen Herausforderungen fördern.

Im Jahr 2025 unterstützte der Impact Fund unter anderem Projekte wie Corporate-Volunteering-Programme, Biodiversitätsprojekte an Standorten sowie Initiativen zur Bewältigung ökologischer Herausforderungen.

Konzernweite Spenden

Eine Spende ist eine freiwillige Zuwendung für einen wissenschaftlichen, gemeinnützigen, kulturellen, politischen oder religiösen Zweck ohne Gegenleistung des Empfängers. Spenden können positive Effekte fördern, wie zum Beispiel in den Bereichen Unterstützung bei der Lösung gesellschaftlicher Probleme, Unterstützung bei humanitären Krisen, Reduktion von negativen Umweltauswirkungen oder die Stärkung der Resilienz von Gemeinschaften. Für die Kennzahl „Konzernweite Spenden“ werden alle vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die im Berichtsjahr Spenden getätigt haben.

Der Volkswagen Konzern hat im Jahr 2025 insgesamt 73,7 (61,4) Mio. € gespendet. Hierzu zählen auch Großspenden im Rahmen der humanitären Nothilfe, die unmittelbar entschieden und geleistet wurden.

ZIELE: SOCIETAL IMPACT

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. Das Societal Impact Framework ist Bestandteil der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und wird laufend weiterentwickelt. Übergeordnet liegt der Fokus bei diesem Thema zunächst darauf, geeignete Methoden und Standards zu identifizieren, die eine zweckmäßige Bewertung der gesellschaftlichen Wirkung ermöglichen können.

Gegenwärtig gibt es in Bezug auf globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten und konzernweite Spenden keine steuerungsrelevanten Ziele. Für den Sustainability Impact Fund wurden gestaffelte Ziele erarbeitet. Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2029 jährlich bis zu 20 Mio. € durch den Sustainability Impact Fund bereitzustellen, um nachhaltige Entwicklungen in allen Dimensionen der regenerate+ zu fördern.

Die Erarbeitung weiterer strategischer (Zwischen-)Ziele sowie die Weiterentwicklung hin zu der Messung der Auswirkung und somit auch die Wirksamkeit der Strategien und Maßnahmen in Bezug auf die wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Auswirkung sind für den mittelfristigen Zeithorizont geplant.

Informationen zur Unternehmensführung

Eine nachhaltige, verantwortungsbewusste und transparente Unternehmensführung hat im Volkswagen Konzern hohe Priorität.

UNTERNEHMENSKULTUR

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH UNTERNEHMENSKULTUR

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Unternehmenskultur Der Begriff Unternehmenskultur ist im Volkswagen Konzern weiter gefasst als die Definition der ESRS und beinhaltet auch Themen wie beispielsweise Diversität und Mitbestimmung. Diese Aspekte werden unter Sozialinformationen berichtet. Die positive Auswirkung in diesem Kapitel zur Unternehmensführung resultiert aus der Förderung von Integrität, Gleichbehandlung, ethischem Verhalten, verantwortungsvollen Entscheidungsprozessen und der Betonung von Fairness durch die Arbeitnehmervertretung.	+			
 Chance  Risiko	 Positive Auswirkung  Negative Auswirkung	 Tatsächliche Auswirkung  Potenzielle Auswirkung	 Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Eigener Geschäftsbereich  Nachgelagerte Wertschöpfungskette	 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)  Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung im Bereich Unternehmenskultur hat Einfluss auf die Strategie und das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Unternehmenskultur in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkung auf sein Geschäftsmodell und Strategie über verschiedene Maßnahmen im Bereich der Unternehmenskultur. Diesbezüglich liegt der Fokus des Kapitels auf Themen, die sich auf Integrität und Compliance (I&C) beziehen, wie dem Code of Conduct und risikobasierten Maßnahmenpaketen, wie zum Beispiel Sensibilisierungs- und Trainings-, Tone-from-the-Top-Maßnahmen, den Konzerngrundsätzen im Zusammenspiel mit dem Role Model Programme und myVOICE (ehemals Stimmungsbarometer).

MANAGEMENTKONZEPTE: UNTERNEHMENSKULTUR

Code of Conduct und Konzerngrundsätze

Integrität und Compliance stellen die Basis für ein korrektes und wertorientiertes Handeln im Volkswagen Konzern dar. Die Leitlinien dafür sind in den Verhaltensgrundsätzen – dem Code of Conduct – sowie in den Konzerngrundsätzen festgehalten. Der Code of Conduct bildet das ethische und wertebasierte Fundament für integrires und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Als zentrales Element fördert er das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden, bietet Unterstützung bei der Meinungsbildung, benennt Ansprechpartner und gilt verbindlich für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns. Der Code of Conduct beruht auf internationalen Übereinkommen und Erklärungen, insbesondere der Internationalen Menschenrechtscharta, den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO – International Labour Organisation) sowie dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption.

Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns bilden die Konzerngrundsätze als Teil des Code of Conduct. Sie sind die Grundlage der Unternehmenskultur und beschreiben, wofür der Volkswagen Konzern weltweit steht: Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft, Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist, Wir wagen Neues, Wir leben Vielfalt, Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit, Wir statt Ich, Wir halten Wort. Diese Sätze sind ein Versprechen an die Kundinnen und Kunden, Aktionärinnen und Aktionäre, Geschäftspartner und an die Beschäftigten. Der Code of Conduct und die Konzerngrundsätze sind auf der Website des Volkswagen Konzerns frei zugänglich.

In Zusammenarbeit mit den relevanten Fachbereichen ist der Group Chief Integrity & Compliance Officer für den Inhalt des Code of Conduct verantwortlich. Dieser steht an der Spitze der konzernweiten Integrity & Compliance-Organisation, die im Vorstandsressort „Integrität und Recht“ angesiedelt ist. Für die lokale Umsetzung in die Gesamtbelegschaft sind die Marken und Gesellschaften verantwortlich.

Die Group Integrity & Compliance-Organisation unterstützt die Konzern- und Markengesellschaften, ihre Geschäftsaktivitäten regelkonform durchzuführen und Gesetze sowie interne Vorgaben einzuhalten. Zu ihren Arbeitsschwerpunkten zählen unter anderem Anti-Korruption, Verhinderung von Vermögensschäden durch Betrug und Untreue sowie Vermeidung von Geldwäsche. Ausgangspunkt ist die interne Compliance-Risikobewertung (ICRA – Internal Compliance Risk Assessment).

Interne Compliance-Risikobewertung

Im Rahmen der operativen Umsetzung von Integrität und Compliance werden unter anderem über ICRA mögliche Risiken im Konzern ermittelt und entsprechende Arbeitsschwerpunkte festgelegt. Den aktiven und kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, die Personal beschäftigen oder Beschaffungsaktivitäten durchführen, werden Risikoprofile – untergliedert in niedrig, mittel oder hoch – sowie dazugehörige Maßnahmenpakete einschließlich Trainings- und Kommunikationsanforderungen zugewiesen. Auf Basis dessen sind beispielsweise Sensibilisierungs- und Trainingsmaßnahmen für Beschäftigte des Konzerns umzusetzen, um integrires Verhalten im Geschäftsalltag zu fördern, verantwortungsvoll zu handeln und Fehlverhalten zu vermeiden. Nach diesem risikobasierten Ansatz werden Beschäftigte, Mitglieder des Managements und relevante Interessengruppen regelmäßig zu Integritäts- und Compliance-Themen, Verfahren und Verhaltensregeln in ihrem Tätigkeitsbereich geschult. Zudem werden im Rahmen eines Monitoring- und Verbesserungsprozesses Überprüfungen zur Wirksamkeit der Integrity & Compliance-Maßnahmen von Auditoren durchgeführt. Darüber hinaus wird das Integritäts- und Compliance-Managementsystem (ICMS) kontinuierlich optimiert.

Der Porsche AG Konzern führt in den Hauptabteilungen eigenständig eine interne Compliance-Risikobewertung zur Identifizierung von Risikopotenzialen, Festlegung von Arbeitsschwerpunkten und Ableitung von Präventionsmaßnahmen durch.

Minimum Standards for Integrity and Compliance-Training and Communication

Die Minimum Standards bieten in Ergänzung zu den ICRA-Maßnahmenpaketen eine Konkretisierung für die Gestaltung und Durchführung von Integrity & Compliance-Schulungen und werden zentral von Group Integrity & Compliance bereitgestellt. Sie sollen innerhalb der Marken und Gesellschaften Orientierung über die Schulungsthemen, deren Zielgruppen sowie die Mindestinhalte geben. Diese konzernweiten Minimum Standards gewährleisten ein definiertes Maß an Homogenität in den konzernweiten Integrity & Compliance-Schulungen. Die Entwicklung eines effektiven Schulungsprogramms sowie die Organisation und Durchführung von Schulungen, wie dem Code-of-Conduct-Training, liegen unter Berücksichtigung der Minimum Standards in der Verantwortung der jeweiligen Marken und Gesellschaften.

Das Code-of-Conduct-Training richtet sich an alle Beschäftigten in den kontrollierten Gesellschaften, einschließlich der Unternehmensleitung. Für Beschäftigte im indirekten Bereich (Angestellte und Management in Voll- und Teilzeit) ist das Training alle drei Jahre zu wiederholen. Die Teilnahme wird systemseitig erfasst. Praktikanten, Werkstudierende und Doktoranden sind beispielsweise ausgenommen. Zum Abschluss des Geschäftsjahres 2025 verfügten 280.865 (261.707) Beschäftigte über eine gültige Qualifizierung zum Code of Conduct. Dies entspricht 94 % (97 %) der zu qualifizierenden aktiven Belegschaft. Im Geschäftsjahr 2025 absolvierten 14.980 Beschäftigte der Porsche AG (dies entspricht 86 % der relevanten Porsche AG Beschäftigten) das digitale Lernmodul „Verhaltensgrundsätze“. Das Lernmodul stellt die gleichnamige Leitlinie vor und informiert über das Hinweisgebersystem sowie die Kontaktdaten des Compliance Helpdesks. Darüber hinaus sind unter anderem auch Inhalte zur Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption sowie zu Menschenrechten Gegenstand des Lernmoduls.

Anlassbezogen und mindestens einmal jährlich wird die konzernweite Umsetzung der verpflichtenden Schulungsmaßnahmen zum Code of Conduct in den Konzernvorstand berichtet.

Die Beschäftigten des produktionsnahen sogenannten direkten Bereichs werden alle vier Jahre entsprechend unterwiesen. Das Training bildet die Grundsätze der Code-of-Conduct-Broschüre ab und beinhaltet unter anderem Themen wie Umwelt-Compliance, Produkt-Compliance sowie das Korruptionsverbot. Die Inhalte werden regelmäßig aktualisiert.

MAßNAHMEN: UNTERNEHMENSKULTUR

Code-of-Conduct-Training

Mit dem Code-of-Conduct-Training werden Beschäftigte des Volkswagen Konzerns zu den Themen integres und regelkonformes Verhalten, Korruptionsverbot und im Schwerpunkt Korruptionsprävention geschult. Eine detaillierte Beschreibung des Code-of-Conduct-Trainings befindet sich unter „Managementkonzepte: Unternehmenskultur“.

Beschäftigte ab dem Oberen Managementkreis werden zweijährig zum Code of Conduct zertifiziert, mit dem Ziel, ihre Vorbildfunktion zu erkennen, ihre Beschäftigten entsprechend zu sensibilisieren und ihnen die Auffindung relevanter Informationen im Code of Conduct zu erleichtern. Teil der Zertifizierung ist auch, dass die Teilnehmenden die arbeitsvertragliche Meldepflicht bei schweren Regelverstößen kennen und eventuelle Interessenkonflikte offenlegen.

Code-of-Conduct-Broschüre

Die Code-of-Conduct-Broschüre dient der Kommunikation des Code of Conduct an alle Beschäftigten und externe Stakeholder. Sie zielt darauf ab, ein einheitliches Verständnis des Code of Conduct im Volkswagen Konzern zu schaffen.

Alle Beschäftigten erhalten die Broschüre bei der Einstellung. Zudem ist sie intern und extern online verfügbar. Das Dokument ist konzernweit publiziert und wird regelmäßig aktualisiert und von entsprechenden Kommunikationskampagnen begleitet. Im September 2025 erfolgte eine Aktualisierung des Code of Conduct mit Bezug auf die Meldekanäle des Hinweisgebersystems.

Tone-from-the Top

Mit der Tone-from-the-Top-Kommunikation wird die Haltung der Unternehmensleitung sowie des Top-Managements zu integrem und regelkonformem Verhalten an die Beschäftigten sowie an externe Stakeholder vermittelt. Sie dient als Leitbild für alle Beschäftigten und prägt damit maßgeblich die Unternehmenskultur in Bezug auf das Themenfeld Integrität und Compliance. Durch eine regelmäßige Integrity & Compliance-Kommunikation, konsequentes Handeln

und das Vorleben von Werten signalisieren sowohl das Top-Management wie auch die Unternehmensleitung, dass integriertes und regelkonformes Verhalten nicht nur erwartet, sondern aktiv gefördert wird. So schafft der „Tone-from-the-Top“ Vertrauen und Orientierung im Arbeitsalltag. Die durchgeführten Tone-from-the-Top-Kommunikationsmaßnahmen werden risikospezifisch dokumentiert.

Role Model Programme

Ein wichtiger Teil des Selbstverständnisses des Volkswagen Konzerns ist die Förderung und Befähigung von Führungskräften, aktiv zur erfolgreichen Transformation beizutragen und als Vorbild zu agieren. Führungskräfte, die mit gutem Beispiel vorangehen, motivieren ihre Teams, geben Mut für Veränderungen, stärken die Wirksamkeit und schaffen Vertrauen. Dies sind Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Das Role Model Programme unterstützt Führungskräfte darin, diese Faktoren zu stärken.

Durch übersichtliche Teamaktivitäten in einer Toolbox erhalten Führungskräfte Anregungen und Anleitungen, die einfach und ohne zusätzliches Budget umsetzbar und gut in den Arbeitsalltag integrierbar sind. Bei allen Aktivitäten geht es darum, Führung lebendig zu gestalten, Distanzen zwischen Hierarchieebenen abzubauen, Innovationen zu fördern und das Vertrauen und den Austausch untereinander zu stärken. Die in der Toolbox enthaltenen Methoden und Anleitungen sind dabei den sieben Konzerngrundsätzen zugeordnet. Neben den zentral vorgeschlagenen Methoden und Anleitungen haben die Führungskräfte die Möglichkeit, eigene Methoden und Tools zu entwickeln und mittels sogenannter Wild Cards als Maßnahmen im Programm durchzuführen.

Der verbindliche Rahmen mit Mindestanforderungen für Führungskräfte unterstützt die Umsetzung dieses Programms zur Verbesserung der Unternehmenskultur. Das Role Model Programme wird jährlich und konzernweit durchgeführt. Zielgruppe sind alle Beschäftigten mit Führungs- und Teamleitungsaufgaben im Konzern.

myVOICE

Die Beschäftigtenbefragung myVOICE (ehemals Stimmungsbarometer) stellt eine positive Maßnahme zur Förderung der Unternehmenskultur dar. Durch die regelmäßige Einholung von Meinungen, Einschätzungen und Kritik wird der kontinuierliche Dialog zwischen Beschäftigten und Führungskräften gestärkt. Dies trägt zur Förderung von Transparenz, Vertrauen und einer offenen Kommunikationskultur bei. Führungskräfte erhalten durch die Befragung Einblicke in Verbesserungspotenziale ihrer Verantwortungsbereiche und werden bei der Ableitung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen durch verschiedene Tools und Instrumente unterstützt. Im Jahr 2024 wurde das Stimmungsbarometer zwecks Überarbeitung für den Konzern ausgesetzt. Nach der Überarbeitung stand es in 2025 unter dem Namen myVOICE zunächst in vier Gesellschaften wieder als Instrument zur Verfügung. Der Roll-out des Instruments in weitere Gesellschaften des Konzerns erfolgt ab 2026.

Die Grundsätze von und die Teilnahmequote an myVOICE sind im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ unter „Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen“ beschrieben. Weitere Informationen unter anderem zu den auf myVOICE aufbauenden Maßnahmen finden sich im Abschnitt „Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen“.

ZIELE: UNTERNEHMENSKULTUR

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf das Thema Unternehmenskultur sind derzeit keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung wird aktuell nicht nachverfolgt. Ein wesentlicher Ausdruck der Unternehmenskultur sind die Verhaltensgrundsätze und das dazugehörige Training.

Am 1. Januar 2024 wurde konzernweit ein aktualisierter Code of Conduct veröffentlicht. Im September 2025 erfolgte eine weitere Aktualisierung der Meldekanäle des Hinweisgebersystems. Durch relevante ergänzende Inhalte und ein übergreifendes, konzernweites Narrativ wird eine klare, werteorientierte Haltung vermittelt, die die

Anschlussfähigkeit an zukünftige Entwicklungen sichert. Im Rahmen der Beschäftigtenbefragung myVOICE wird integriertes und regelkonformes Verhalten ebenfalls thematisiert.

SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Schutz von Hinweisgebenden				
Durch eine von Vertrauen und Integrität geprägte Unternehmenskultur erzielt der Volkswagen Konzern eine positive Wirkung, indem er die Bereitschaft von Beschäftigten und anderen Beteiligten entlang der gesamten Wertschöpfungskette stärkt, unethisches Verhalten und Fehlverhalten zu melden. Durch den positiven Einfluss auf den Schutz von Hinweisgebenden werden alle Interessengruppen weiterhin zur Meldung von Fehlverhalten ermutigt.	+	 	 	
 Chance	 Positive Auswirkung	 Tatsächliche Auswirkung	 Vorgelagerte Wertschöpfungskette	 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)
 Risiko	 Negative Auswirkung	 Potenzielle Auswirkung	 Eigener Geschäftsbereich	 Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)
			 Nachgelagerte Wertschöpfungskette	 Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Der Schutz von Hinweisgebenden gehört zum Verständnis von Integrität und Compliance und ist somit ein Teil der regenerate+.

Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner positiven Auswirkung auf sein Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette über verschiedene Maßnahmen zum Schutz von Hinweisgebenden. Diese sollen die Erhaltung und Stärkung der positiven Auswirkung ermöglichen, insbesondere durch Schulungen zum Hinweisgebersystem und Konsequenzen bei Fehlverhalten.

MANAGEMENTKONZEPTE: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, interner Regeln, des Code of Conduct sowie des Code of Conduct für Geschäftspartner hat im Volkswagen Konzern oberste Priorität. Der Erfolg des Volkswagen Konzerns basiert auf Integrität und Compliance. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist es wichtig, von möglichem Fehlverhalten der eigenen Beschäftigten oder denen von Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern zu erfahren und dieses zu unterbinden. Deshalb betreiben die Aufklärungs-Offices des Volkswagen Konzerns unter anderem ein unabhängiges, unparteiisches und vertrauliches Hinweisgebersystem, um ein mögliches Fehlverhalten von Beschäftigten untersuchen und gegebenenfalls ahnden zu können. Das Hinweisgebersystem wird in verschiedenen Richtlinien des Volkswagen Konzerns adressiert, insbesondere im Code of Conduct und Code of Conduct für Geschäftspartner. Diese sind auf der Webseite des Volkswagen Konzerns frei zugänglich. Darüber hinaus verfügt der Volkswagen Konzern mit einer Konzernrichtlinie und Verfahrensordnung für den Beschwerdemechanismus über ein Konzept zum Schutz von Einzelpersonen gegen Vergeltungsmaßnahmen, das auch Arbeitnehmervertreter umfasst.

Hinweisgebersystem

Das Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensethik und basiert auf den Prinzipien von Schutz, Fairness und Vertrauen. Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um schwerwiegende Regelverstöße von Beschäftigten des Konzerns sowie von Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern zu melden. Hinweise auf mögliche Regelverletzungen können alle Beschäftigten des Konzerns, Geschäftspartner und deren Arbeitskräfte, Kundinnen und Kunden sowie weitere Dritte jederzeit melden – auf Wunsch auch anonym.

Die Meldekanäle sind rund um die Uhr verfügbar. Meldungen können in allen Sprachen abgegeben werden. Dazu zählen unter anderem ein Online-Meldekanal, der Meldungen in über 60 Sprachen entgegennimmt, eine App, eine internationale 24-Stunden-Telefonhotline und ein externer Rechtsanwalt, der als Ombudsperson fungiert. Gemeldet werden können insbesondere Wirtschafts-, Korruptions- und Steuerstraftaten, Umweltstraftaten, Verstöße gegen kartell- und wettbewerbsrechtliche Vorschriften, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften und erhebliche Verstöße gegen den Datenschutz. Darüber hinaus dient das Hinweisgebersystem mit seinen Kanälen auch zur Abgabe von Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)-relevanten Sachverhalten aus dem eigenen Geschäftsbereich oder der Lieferkette.

Die Meldekanäle werden sowohl in allen Compliance-Pflichtschulungen als auch durch andere Kommunikationsformate den Beschäftigten vermittelt. Beschäftigte können sich mit ihren Anliegen grundsätzlich auch an die innerbetriebliche Arbeitnehmervertretung wenden. Weitere Informationen hierzu sind im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ unter „Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen“ zu finden.

Neben diesen vom Volkswagen Konzern selbst betriebenen Beschwerdekanälen sind auch externe Beschwerde-mechanismen verfügbar, wie beispielsweise das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Beim Volkswagen Konzern eingehende Hinweise werden in das Hinweisgebersystem überführt und dort weiterbearbeitet.

Das Hinweisgebersystem gilt für den Volkswagen Konzern und wurde vom Konzernvorstand eingeführt. Mit verbindlichen Grundsätzen und geregelten Verfahren soll das Hinweisgebersystem Schaden vom Unternehmen, von der Gesamtbelegschaft und weiteren Stakeholdern abwenden. Ein weiteres Ziel des Hinweisgebersystems ist der Schutz der Hinweisgebenden sowie aller Personen, die dazu beitragen, Fehlverhalten und Regelverstöße aufzudecken, zu untersuchen und abzustellen.

Im Hinweisgeberprozess zur Meldung, Untersuchung und Sanktionierung von Mitarbeiterfehlverhalten spielen Abteilungen eine zentrale Rolle, die als Key Contact Points (KCP) fungieren. Diese Abteilungen sind häufig die ersten Anlaufstellen für Meldungen über mögliche Verstöße gegen Gesetze, Vorschriften oder den Code of Conduct. Zu den Ansprechpartnern der Abteilungen gehören zum Beispiel lokale Compliance-Beauftragte, interne Auditoren, Vertretende der Personalabteilung sowie Entscheidungs- und Eskalationsausschüsse für Produktsicherheit und technische Konformitätsvorschriften.

Verantwortlich für die Koordination des konzernweiten Hinweisgebersystems ist das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg. Dort werden die Hinweise bearbeitet, die die Volkswagen AG und deren Tochtergesellschaften ohne eigenes Aufklärungs-Office betreffen, sowie Hinweise mit Relevanz für den Volkswagen Konzern. Die AUDI AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) und die TRATON SE betreiben für sich und ihre Tochtergesellschaften eigene Aufklärungs-Offices. Zudem existiert ein eigenes regionales Aufklärungs-Office bei der Volkswagen (China) Investment Company Ltd. Es bearbeitet Hinweise, die chinesische Tochtergesellschaften der Volkswagen AG sowie der AUDI AG betreffen.

Das jeweilige Aufklärungs-Office beauftragt im Einzelfall auch unabhängige Dritte mit Untersuchungen, etwa Rechtsanwaltskanzleien oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften. Dies kann speziell dann vorkommen, wenn Fälle außergewöhnlich komplex sind — insbesondere mit unmittelbar drohenden rechtlichen Folgen für den Volkswagen Konzern (zum Beispiel bei besonders schwerwiegenden Korruptionssachverhalten oder möglichen Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht). Ein IT-System, interne Kontrollen sowie das Mehr-Augen-Prinzip unterstützen die Aufklärungs-Offices beim Bearbeiten der Hinweise.

Konsequenzen bei Fehlverhalten

Nachgewiesenes Fehlverhalten kann, je nach Schweregrad, durch eine Verwarnung, einen Verweis oder eine Kündigung sanktioniert werden. Bei Bedarf folgen nach sanktionierten schweren Regelverstößen strukturierte Ursachenanalysen, um solche und ähnliche Vorfälle zukünftig zu verhindern.

Der Volkswagen Konzern gewährleistet allen Hinweisgebenden sowie den Personen, die sie unterstützen oder die an der Untersuchung beteiligt sind, Schutz vor möglichen Repressalien, die aus ihrer Meldung resultieren könnten. Dieser Schutz ist in der Konzernrichtlinie Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns festgelegt und im Code of Conduct beschrieben. Verstöße gegen dieses Benachteiligungsverbot werden als Verdacht auf schwerer Regelverstoß behandelt und entsprechend geahndet. Zudem berücksichtigt der Volkswagen Konzern durch die Bestimmungen in dieser Konzernrichtlinie internationale Gesetze zum Hinweisgeberschutz, wie die EU-Direktive zum Hinweisgeberschutz, die entsprechenden nationalen Umsetzungsgesetze sowie das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.

Die Verantwortung für das Thema Schutz von Hinweisgebenden liegt bei der Group Integrity & Compliance Organisation. Diese gehört zum Vorstandsressort „Integrität und Recht“.

BESCHWERDEMECHANISMUS FÜR MENSCHENRECHTLICHE UND UMWELTBEZOGENE RISIKEN UND VERSTÖßE

Das Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden hinsichtlich menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken und Verstöße im Hinweisgebersystem orientiert sich an den Effektivitätskriterien der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und wird durch eine Verfahrensordnung klar beschrieben.

Informationen werden kontext- und zielgruppengerecht bereitgestellt. Über die Verfahrensordnung haben die Zielgruppen Zugang zu den notwendigen Informationen, um am Beschwerdeverfahren teilzunehmen inklusive Informationen zum Zeitrahmen des Verfahrens.

Nach Eingang einer Beschwerde über die vom Hinweisgebersystem betreuten Meldekanäle wird diese zunächst dokumentiert. Betrifft die Beschwerde einen Sachverhalt ohne Beschäftigtenfehlverhalten im eigenen Geschäftsbereich, leitet das Hinweisgebersystem die Beschwerde unverzüglich an die jeweils zuständige Stelle innerhalb des Konzerns weiter, die thematisch für die Bearbeitung der Beschwerde zuständig ist. Beschwerden mit potenziellem Beschäftigtenfehlverhalten im eigenen Geschäftsbereich werden durch das Hinweisgebersystem bearbeitet. Jeder Fall wird, sofern eine Kontaktmöglichkeit besteht, mit dem Beschwerdeführer erörtert. Die hinweisgebende Person wird über die Bearbeitung und den Ausgang informiert, wobei größtmögliche Transparenz, unter Einhaltung des need-to-know-Prinzips, angestrebt wird. Nach Abschluss ist der zuständige Fachbereich dazu verpflichtet, den Fall zu dokumentieren. Zur Ahndung von Regelverstößen besteht ein Maßnahmenkatalog, der unter Berücksichtigung lokaler Rechtsvorschriften erstellt wurde und konzernweit umgesetzt ist.

Der Volkswagen Konzern bietet ein webbasiertes Training zu Menschenrechten an, um sicherzustellen, dass die Beschäftigten die Strukturen und Verfahren kennen und ihnen dahingehend vertrauen, ihre Anliegen oder Bedürfnisse mitzuteilen und prüfen zu lassen. Dieses Training erläutert ausführlich alle verfügbaren Kontaktmöglichkeiten.

Der Volkswagen Konzern verfügt mit einer Konzernrichtlinie und der Verfahrensordnung für den Beschwerdemechanismus über ein Konzept zum Schutz von Einzelpersonen gegen Vergeltungsmaßnahmen, das auch Arbeitnehmervertreter umfasst.

Entscheidungsträger im Unternehmen werden regelmäßig über schwerwiegende menschenrechtsbezogene Pflichtverletzungen des Unternehmens informiert.

Das Verfahren wird auf seine Wirksamkeit überprüft. Fragen oder Verbesserungsvorschläge zum Hinweisgebersystem können an die Aufklärungs-Offices gerichtet werden. Wer im Rahmen einer Untersuchung interviewt wurde, hat außerdem die Möglichkeit, dem Ombudsmann als unabhängige Stelle Feedback zu geben.

MAßNAHMEN: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Das primäre Ziel des Hinweisgebersystems besteht darin, die Meldung und Untersuchung von potenziell schwerem Fehlverhalten auf eine faire, transparente und effiziente Art zu ermöglichen. Dabei soll gleichzeitig der Schutz für die Hinweisgebenden, die Beschäftigten, und die Personen, welche die Hinweisgebenden oder die Untersuchungen unterstützen, sowie die Betroffenen gewährleistet werden.

Die Konzernrichtlinie zum Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns gilt für alle kontrollierten Gesellschaften und Beschäftigten und ist in allen kontrollierten Konzerngesellschaften umzusetzen. Sie regelt abschließend und umfassend die Tätigkeit sowohl der Aufklärungs-Offices als auch der untersuchenden Einheiten bei der Untersuchung von potenziellen Regelverstößen, die über die Eingangskanäle des Hinweisgebersystems eingehen. Sie enthält Standards sowie allgemeine Verfahrensregeln für die Ausgestaltung des konzernweiten Hinweisgebersystems und interner Untersuchungen im Volkswagen Konzern und regelt die dafür festzulegenden Zuständigkeiten. Sie legt darüber hinaus Prozessbeteiligte des Hinweisgebersystems fest, unter anderem die Rechtsabteilung, die Interne Revision, die Sicherheitsabteilung, das Personalwesen und die Compliance-Abteilung.

Kommunikation

Innerhalb des Volkswagen Konzerns wird regelmäßig zu den Themen Integrität und Compliance kommuniziert. Ziel ist, das Bewusstsein der Beschäftigten für angemessenes Verhalten sowie für die Unternehmensregeln und -werte zu schärfen und dafür zu sensibilisieren. Dies beinhaltet insbesondere auch Kommunikationsmaßnahmen zum Hinweisgebersystem, wie beispielsweise die interne sowie externe Kommunikation der Meldekanäle und der Arbeitsweise des Hinweisgebersystems. Des Weiteren sind die Meldewege und weiterführende Informationen jederzeit auf der Webseite des Volkswagen Konzerns öffentlich zugänglich.

Ein eigenes, externes Format ist der „ComplianceXChange“, ein Austausch von Fachexpertinnen und -experten mit anderen DAX-Unternehmen oder europäischen Unternehmen nach vorheriger rechtlicher Prüfung zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen, beispielsweise zum Hinweisgebersystem.

Der Volkswagen Konzern hat Mindeststandards basierend auf verschiedenen rechtlichen und fachlichen Anforderungen sowie bewährten Praktiken definiert, die je nach Standort der Gesellschaft – innerhalb oder außerhalb der EU – Anwendung finden. Jede Gesellschaft ist verpflichtet, zu überprüfen, ob länderspezifische oder andere lokale rechtliche Anforderungen vorliegen und die entsprechenden Informationen gegebenenfalls angepasst werden müssen.

Der Konzernvorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats erhalten vierteljährlich zu ihren Sitzungen einen aktuellen statistischen Bericht über das Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns.

Schulungen zum Hinweisgebersystem

Um sicherzustellen, dass alle Beschäftigten über das Hinweisgebersystem informiert sind, bietet das Unternehmen entsprechende Schulungen an. Das für alle Beschäftigten obligatorische Code-of-Conduct-Training umfasst die Erläuterung des Hinweisgebersystems, der Meldekanäle und der Verfahrensgrundsätze. In dieser Schulung werden zudem die rechtlichen Konsequenzen bei Benachteiligung von Hinweisgebenden verdeutlicht. Beschäftigte, die wegen ihrer Tätigkeit häufig mit Regelverstößen in Kontakt kommen können, erhalten ein vertiefendes Training. Dazu gehören zum Beispiel Beschäftigte in den Bereichen Revision, Sicherheit, Personalwesen, Rechtswesen oder der Group Integrity & Compliance. Die Teilnahme an Pflichtschulungen wird nachverfolgt.

ZIELE: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf den Schutz von Hinweisgebenden sind derzeit keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven Auswirkung wird aktuell nicht nachverfolgt.

VERHINDERUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH VERHINDERUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Verhinderung von Korruption und Bestechung				
Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat der Volkswagen Konzern eine positive Auswirkung, indem er eine Kultur der Integrität fördert und das Vertrauen seiner Stakeholder entlang der gesamten Wertschöpfungskette durch sein Engagement und ein effektives Compliance-Managementsystem im Kampf gegen Korruption und Bestechung stärkt. Damit die Auswirkung auch potenziell in der mittelfristigen Zukunft wirken kann, soll die Bekämpfung von Korruption und Bestechung weitergeführt werden.		 	 	
 Chance  Positive Auswirkung  Tatsächliche Auswirkung  Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)				
 Risiko  Negative Auswirkung  Potenzielle Auswirkung  Eigener Geschäftsbereich  Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)				
 Nachgelagerte Wertschöpfungskette  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf die Strategie, das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Integrität und Compliance sind wesentliche Elemente der regenerate+. Der Code of Conduct ist das ethische und wertebasierte Fundament für integrires und regelkonformes Handeln im Volkswagen Konzern.

Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette über die Instrumente des Compliance-Managementsystems zur Bekämpfung von Korruption. Dabei liegt ein besonderer Fokus auf integren Geschäftspraktiken sowie der Bekämpfung von Korruption und Bestechung – auch entlang der Wertschöpfungskette –, um positive Auswirkungen zu erhalten und zu stärken.

Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung sind Teil der regenerate+, welche sich wiederum auf die Wertschöpfungskette auswirken können.

MANAGEMENTKONZEPTE: VERHINDERUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

Der Volkswagen Konzern bekennt sich uneingeschränkt zu rechtmäßigem und verantwortungsvollem Handeln und verfolgt eine strikte Null-Toleranz-Politik gegenüber Korruption. Dieses Prinzip ist fest in den Unternehmenswerten verankert. Dies spiegelt sich im Code of Conduct für Beschäftigte und im Code of Conduct für Geschäftspartner wider und bildet so den Maßstab für das Handeln des Volkswagen Konzerns. Die relevanten Unterlagen können auf der Konzern-Webseite unter <https://www.volkswagen-group.com/de/integritaet-und-compliance-15705> eingesehen werden. Weiterführende Konzernrichtlinien regeln den Umgang mit Interessenkonflikten, Spenden und Sponsorings sowie Zuwendungen, insbesondere in Form von Geschenken oder Einladungen.

Der Volkswagen Konzern geht Hinweisen auf mögliche Verstöße gegen Gesetze sowie gegen die internen Unternehmenswerte und Regelungen nach. Damit soll ein regelkonformes und gesetzestreu Verhalten im Volkswagen Konzern sichergestellt werden. Die Bearbeitung von potenziell schweren Regelverstößen fällt in die Zuständigkeit der Aufklärungs-Offices. Geeignete Stellen, insbesondere Führungskräfte und das Personalwesen, sind für die Bearbeitung sonstiger Regelverstöße verantwortlich. Beschäftigte, die in unlautere Geschäftspraktiken involviert sind, werden sanktioniert.

Die Verantwortung für die Themen Anti-Korruption und Prävention von Bestechung und Geldwäsche liegt im Bereich Group Integrity & Compliance. Dieser gehört zum Vorstandsressort „Integrität und Recht“.

MAßNAHMEN: VERHINDERUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

Schriftliche Vorgaben

Der Code of Conduct steht allen Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sowie Dritten auf der Konzern-Webseite unter <https://www.volkswagen-group.com/de/integritaet-und-compliance-15705> zur Verfügung. Darüber hinaus organisiert das Group Integrity & Compliance-Kommunikationsteam Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Kampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele, mit dem Ziel, die Sensibilisierung für Integritäts- und Compliance-Themen zu unterstützen.

Basis der Aktivitäten zum Thema Korruptionsprävention ist die konzernweit geltende Richtlinie für Zuwendungen und Geschenke, die klare Regeln für den Umgang mit Geschenken, Einladungen und anderen Zuwendungen festlegt. Dabei trägt sie auch dazu bei, Interessenkonflikte und schon den Anschein einer unzulässigen Beeinflussung zu vermeiden. Diese Aktivitäten verfolgen das Ziel, dass die Geschäftspraktiken im Volkswagen Konzern möglichst transparent und im Einklang mit den geltenden Vorschriften erfolgen.

Beratung

Der Infopoint Integrity & Compliance hat sich als zentrale Beratungsstelle bei der Volkswagen AG etabliert. Das Team ist persönlich, per E-Mail oder per App (unter anderem über die Volkswagen 360°-App) erreichbar. Es beantwortet Fragen zu Integrität und Compliance, insbesondere zum Verhaltenskodex und dem Thema Anti-Korruption, und steht in engem Austausch mit weiteren Beratungsstellen im Konzern.

Schulungsmaßnahmen und Zertifizierungen

Um Korruptionsrisiken zu vermeiden, werden risikobasiert regelmäßig Kommunikations- und Schulungsmaßnahmen zum Thema Anti-Korruption durchgeführt. Diese Maßnahmen behandeln dabei nicht nur das Korruptionsverbot und den Umgang hierzu mit Amts- und Mandatsträgern, sondern umfassen auch Themen der Geldwäscheprävention. Eine detaillierte Beschreibung der Compliance-Trainings im Volkswagen Konzern erfolgt unter „Schulungsprogramme“.

Beschäftigte ab dem Oberen Managementkreis nehmen zweijährig an der Code-of-Conduct-Zertifizierung teil. Mit dem Unterzeichnen des Zertifikats bestätigen diese ihre Kenntnis der Verhaltensgrundsätze, die Kenntnis über ihre Meldeverpflichtung möglicher Interessenkonflikte und schwerer Regelverstöße.

Business Partner Due Diligence

Im Rahmen der Business Partner Due Diligence (BPDD) wird mit einem risikobasierten Ansatz die Integrität der Vertriebspartner mit dem Schwerpunkt Anti-Korruption geprüft. Die Überprüfung erfolgt vor der Aufnahme einer Geschäftsbeziehung und wird über die gesamte Dauer der Geschäftsbeziehung fortgeführt. Durch die frühzeitige Identifikation potenzieller Risiken können präventive oder reaktive mitigierende Maßnahmen eingeleitet werden, um die Verlässlichkeit und Stabilität der Geschäftsbeziehungen zu sichern. Wesentlicher Bestandteil ist dabei auch ein automatisiertes tägliches Integritätsmonitoring der Geschäftspartner. Weiterhin werden Vertriebspartner risikobasiert zusätzlichen Prüfungen unterzogen, wie zum Beispiel Auditierungen. Dabei werden Geschäftspartner mit verschiedenen Formaten unterstützt, wie unter anderem Compliance-Dialogen, damit diese die erforderlichen Standards erfüllen. Group Integrity & Compliance unterstützt die operativ verantwortlichen Einheiten des Vertriebs bei der Durchführung des Business-Partner-Due-Diligence-Prozesses. Der Prozess umfasst regelmäßige Mediascreenings, Risikobewertungen, Sanktionslistenprüfungen und das Identifizieren von Warnhinweisen im Hinblick auf Geschäftspartner. Der Volkswagen Konzern untersucht, ob die Geschäftspartner ein Compliance-Managementsystem (CMS) haben beziehungsweise Compliance-Maßnahmen implementiert sind. Ziel ist es, Risiken für Gesetzesverstöße und die Missachtung ethischer Standards frühzeitig zu erkennen, risikobehaftete Geschäftspartner zu vermeiden und – wo möglich – Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen sowie gemeinsam mit dem Geschäftspartner umzu-

setzen. In Einzelfällen werden Geschäftspartner direkt angesprochen, um mögliche Verstöße aufzuklären. Ist dies nicht möglich, wird die Geschäftsbeziehung nicht aufgenommen oder im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten beendet. Entsprechende Geschäftspartner können für Geschäfte mit dem Volkswagen Konzern, seinen Marken und Gesellschaften gesperrt werden.

Neben dem im BPDD-Tool erfolgenden automatisierten, kontinuierlichen Integritätsmonitoring des Geschäftspartners, wird die Umsetzung von eventuell mit dem Geschäftspartner bereits vor Vertragsschluss vereinbarten Mitigationsmaßnahmen nachverfolgt. Des Weiteren werden die Geschäftspartner regelmäßig dahingehend geprüft, ob gegebenenfalls weitere Maßnahmen wie insbesondere Compliance-Dialoge, Vor-Ort-Besuche oder externe Audits zur Sicherstellung einer regel- oder gesetzeskonformen Geschäftsbeziehung erforderlich sind. Bei Bedarf werden im Rahmen eines risikobasierten Ansatzes diese Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Compliance-Officern durchgeführt.

Umgang mit Verstößen

Im Fall von Verstößen durch Beschäftigte erfolgen eine konsequente Sachverhaltsaufklärung und – sofern geboten – Sanktionierung der betreffenden Beschäftigten. Hinweise können jederzeit, vertraulich und auch anonym, über das konzernweite Hinweisgebersystem gemeldet werden. Diese Fälle werden von den zuständigen Stellen (zum Beispiel Aufklärungs-Offices bei potenziell schwerem Fehlverhalten) gründlich untersucht.

Der Volkswagen Konzern führt Untersuchungen nach sorgfältiger Prüfung und bei konkreten Anhaltspunkten für einen Regelverstoß mit höchster Vertraulichkeit durch. Dabei gilt die Unschuldsvermutung. Betroffene werden frühzeitig angehört und rehabilitiert, wenn sie zu Unrecht verdächtigt wurden. Nachgewiesenes Fehlverhalten kann, je nach Schweregrad, durch eine Verwarnung, einen Verweis oder eine Kündigung sanktioniert werden.

Schulungsprogramme

Zum Thema Prävention von Korruption und Bestechung bietet der Volkswagen Konzern seinen Beschäftigten und Lieferanten folgende Schulungsprogramme an:

Schulungen für Beschäftigte im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern verfolgt eine strikte Null-Toleranz-Politik gegenüber jeglicher Form von aktiver und passiver Korruption. Gesellschaften mit hoher Risikoexposition gemäß ICRA sind dazu verpflichtet, ein Training zur Prävention von Korruption und Geldwäsche für ihre Beschäftigten durchzuführen. Das Training schließt spezielle Module zum Umgang mit Amts- und Mandatsträgern, zur Handhabung von Zuwendungen und zur Prävention von Geldwäsche ein. Es richtet sich an alle indirekten Beschäftigten und ist alle drei Jahre zu wiederholen. Im Jahr 2025 erfolgte eine Neugestaltung des Trainings mit anschließendem Roll-out in die ICRA-Gesellschaften mit einem Hochrisiko-Profil. Gesellschaften, die das neugestaltete Training zur Prävention von Korruption und Geldwäsche bereits eingeführt haben, berichten eine Trainingsquote auf Basis dieses Trainings. Gesellschaften, die das neugestaltete Training nicht eingeführt haben, aber zwei separate Trainings zur Prävention von Korruption und Geldwäsche einsetzen, berichten zwei getrennte Trainingsquoten auf Basis der Einzeltrainings Prävention von Korruption und Geldwäsche. Eine Qualifizierung zu den Themen Prävention von Korruption und Geldwäsche ist grundsätzlich für die zu qualifizierende Grundgesamtheit vorhanden. Zum Abschluss des Geschäftsjahres 2025 verfügten 87.620 Beschäftigte der ICRA-Hochrisiko-Gesellschaften über eine gültige Qualifizierung (neugestaltetes Training) zu Prävention von Korruption und Geldwäsche. Dies entspricht 69% der zu qualifizierenden indirekten Mitarbeitenden. Zum Abschluss des Geschäftsjahres 2025 verfügten 29.288 Beschäftigte der ICRA-Hochrisiko-Gesellschaften über eine gültige Qualifizierung zu Prävention von Korruption. Dies entspricht 85% der zu qualifizierenden indirekten Mitarbeitenden. Zum Abschluss des Geschäftsjahres 2025 verfügten 14.577 Beschäftigte der ICRA-Hochrisiko-Gesellschaften über eine gültige Qualifizierung zu Geldwäscheprävention. Dies entspricht 83% der zu qualifizierenden indirekten Mitarbeitenden. In den ICRA-Hochrisiko-Gesellschaften erfolgte die Implementierung des Trainings auf der Grundlage von verschiedenen Roll-out-Szenarien. Innerhalb des Porsche AG Konzerns werden die Funktionen, die im

Kontext der ESRS aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten einem erhöhten Risiko in Bezug auf Korruption und Bestechung ausgesetzt sind, auf Gesellschaftsebene definiert. 2025 lag der Anteil geschulter indirekter Mitarbeitenden bei Gesellschaften mit erhöhtem Risiko bei 82%, dies entspricht 18.961 qualifizierten Mitarbeitenden. Die Gesellschaften des Porsche AG Konzerns mit erhöhten Korruptions- und Bestechungsrisiken werden über die Compliance-Risikoanalyse identifiziert. Diese Gesellschaften führen bezogen auf ihre indirekten Mitarbeitenden Schulungen zu den Porsche Verhaltensgrundsätzen durch, die Themen wie Anti-Korruption und Geldwäscheprävention umfassen.

Anlassbezogen und mindestens einmal jährlich wird die konzernweite Umsetzung der verpflichtenden Schulungsmaßnahmen zu Prävention von Korruption und Geldwäsche in den Konzernvorstand berichtet.

Vorstandsmitglieder sind grundsätzlich Teil der Zielgruppe für die Integrity & Compliance-Pflichtschulungen. Zusätzlich erhalten sie nach Berufung ein einmaliges, vertiefendes und persönliches Training zu den Themen Code of Conduct, Anti-Korruption und Geldwäscheprävention. Ergänzend erhalten zukünftig die Konzernvorstände ein vertiefendes, zielgruppenspezifisches Training zu den Themen Anti-Korruption und Geldwäscheprävention. Die Durchführung dieser beiden genannten Trainings obliegt dem zuständigen Integrity & Compliance Officer.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats wurde im Geschäftsjahr 2024 eine vertiefende Schulung zur Korruptionsprävention durchgeführt.

Schulungen für Lieferanten

Auch Geschäftspartnern aus Vertrieb und Beschaffung wird ein Training zum Code of Conduct für Geschäftspartner zu den Themen Anti-Korruption und Geldwäscheprävention zur Verfügung gestellt. Der Code of Conduct für Geschäftspartner ist seit 2020 Vertragsbestandteil der Vereinbarungen mit Lieferanten und Dienstleistern.

ZIELE: VERHINDERUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf Korruption und Bestechung sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven Auswirkungen wird aktuell nicht nachverfolgt. Mit dem Ziel einer risikobasierten Steuerung von Präventionsmaßnahmen erfolgt eine interne Compliance-Risikobewertung der Gesellschaften im eigenen Geschäftsbereich des Volkswagen Konzerns. ICRA dient dazu, Compliance-Risiken — insbesondere Korruptions- und Geldwäscherisiken — systematisch zu identifizieren, zu bewerten und zu minimieren. Nach Analyse der Risiken, die verschiedene Faktoren wie geografische Risiken, Branchenspezifika und vergangene Vorfälle berücksichtigen, werden Maßnahmen risikobasiert zur gezielten Prävention an die Gesellschaften ausgerollt. Bei Konzerngesellschaften mit einer hohen Risikoexposition finden externe Prüfungen zur Umsetzung und Wirksamkeit der Präventionsmaßnahmen statt.

METRIKEN: KORRUPTION UND BESTECHUNG

Im Jahr 2025 sind bei den Aufklärungs-Offices 4.214 (3.555) Hinweise eingegangen, die Mehrheit hiervon nicht anonym beziehungsweise anonym mit Kontaktmöglichkeit der hinweisgebenden Person. Auch die Gesamtzahl und Art der festgestellten Fälle von Korruption werden von den Aufklärungs-Offices des Volkswagen Konzerns ermittelt. Die Art der Fälle umfasst Korruption, Bestechung, Betrug, Erpressung, geheime Absprachen und Geldwäsche. Bei Verurteilungen wegen Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften werden Verurteilungen von Konzernmitarbeitern wegen Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften im Rahmen der Ausübung der beruflichen Tätigkeit für den Konzern berücksichtigt, wenn und soweit im Konzern Kenntnis von solchen Verurteilungen vorliegt. Geldstrafen werden berichtet, wenn sie im direkten Zusammenhang mit solchen Verurteilungen stehen. Für das Berichtsjahr liegt Kenntnis über drei rechtskräftige Urteile wegen Betrugs vor. Diese werden im Kapitel „Chancen- und Risikobericht“ im Abschnitt „Rechtstreitigkeiten“ des Konzernlageberichts näher erläutert.

KORRUPTION UND BESTECHUNG

Anzahl	2025	2024
Festgestellte Fälle von Korruption oder Bestechung (inklusive Betrug, Erpressung, geheime Absprachen und Geldwäsche)	4	5
Verurteilungen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	3	1

POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND RISIKO UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG UND RISIKO IM BEREICH POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEIT

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten				
Der Volkswagen Konzern ist Akteur in zahlreichen Netzwerken von Expertinnen und Experten und Entscheidungsträgern, die einen bedeutenden Einfluss auf wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Agenda im politisch-gesellschaftlichen Umfeld haben. Der Volkswagen Konzern wirkt durch Lobbying-Aktivitäten und politische Interessenvertretung positiv auf die Fokussierung auf nachhaltige Mobilität ein.				
Eine abnehmende gesellschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie oder rechtliche Einschränkungen der Lobbytätigkeiten in den kommenden Jahren könnten dazu beitragen, den Einfluss des Volkswagen Konzerns auf politische Entscheidungsprozesse zu verringern. Infolgedessen kann der Volkswagen Konzern von politischen Entscheidungen negativ beeinflusst werden, ohne die Möglichkeit zu haben, (rechtzeitig) aktiv darauf einzuwirken. Daraus können regulatorische Konsequenzen resultieren, die – insbesondere durch steigende Kosten zur Erfüllung neuer gesetzlicher Vorgaben – die langfristige Geschäftstätigkeit und Profitabilität beeinträchtigen können.				

 Chance
 Risiko

 Positive Auswirkung
 Negative Auswirkung

 Tatsächliche Auswirkung
 Potenzielle Auswirkung

 Vorgelagerte Wertschöpfungskette
 Eigener Geschäftsbereich
 Nachgelagerte Wertschöpfungskette

 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)
 Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)
 Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung sowie das Risiko wirken sich auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns aus. Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss der wesentlichen positiven Auswirkung und reagiert auf den Einfluss des wesentlichen Risikos auf sein Geschäftsmodell, seine Strategie und Wertschöpfungskette über verschiedene Maßnahmen im Bereich der politischen Interessenvertretung. Neben der One-Voice-Policy und politischem Lobbying erfolgen zum Beispiel strategische Risikobewertungen und daraus abgeleitete strategische Vorausschauen mit Handlungsempfehlungen.

Strategische Unternehmensentscheidungen können sich auf die Möglichkeiten der politischen Interessenvertretung auswirken. Der Volkswagen Konzern vertritt weltweit seine Interessen, was im Rahmen von politischen Entscheidungen gehört wird und somit wiederum Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette hat.

Außerdem werden das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns und die Wertschöpfungskette inhärent vom strukturellen Wandel und geopolitischen Entwicklungen beeinflusst.

MANAGEMENTKONZEPTE: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Als Teil der Gesellschaft kann der Volkswagen Konzern im Rahmen der politischen Interessenvertretung – dem Lobbying – die Positionen des Unternehmens gezielt in Entscheidungsprozesse einbringen, zum Beispiel bei Gesetzgebungsvorhaben. Lobbying wird zentral und entsprechend den Grundsätzen der Offenheit, Nachvollziehbarkeit und Verantwortlichkeit betrieben. Die Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessengruppen ist für den Volkswagen Konzern selbstverständlich. Unlautere Einflussnahme auf Politik und Gesetzgebung steht im Widerspruch zum Code of Conduct des Volkswagen Konzerns und wird nicht geduldet.

Politische Interessenvertretung wird unter anderem in der internen Konzernrichtlinie Public Affairs sowie den öffentlich zugänglichen Grundsätzen und Leitlinien für Public Affairs festgehalten. Die Richtlinie richtet sich an die Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und deren Politikbeauftragten. Die Vorgaben der Konzernrichtlinie bedürfen der Umsetzung in eigene Regelungen der jeweiligen Gesellschaft. Die Prozessverantwortung für eine One-Voice-Policy im Rahmen der Konzernrichtlinie Public Affairs liegt im Bereich Konzern Außenbeziehungen, insbesondere bei der Leitung für Public Affairs. Die Leitung informiert regelmäßig den Vorstand über den Status und die Botschaften der politischen Interessenvertretung im Konzern. In ihrer direkt berichtenden Funktion zum Vorsitzenden des Vorstands kann sie Themen bei Bedarf bis in den Vorstand mit dem Ziel einer Positionsfestlegung eskalieren.

Ziel der One-Voice-Policy ist es, eine einheitliche, abgestimmte und verbindliche Position für konzernrelevante politische Fragestellungen festzulegen. Diese wird weltweit mit konsistenten Botschaften von Konzern, Marken und Gesellschaften an die jeweiligen Adressaten kommuniziert. Dadurch werden die Interessen des Konzerns mit den gleichen, intern abgestimmten Inhalten, Zielen und Aussagen vertreten. Die Konzernrichtlinie soll eine transparente politische Interessenvertretung in den Entscheidungsprozessen der Politik sicherstellen. Die Erfüllung gesetzlicher Anforderungen und die Einbeziehung weiterer externer Stakeholder-Erwartungen werden mit der Richtlinie an alle kontrollierten Gesellschaften kommuniziert. Auf diese Weise sollen finanzielle und rechtliche Risiken sowie Vertrauensverlust und Reputationsrisiken vermieden werden. Zudem soll ein möglicher Ausschluss von öffentlichen Aufträgen aufgrund von strengen Vorschriften und/oder Nichteinhaltung politischer Verpflichtungen minimiert oder verhindert werden.

Im Umgang mit Amts- und Mandatsträgern gelten national und international strenge Regelungen zur Verhinderung von Korruption. Die internen Zuwendungsrichtlinien berücksichtigen dies umfassend.

Der Volkswagen Konzern vergibt als Akteur im gesellschaftlichen Umfeld Spenden und Sponsorengelder für gesellschaftliche Zwecke. Spenden sind freiwillige Zuwendungen ohne Gegenleistung, während Sponsorengelder auf einer vertraglich vereinbarten Gegenleistung basieren. Zur Vermeidung von Interessenkonflikten und zur Gewährleistung eines einheitlichen Verhaltens innerhalb des Unternehmens sind Spenden und Sponsoringmaßnahmen nur im Rahmen der jeweiligen Rechtsordnung und in Übereinstimmung mit den aktuellen internen Bestimmungen zulässig. Diese Maßnahmen werden im Volkswagen Konzern ausschließlich im Rahmen eines Genehmigungsprozesses gewährt.

Außerdem unterstützt der Volkswagen Konzern mit Geld- und Sachspenden wissenschaftliche, gemeinnützige und kulturelle Zwecke. Darüber hinaus werden Spenden nur an Einrichtungen vergeben, die als gemeinnützig anerkannt oder durch besondere Regelungen zur Spendenannahme befugt sind.

Der Volkswagen Konzern strebt nachhaltige, umwelt- und ressourcenschonende Produkte sowie Produktionsanlagen an. Daher setzt sich der Konzern für ambitionierte, gleichzeitig wirtschaftlich realisierbare Umwelt- und Klimaziele ein. Hierfür sind praktikable Vorgaben in verschiedenen Themenfeldern erforderlich.

Die aktuellen Fokusthemen des Volkswagen Konzerns sind folgende:

> Förderung E-Mobilität

Für den Volkswagen Konzern ist die Förderung der E-Mobilität wesentlich zur Erreichung der Klimaziele. Hierfür bedarf es aus Sicht des Konzerns vor allem einer gut ausgebauten Ladeinfrastruktur. Dieser Ausbau muss zügig und verbindlich vorangetrieben werden.

Der Volkswagen Konzern hält für die Stärkung der Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen Förderinstrumente in frühen Phasen des Hochlaufs für ein wichtiges Element für einen Erfolg der E-Mobilität.

Darüber hinaus sollten zur Dekarbonisierung des Transportsektors und speziell des Fahrzeugbestands alternative und CO₂-ärmere Kraftstoffe weiterentwickelt und eingesetzt werden.

> Regulierungen zu Batterien

Infolge der strategischen Ausrichtung sind batteriespezifische Regulierungen für den Volkswagen Konzerns von wesentlicher Bedeutung. Dies gilt zum Beispiel für die Systematiken und Methodiken zur Bestimmung des CO₂-Fußabdrucks einer Batterie, die flexibel und fair ausgestaltet sein sollten.

> Regulierung zu CO₂-Flotten-Gesetzgebung

Der Volkswagen Konzern steht grundsätzlich zum 100 %-Dekarbonisierungsziel für den Verkehrssektor. Die Elektromobilität ist für uns die technische Lösung der Zukunft. Gleichzeitig sehen wir vor dem Hintergrund der heutigen Marktrealität die Notwendigkeit, auf dem Weg zur Dekarbonisierung die CO₂-Gesetzgebung flexibler zu gestalten und realistische Zeiträume für die Umsetzung anzunehmen. Die derzeitige Regulierung wurde zu einer Zeit entwickelt, als die Prognosen der Elektrifizierung deutlich optimistischer waren, als es die heutige Marktrealität zeigt – trotz aller Anstrengungen der Autoindustrie und eines drastisch gestiegenen Angebots an Elektrofahrzeugen.

> Regelbasierter Handel

Der Volkswagen Konzern ist ein global agierendes Unternehmen, das für einen fairen, regelbasierten internationalen Handel steht. Für die Automobilindustrie mit ihren global vernetzten Lieferketten ist ein verbindliches regulatorisches Umfeld notwendig, damit die Schaffung von wettbewerbsfähigen Strukturen in der Transformation unterstützt und Planbarkeit gewährleistet werden kann. Europäische Produktion und strategisch wichtige Produkte müssen durch die Verbesserung europäischer Standortbedingungen langfristig gestärkt werden. Der Abschluss von bereits verhandelten als auch neuen Handelsabkommen sowie Partnerschaften in strategischen Bereichen können hierbei unter anderem helfen, Handelsbarrieren und Wettbewerbsverzerrungen zu minimieren und Verlässlichkeit zu schaffen. Dies wird vom Volkswagen Konzern befürwortet.

> Cybersicherheit, Daten und Digitalisierung

Cybersicherheit, Digitalisierung und KI sind prägende Themen der Automobilindustrie dieser Zeit. Der Volkswagen Konzern unterstützt einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten jeder Art und nutzt den Datenzugang zu Fahrzeugdaten als Basis für neue Wertschöpfung auf Grundlage der bestehenden Gesetze.

> Automatisiertes Fahren

Das automatisierte Fahren soll integraler Bestandteil der Entwicklung der Mobilität von morgen werden. Um hier die Entwicklung voranzutreiben, müssen aus Sicht des Volkswagen Konzerns vor allem einheitliche Regelungen geschaffen und Restriktionen abgebaut werden.

> Klimapolitik und Emissionen

Der Volkswagen Konzern setzt auf nachhaltige, umwelt- und ressourcenschonende Produkte und Produktionsanlagen. Der Konzern setzt sich daher für ambitionierte, aber wirtschaftlich umsetzbare Umwelt- und Klimaziele ein. Hierzu bedarf es aus Konzernsicht unter anderem praktikabler Vorgaben in diversen Themenfeldern, zum Beispiel Rezyklatquoten und End-of-Life-Regelungen.

> Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie

Der Volkswagen Konzern setzt sich für eine wirtschaftliche Stärkung und Entbürokratisierung des Automobilsektors in der EU ein. Innovationen sollten nicht nur gefördert, sondern auch industriell skaliert werden. Dies gilt insbesondere für die Batteriezellfertigung, die mit einer Output-basierten Förderung in diesem Prozess unterstützt werden sollte. Preisgünstigere Energie muss der Industrie zur Verfügung stehen. Es ist wichtig, die Bezugsquellen für Rohstoffe zu diversifizieren und Partnerschaften mit Drittländern einzugehen. Darüber hinaus dürfen Vorschriften oder bürokratische Verpflichtungen europäische Unternehmen nicht benachteiligen.

Die Volkswagen AG (R001681), Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (R001768), TRATON SE (R001565), VW Financial Services AG (R001704), PowerCo SE (R006923), AUDI AG (R001702), MAN Truck & Bus SE (R001638), Cariad SE (R006271), MOIA GmbH (R000349), Everllence SE (R001653), Volkswagen Group Charging GmbH (R001890) sind im Lobbyregister des Deutschen Bundestages registriert.

Die Volkswagen Aktiengesellschaft (REG-Nummer: 6504541970-40), Scania AB (publ) (REG-Nummer: 3305029916-47), Everllence SE (REG-Nummer: 101247832736-33) und MAN Truck & Bus SE (REG-Nummer:

06093891220-52) sind im europäischen Transparenzregister registriert. Das Land Niedersachsen hat Herrn Ministerpräsident Olaf Lies am 20. Mai 2025 in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG entsandt. Herr Ministerpräsident Lies war vor seiner Entsendung seit November 2022 Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung. Neben Herrn Ministerpräsident Lies wurden keine weiteren Personen zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellt, die in den letzten beiden Jahren vor dieser Ernennung im Geschäftsjahr 2025 eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung (einschließlich Regulierungsbehörden) innehatten.

MAßNAHMEN: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Der Volkswagen Konzern hat verschiedene Maßnahmen eingeführt, die auch zukünftig ausgeführt werden. Diese dienen der Steuerung und Herstellung der Konsistenz in der politischen Interessenvertretung des Konzerns.

Politische Interessenvertretung

Um auf die Strategie des Volkswagen Konzerns einzuzahlen, wirkt der Bereich der Public Affairs auf die politischen Rahmenbedingungen ein. Die aktive Interessenvertretung wird vor allem mit den regelmäßigen Maßnahmen der Verbandsarbeit und Kontakten zu Politik durch die Zentrale oder über Außenbüros unterstützt. Das Ziel des Bereichs ist eine weltweit einheitliche Steuerung und Konsistenz der politischen Interessenvertretung des Konzerns nach außen.

Risikobewertung und strategische Vorausschau

Im Rahmen der Risikobewertung identifiziert und bewertet der Volkswagen Konzern kontinuierlich relevante politische Entwicklungen und regulatorische Maßnahmen. Dabei werden Handlungsempfehlungen für die Konzernleitung abgeleitet, wobei ein Netzwerk aus Politikverantwortlichen, externen Partnern, Verbänden, Themenverantwortlichen und Prioritätsmärkten einbezogen wird.

One Voice Policy

Die One Voice Policy des Volkswagen Konzerns wird organisiert über Group & Brand Guidelines, Lobby Guidelines, Informations- und Abstimmungskaskaden (Group Calls, regelmäßige Telefonkonferenzen und Abstimmungsformate). Dies erfolgt unter Berücksichtigung regulatorischer Anforderungen, wie zum Beispiel dem Lobbyregister des Deutschen Bundestages oder EU-Regulierungen wie der CSRD oder der EU Foreign Subsidies Regulation. Darüber hinaus werden Anforderungen aufgrund von ESG-Ratings oder aus anderen Vorgängen einbezogen.

Für Konzernrichtlinien gilt im Unternehmen die Zielvorgabe für alle kontrollierten Gesellschaften, diese innerhalb eines festgelegten Zeitraums umzusetzen. Sollte eine Gesellschaft nicht in der Lage sein, die Richtlinie umzusetzen, ist sie verpflichtet, darüber Bericht zu erstatten.

ZIELE: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung und des Risikos wird aktuell nicht nachverfolgt.

Die Zielsetzungen im Bereich Public Affairs sind geprägt durch konzerninterne Steuerungsaufgaben und unterstützende Aktivitäten für den Konzern. Die Steuerung und Konsistenz der politischen Interessenvertretung im Konzern sind entscheidend, um eine einheitliche und strategische Kommunikation Richtung Politik und Nichtregierungsorganisationen (NGOs) zu gewährleisten. Dabei ist es selbstverständlich, dass die Erfüllung aller gesetzlichen Anforderungen sichergestellt wird. Darüber hinaus wird in besonderen Fällen eine operative Unterstützung aller Konzernteile bei behördlichen Vorgängen angeboten, um eine zielgerichtete und effiziente Abwicklung sicherzustellen.

METRIKEN: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Die Summe der politischen Zuwendungen setzt sich zusammen aus den direkt und indirekt vom Unternehmen getätigten finanziellen Zuwendungen sowie dem monetären Wert der geleisteten Sachleistungen. Direkte Zuwendungen sind solche, die politischen Parteien, ihren gewählten Vertretenden oder Personen, die ein politisches Amt anstreben, direkt zur Verfügung gestellt werden. Bei indirekten Zuwendungen handelt es sich um Zuwendungen an beispielsweise Lobbyisten oder Verbände, die mit bestimmten politischen Parteien oder Anliegen verbunden sind oder diese unterstützen. Die Summe der politischen Zuwendungen wurde nicht nach Regionen aufgeschlüsselt, da diese außer in den USA nicht gewährt wurden. Die in diesem Bericht enthaltenen Zahlen sind aufgrund der spezifischen Definitionen in den ESRS abweichend von Eintragungen in den Lobbyregistern. In diesem Bericht sind daher nicht alle Zahlen aus Eintragungen in Lobbyregistern enthalten.

Der Wert der direkt und indirekt getätigten finanziellen politischen Zuwendungen und Sachleistungen der vollkonsolidierten Gesellschaften belief sich im Jahr 2025 auf 185 (92) Tsd. €.

MANAGEMENT DER BEZIEHUNGEN ZU LIEFERANTEN

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH MANAGEMENT DER BEZIEHUNGEN ZU LIEFERANTEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Management der Beziehungen zu Lieferanten				
Faires Geschäftsverhalten seitens des Volkswagen Konzerns kann eine positive Auswirkung auf kollaborative Geschäftsbeziehungen mit Lieferanten haben.				

Chance

Risiko

Positive Auswirkung

Negative Auswirkung

Tatsächliche Auswirkung

Potenzielle Auswirkung

Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Eigener Geschäftsbereich

Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)

Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)

Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95% der relevanten direkten Lieferanten ein positives Sustainability Rating (S-Rating) haben. Dies erfolgt im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+. Sie zielt darauf ab, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, Risiken zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Partner zu leisten.

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns.

Mithilfe verschiedener Maßnahmen im Bereich des Managements von Lieferantenbeziehungen reagiert der Volkswagen Konzern auf den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette. Diese ermöglichen den Erhalt und die Stärkung der positiven Auswirkung, insbesondere durch den Code of Conduct für Geschäftspartner, Lastenhefte und das S-Rating.

MANAGEMENTKONZEPTE, MAßNAHMEN UND ZIELE: MANAGEMENT DER BEZIEHUNGEN ZU LIEFERANTEN

Der Volkswagen Konzern hat als einer der größten Automobilhersteller der Welt eine große Verantwortung gegenüber seinen Stakeholdern. Wir erkennen unsere Verantwortung nicht nur an, sondern streben darüber hinaus an, eine positive Wirkung zu erzeugen. Der ganzheitliche Ansatz der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ bildet die Basis, um gemeinsam mit Stakeholdern die Nachhaltigkeit voranzubringen.

Responsible Supply Chain System

Mit dem Responsible Supply Chain System (ReSC-System) haben wir ein umfassendes Managementsystem etabliert, das menschenrechtliche und umweltbezogene Aspekte in der Lieferkette frühzeitig identifizieren und systematisch adressieren soll. Es folgt einem risikobasierten Steuerungsansatz und setzt bereits vor dem Zustandekommen einer Vertragsbeziehung ein, also noch bevor Lieferzeiten und Einkaufspreise verhandelt werden. Das Managementkonzept zielt darauf ab, negative Auswirkungen zu vermeiden oder zu minimieren, positive Auswirkungen zu fördern und die Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten kontinuierlich zu verbessern. Eine detaillierte Beschreibung des ReSC-Systems und seiner Bestandteile erfolgt im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ unter dem Abschnitt „Managementkonzept: Responsible Supply Chain System“.

Das Fundament des ReSC-Systems sind die folgenden Standardmaßnahmen:

Risikoanalyse gemäß Responsible Supply Chain System

Die Risikoanalyse bildet den ersten Schritt im ReSC-System. Sie erfolgt auf Basis des jeweiligen Geschäftsmodells der Lieferanten sowie interner und externer Datenquellen zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken. Auf Grundlage dieser Bewertung werden Lieferanten in Risikoklassen (niedrig, mittel, hoch) eingestuft. Auf Basis der Risikoeinstufung wird dem Lieferanten ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation der identifizierten Auswirkungen zugeordnet.

Business-Partner-Due-Diligence-Prozess

Eine detaillierte Beschreibung der Aktivitäten zur Überprüfung der Integrität von Geschäftspartnern erfolgt in diesem Kapitel unter „Maßnahmen: Korruption und Bestechung“.

Die Beauftragung von Lieferungen und Leistungen obliegt der jeweils zuständigen Beschaffungsorganisation der Marken und Gesellschaften und ist nach den geltenden Regelungen in den Konzerngremien und -systemen abzubilden und abzustimmen.

Code of Conduct für Geschäftspartner

Der Code of Conduct für Geschäftspartner ist eine zentrale Maßnahme zur Förderung fairen Geschäftsverhaltens im Volkswagen Konzern. Durch die Festlegung klarer Erwartungen an das Verhalten von Geschäftspartnern in Bezug auf Menschenrechts-, Umwelt-, Sozial- und Compliance-Standards schafft der Konzern Transparenz und Verlässlichkeit. Dadurch wird das Vertrauen in die partnerschaftlichen Geschäftsbeziehungen gestärkt und deren langfristige Stabilität gesichert.

Weitere Informationen zum Code of Conduct für Geschäftspartner finden sich im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ unter dem Abschnitt „Standardmaßnahmen als Fundament des Responsible Supply Chain Systems“.

Lastenhefte

Zusätzlich zum Code of Conduct für Geschäftspartner gibt es weitere produktspezifische Anforderungen an Lieferanten. Diese sind in Lastenheften festgehalten und schreiben vor, auf welche Art und Weise bestimmte Produkte hergestellt werden müssen. Zu den Vorgaben der Lastenhefte gehört etwa bei Batteriezellen eine möglichst vollständige Offenlegung der Lieferketten von Kobalt, Nickel, Lithium und natürlichem Grafit.

Bei neuen Fahrzeugprojekten beabsichtigt der Volkswagen Konzern, die CO₂-Emissionen in Zukunft zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile zu machen. Das bedeutet: Lieferanten werden verbindliche CO₂-Ziele

vorgegeben, deren Einhaltung auf Nachfrage nachgewiesen werden muss. Nur Lieferanten, die Produkte gemäß den Lastenheftanforderungen herstellen, werden als vergabefähig betrachtet.

Die Lastenhefte gelten als fortlaufende Maßnahme.

Sustainability Rating

Seit 2019 ist das Sustainability Rating (S-Rating) ein konzernweit etabliertes Instrument im Volkswagen Konzern. Durch dieses konzerneinheitliche Instrument wird der Grad der Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen von direkten Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko und entsprechender Unternehmensgröße überprüft. Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95% der relevanten direkten Lieferanten ein positives S-Rating haben. Dies erfolgt im Rahmen der regenerate+. Die Strategie zielt unter anderem darauf ab, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, Risiken zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Partner zu leisten. Dazu gehört ebenfalls angeben zu können, dass 95% der Lieferanten ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem haben, zum Beispiel ISO 14001 oder EMAS.

Als Zwischenziel hat sich der Volkswagen Konzern gesetzt, dass bis 2025 der Umsatzanteil der relevanten direkten Lieferanten mit positivem S-Rating 85% des Gesamteinkaufsvolumens entsprechen soll. Der Anteil der relevanten direkten Lieferanten mit positivem S-Rating lag im Berichtsjahr bei 87% und damit über dem gesetzten Zielwert. Die Erreichung des Ziels wird im Rahmen des Konzern-TOP-10-Programms kontinuierlich überprüft und überwacht.

Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht

ANGABEN ZUR SORGFALTPFLICHT

INDEX DER SORGFALTPFLICHT IM NACHHALTIGKEITSBERICHT

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Kapitel
Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	> „Nachhaltigkeitsmanagement“ > „Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte im Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG“ > Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards
Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	> „Interessen und Standpunkte der Stakeholder“ > „Nachhaltigkeitsmanagement“ > „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ > Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards
Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	> „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ > Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards, sofern wesentliche negative Auswirkungen identifiziert wurden
Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	> Beschreibung der Maßnahmen in den Themenstandards, sofern wesentliche negative Auswirkungen identifiziert wurden
Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	> Beschreibung in den Themenstandards, ob und wie die Wirksamkeit dieser Bemühungen nachverfolgt werden und wie darüber kommuniziert wird

ESRS-INDIZES

INDEX DER ESRS-ANGABEPFLICHTEN

Im ESRS-Index sind Verweise außerhalb des Nachhaltigkeitsberichts mit einem ↗ gekennzeichnet. Alle anderen Verweise beziehen sich auf den Nachhaltigkeitsbericht.

		Kapitel/Abschnitt im Bericht	Seitenzahl (ab)
ESRS 2 - Allgemeine Angaben		Allgemeine Informationen	
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung	Über diesen Nachhaltigkeitsbericht	212
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	Über diesen Nachhaltigkeitsbericht	212
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat	224
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat; Nachhaltigkeitsmanagement	224 227
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat	224
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht: Angaben zur Sorgfaltspflicht	427
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	230
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie ↗ Struktur und Geschäftstätigkeit ↗ Ziele und Strategien Metriken: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	213 81 72 356
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Interessen und Standpunkte der Stakeholder	220
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeitsmanagement; Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse; In allen Themenstandards, jeweils unter Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell Klimawandel Umweltverschmutzung Wasser Biologische Vielfalt und Ökosysteme Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte Nachhaltigkeit in der Lieferkette Betroffene Gemeinschaften Kundinnen und Kunden Societal Impact Informationen zur Unternehmensführung Klimawandel: Strategie: Klimawandelresilienz; Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete	227 230 248 282 296 303 312 342 370 387 392 403 408 253 305
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse	230
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse; Index der ESRS-Angabepflichten; Index der ESRS-Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben	230 428 432

ESRS E1 - Klimawandel		Klimawandel	
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	Strategie: Klimawandel und Übergangsplan	252
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Managementkonzept: Dekarbonisierung	255
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel	261
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Ziele: Klimawandel	257
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	Metriken: Klimawandel	269
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Metriken: Klimawandel	271
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	Metriken: Klimawandel	279
E1-8	Interne CO ₂ -Bepreisung	Metriken: Klimawandel	281
ESRS E2 - Umweltverschmutzung		Umweltverschmutzung	
E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Managementkonzept zu Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung Managementkonzept: Besonders besorgniserregende Stoffe	284 291
E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Maßnahmen und Ressourcen: Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung Maßnahmen und Ressourcen: Besonders besorgniserregende Stoffe	286 292
E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Ziele: Luft- und Wasserverschmutzung Ziele: Besonders besorgniserregende Stoffe	285 292
E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Metriken: Luft- und Wasserverschmutzung	288
E2-5	Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	Metriken: Besonders besorgniserregende Stoffe	293
ESRS E3 - Wasser- und Meeresressourcen		Wasser	
E3-1	Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Managementkonzept: Wasser	297
E3-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Maßnahmen und Ressourcen: Wasser	299
E3-3	Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Ziele: Wasser	298
E3-4	Wasserverbrauch	Metriken: Wasser	300
ESRS E4 - Biologische Vielfalt und Ökosysteme		Biologische Vielfalt und Ökosysteme	
E4-1	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	304
E4-2	Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Managementkonzept: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	307
E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Maßnahmen und Ressourcen: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	309
E4-4	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Ziele: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	309
E4-5	Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	Metriken: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	311
ESRS E5 - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Managementkonzept: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	314
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	317
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ziele: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	315
E5-4	Ressourcenzuflüsse	Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft Maßnahmen: Wasser	322 299
E5-5	Ressourcenabflüsse	Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft ↗ Struktur und Geschäftstätigkeit	327 81

ESRS S1 - Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	343 349
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen	345
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Verfahren: Verbesserung negativer Auswirkungen und Beschwerdekanäle Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebern	348 412
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen Maßnahmen in Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz Maßnahmen im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit Maßnahmen im Zusammenhang mit sonstigen arbeitsbezogenen Rechten Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebern	353 362 364 368 412
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen Ziele im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit Ziele im Zusammenhang mit sonstigen arbeitsbezogenen Rechten	343 355 362 366 369
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	Metriken: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	356
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	Kennzahlen zu Fremdarbeitskräften Kennzahlen zu Arbeits- und Gesundheitsschutz	360 364
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Kennzahlen zu tarifvertraglicher Abdeckung und sozialem Dialog	360
S1-9	Diversitätskennzahlen	Metriken: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte Kennzahlen zu Diversität	356 367
S1-10	Angemessene Entlohnung	Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen Kennzahlen zu angemessenem Lohn	355 360
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Metriken: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte Kennzahlen zu Weiterbildung	356 361
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Arbeits- und Gesundheitsschutz Kennzahlen zu Arbeits- und Gesundheitsschutz	362 364
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit Kennzahlen zu Verdienstunterschieden und jährlicher Bruttogesamtvergütung	364 367
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Sonstige arbeitsbezogene Rechte Kennzahlen zu sonstigen arbeitsbezogenen Rechten	368 369
ESRS S2 - Nachhaltigkeit in der Lieferkette		Nachhaltigkeit in der Lieferkette	
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Managementkonzept: Responsible Supply Chain System	372
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Stakeholder-Einbindung	381
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	Abhilfe und Beschwerdekanäle Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebern	383 412
S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Maßnahmen des Responsible Supply Chain System Ziele, Fortschrittmessung und Wirksamkeit von Maßnahmen	374 384
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Ziele, Fortschrittmessung und Wirksamkeit von Maßnahmen	384

ESRS S3 - Betroffene Gemeinschaften		Betroffene Gemeinschaften	
S3-1	Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System	372
S3-2	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	Wesentliche Auswirkung und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell	387
S3-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	Wesentliche Auswirkung und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell	387
S3-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Wesentliche Auswirkung und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Maßnahmen des Responsible Supply Chain System Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Ziele, Fortschrittsmessung und Wirksamkeit von Maßnahmen	387 374 384
ESRS S4 - Verbraucher und Endnutzer		Kundinnen und Kunden	
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Managementkonzepte: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Sonstige arbeitsbezogene Rechte	393 349 368
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren: Einbeziehung von Kundinnen und Kunden	395
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle	396
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Maßnahmen: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden	398
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Ziele: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden	401
Unternehmensspezifische Angaben		Societal Impact	
		Managementkonzepte: Societal Impact	404
		Maßnahmen: Societal Impact	405
		Ziele: Societal Impact	407
ESRS G1 - Unternehmensführung		Informationen zur Unternehmensführung	
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Unternehmenskultur; Schutz von Hinweisgebenden; Verhinderung von Korruption und Bestechung	408 412 416
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	Management der Beziehungen zu Lieferanten Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Maßnahmen des Responsible Supply Chain System	424 372 374
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Verhinderung von Korruption und Bestechung	416
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	Verhinderung von Korruption und Bestechung	416
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten	420

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS 2 GOV-1	21 (d)	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission (5), Anhang II		Allgemeine Informationen: Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat
ESRS 2 GOV-1	21 (e)	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Allgemeine Informationen: Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat
ESRS 2 GOV-4	30	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3				Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht: Angaben zur Sorgfaltspflicht
ESRS 2 SBM-1	40 (d) i	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission (6), Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1	40 (d) ii	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iii	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 (7), Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iv	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS E1-1	14	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050				Verordnung (EU) 021/1119, Artikel 2 Absatz 1	Klimawandel: Strategie: Klimawandel und Übergangsplan
ESRS E1-1	16 (g)	Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2		Klimawandel: Strategie: Klimawandel und Übergangsplan

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS E1-4	34	THG-Emissionsreduktionsziele	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6		Klimawandel: Ziele: Klimawandel
ESRS E1-5	38	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2				Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-5	37	Energieverbrauch und Energiemix	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1				Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-5	40 - 43	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1				Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-6	44	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1		Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-6	53 - 55	Intensität der THG-Bruttoemissionen	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1		Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-7	56	Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	Klimawandel: Metriken: Klimawandel

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS E1-9	66	Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2025
ESRS E1-9	66 (a); 66 (c)	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko; Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko			Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2025
ESRS E1-9	67 (c)	Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten			Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2025
ESRS E1-9	69	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II		Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2025
ESRS E2-4	28	Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 1 Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 2				Umweltverschmutzung: Metriken: Luft- und Wasserverschmutzung
ESRS E3-1	9	Wasser- und Meeresressourcen	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2				Wasser: Managementkonzept Wasser
ESRS E3-1	13	Spezielles Konzept	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2				Wasser: Managementkonzept Wasser
ESRS E3-1	14	Nachhaltige Ozeane und Meere	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-4	28 (c)	Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers	Indikator Nr. 6,2 in Anhang 1 Tabelle 2				Wasser: Metriken: Wasser

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS E3-4	29	Gesamtwasserverbrauch in m ³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten	Indikator Nr. 6,1 in Anhang 1 Tabelle 2				Wasser: Metriken: Wasser
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (a) i		Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1				Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (b)		Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2				Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (c)		Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2				Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete
ESRS E4-2	24 (b)	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2				Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Managementkonzept Biologische Vielfalt und Ökosysteme
ESRS E4-2	24 (c)	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E4-2	24 (d)	Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2				Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Managementkonzept Biologische Vielfalt und Ökosysteme
ESRS E5-5	37 (d)	Nicht recycelte Abfälle	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2				Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
ESRS E5-5	39	Gefährliche und radioaktive Abfälle	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 1				Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS 2- SBM3 - S1	14 (f)	Risiko von Zwangsarbeit	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS 2- SBM3 - S1	14 (g)	Risiko von Kinderarbeit	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS S1-1	20	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
ESRS S1-1	21	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
ESRS S1-1	22	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 3				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
ESRS S1-1	23	Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen	Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 3				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
ESRS S1-3	32 (c)	Bearbeitung von Beschwerden	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 3				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Verfahren: Verbesserung negativer Auswirkungen und Beschwerdekanaäle Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebenden
ESRS S1-14	88 (b) and (c)	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Arbeits- und Gesundheitsschutz
ESRS S1-14	88 (e)	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3				Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2025
ESRS S1-16	97 (a)	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit
ESRS S1-16	97 (b)	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 3				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS S1-17	103 (a)	Fälle von Diskriminierung	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 3				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Sonstige arbeitsbezogene Rechte
ESRS S1-17	104 (a)	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Sonstige arbeitsbezogene Rechte
ESRS 2- SBM3 – S2	11 (b)	Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang 1 Tabelle 3				Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Wesentliche Auswirkungen und Risiken und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell
ESRS S2-1	17	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S2-1	18	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang 1 Tabelle 3				Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S2-1	19	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S2-1	19	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S2-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S3-1	16	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S3-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS S3-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				Betroffene Gemeinschaften: Wesentliche Auswirkung und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S4-1	16	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				Kundinnen und Kunden: Managementkonzepte: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden
ESRS S4-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		Nicht einschlägig
ESRS S4-4	35	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				Nicht einschlägig

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS G1-1	10 (b)	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 3				Informationen zur Unternehmensführung: Managementkonzepte: Unternehmenskultur Metriken: Korruption und Bestechung
ESRS G1-1	10 (d)	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 3				Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebenden
ESRS G1-4	24 (a)	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	Indikator Nr. 17 in Anhang 1 Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Informationen zur Unternehmensführung: Verhinderung von Korruption und Bestechung
ESRS G1-4	24 (b)	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Indikator Nr. 16 in Anhang 1 Tabelle 3				Informationen zur Unternehmensführung: Verhinderung von Korruption und Bestechung

1 Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten im Finanzdienstleistungssektor (ABl. L 317 vom 9.12.2019, S. 1).

2 Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (Eigenmittelverordnung) (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 1).

3 Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über Indizes, die bei Finanzinstrumenten und Finanzkontrakten als Referenzwert oder zur Messung der Wertentwicklung eines Investmentfonds verwendet werden, und zur Änderung der Richtlinien 2008/48/EG und 2014/17/EU sowie der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 (ABl. L 171 vom 29.6.2016, S. 1).

4 Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

5 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission vom 17. Juli 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Erläuterung in der Referenzwert-Erklärung, wie Umwelt-, Sozial- und Governance-Faktoren in den einzelnen Referenzwerten, die zur Verfügung gestellt und veröffentlicht werden, berücksichtigt werden (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 1).

6 Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission vom 30. November 2022 zur Änderung der in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/637 festgelegten technischen Durchführungsstandards im Hinblick auf die Offenlegung der Umwelt-, Sozial- und Unternehmensführungsrisiken (ABl. L 324 vom 19.12.2022, S. 1).

7 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission vom 17. Juli 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Mindeststandards für EU-Referenzwerte für den klimabedingten Wandel und für Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 17).

STANDORTE IN DER NÄHE VON ODER IN BIODIVERSITÄTSSENSIBLEN GEBIETEN

	Nr.	MARKENGRUPPE CORE					
		1	2	3	4	5	6
Allgemeine Informationen	Standort	Volkswagen Werk Anchieta	Volkswagen Werk Bratislava	Volkswagen Werk Chattanooga	Volkswagen Werk Curitiba	Volkswagen Werk Emden	Volkswagen Werk GM Dresden
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Brasilien	Slowakei	USA	Brasilien	Deutschland	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	2	12	3	1	7	7
	Namen der Schutzgebiete	- Parque Estadual Águas Da Billings - Área De Proteção Ambiental Haras Sao Bernardo	- Morava - Zahorske Pomoravie - Moravské luhy - Devinske aluvium Moravy - Donau-March-Thaya-Auen - March/Thaya-Auen - Vapenicky potok - Stokeravska vapenka - Devinska Kobyla - Male Karpaty - Zahorie - Devinske jazero	- Enterprise South Park - Atlantic Coast Conservancy/Pelican Coast Conservancy - Hiwassee Wildlife Refuge	- Várzeas da Região Metropolitana de Curitiba	- Unterems und Außenems - Dollart - NNN-GR - Emsmarsch von Leer bis Emden - Schlafdeich Constantia - Krummhörn/Westermarsch - Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer	- Dresdner Elbwiesen und -altarme - Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg - Dresdner Heide - Prießnitzgrund - Elbwiesen am Großen Ostra-gehege Dresden - Täler von Vereinigter und Wilder Weißeritz - Elbhänge Dresden-Pirna und Schönfelder Hochland

MARKENGRUPPE CORE						
Allgemeine Informationen	Nr.	7	8	9	10	11
	Standort	Volkswagen Werk Kariega	Volkswagen Werk Osnabrück	Volkswagen Werk Palmela	Volkswagen Werk Wolfsburg	Volkswagen Werk Zwickau
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Südafrika	Deutschland	Großbritannien und Nordirland	Deutschland	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen, Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]; - Fläche der Landnutzung [H] - Treibhausgasemissionen [H]; - Emissionen von Nicht-THG-Luftschadstoffen [H]; - Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen [H]; - Volumen des Wasserverbrauchs [M] - Gewinnung anderer biotischer Ressourcen [M] - Emissionen von nährstoffhaltigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]; - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [H]; - Regulierung des Wasserdurchflusses [H] - Globale Klimaregulierung [M] - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]; - Abbau fester Abfälle [M] - Wasseraufbereitung [M]; - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	2	16	1	11	5
	Namen der Schutzgebiete	- Nelson Mandela Bay Metro – North - Nelson Mandela Bay Metro – South	- Schölerberg - Schützenburg – Bröker Weg - Naturpark Nördlicher Teutoburger Wald – Wiehengebirge - Schinkelberg - Gartlage - Bürgerpark - Armenholz - Westerberg - Hörner Bruch - Nettetäl - Nordhaushöhe - Hörner Niederung - Wulfter Holz - Piesberg – Haster/Klee Berg - Wiehengebirge und Nördliches Osnabrücker Hügelland - Harderburg	- Arrábida / Espichel	- Schloßpark Alt-Wolfsburg - Barnbruch - Allertal zwischen Gifhorn und Wolfsburg - Aller (mit Barnbruch)- untere Leine- untere Oker - Wolfsburger Moor- Butterberg und Lerchenberg - Rothehofer Forst- Klieversberg und Detmerode - Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg - Drömling - Wendschotter und Vorsfelder Drömling mit Kötherwiesen - Allertal – Barnbruch und angrenzende Landschaftsteile - Düpenwiesen	- Mittleres Zwickauer Muldetal - Bachtäler im Oberen Pleißeland - Am Rümpfwald Glauchau - Stausee Glauchau und Muldenaue - Paradiesgrund

		MARKENGRUPPE CORE				
Allgemeine Informationen	Nr.	12	13	14	15	16
	Standort	Volkswagen Nutzfahrzeuge Werk Hannover	Volkswagen Nutzfahrzeuge Werk Poznan	SEAT Werk Barcelona	SEAT Werk El Prat	SEAT Werk Martorell
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Deutschland	Polen	Spanien	Spanien	Spanien
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH) - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M)
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	5	2	3	3	4
	Namen der Schutzgebiete	- Mecklenheide/Vinnhorst - Mittlere Leine - Aller (mit Barnbruch)- untere Leine- untere Oker - An der Leine - Ellernbruch	- Dolina Cybiny - Fortyfikacje w Poznaniu	- Aguas del Baix Llobregat - Garraf - Delta del Llobregat - Ricarda-Ca l' Arana	- Delta del Llobregat - Ricarda-Ca l' Arana - Aguas del Baix Llobregat - Garraf	- Montserrat-Roques Blanques-riu Llobregat - Riu Llobregat - Serralades Prelitorals de Barcelona - Garraf - Ordal - Foix

	Nr.	MARKENGRUPPE CORE		VOLKSWAGEN GROUP TECHNOLOGY		
		17	18	19	20	21
Allgemeine Informationen	Standort	Škoda Werk Mladá Boleslav	Škoda Werk Vrchlabí	Volkswagen Werk Braunschweig	Volkswagen Werk Chemnitz	Volkswagen Werk Kassel
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Tschechische Republik	Tschechische Republik	Deutschland	Deutschland	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen, Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Fläche der Landnutzung [H] - Treibhausgasemissionen [H] - Emissionen von Nicht-THG-Luftschadstoffen [H] - Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen [H] - Volumen des Wasserverbrauchs [M] - Gewinnung anderer biotischer Ressourcen [M] - Emissionen von nährstoffhaltigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Wasserversorgung [H] - Regulierung des Wasserdurchflusses [H] - Globale Klimaregulierung [M] - Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Abbau fester Abfälle [M] - Wasseraufbereitung [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	5	3	12	2	8
	Namen der Schutzgebiete	- Radouč - Chlum u Nepřevázky - Radouč - Vrch Baba u Kosmonos - Bezděčn	- Krkonoše - Vejsplachy - Krkonoše	- Schunteraue - Okertalau - Braunschweiger Oker - Aller (mit Barnbruch)- untere Leine- untere Oker - Querumer Holz und angrenzende Landschaftsteile - Wälder südlich von Wolfsburg - Prinz-Albrecht-Park - von Pawelsches Holz- Ölper Holz und Der Lammer Busch - Riddagshauser Teiche - Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg - Riddagshausen - Lammer Holz	- Zwönitztal - Pfarrhübel - Alte Harth - Berbisdorfer Flur	- Stadt Kassel - Oberes Fuldatal - Fuldaaue um Kassel - Baunsberg - Heisebachtal in Kassel - Dönche - Auenverbund Fulda - Habichtswald und Seilerberg bei Ehlen

	Nr.	VOLKSWAGEN GROUP TECHNOLOGY			MARKENGRUPPE PROGRESSIVE		
		22	23	24	25	26	27
Allgemeine Informationen	Standort	Volkswagen Werk Martin	Volkswagen Werk Salzgitter	Volkswagen Werk São Carlos	Audi Werk Brüssel	Audi Werk Győr	Audi Werk Ingolstadt
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Slowakei	Deutschland	Brasilien	Belgien	Ungarn	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
19Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	1	3	1	2	2	7
Biodiversitätssensible Gebiete	Namen der Schutzgebiete	- Mala Fatra	- Beddinger Holz und Langes Holz - Thieder Lindenberg - Geitelder Holz und umgebende Feldflur	- Apa Corumbatai, Botucatu E Tejuapá Perimetro Corumbatai	- La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe - Zones boisées et ouvertes au Sud de la Région bruxelloise - complexe Verrewinkel - Kinsendael	- Gönyüi-homokvidék - Szigetköz	- Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg - LSG Donauschüttlandschaft im Roten Gries - Donauauen mit Gerolfinger Eichenwald - Donauauen zwischen Lechmündung und Ingolstadt - Donauauen zwischen Neuburg und Ingolstadt - Schutzzone im Naturpark Altmühltal - Standortübungsplatz Ingolstadt - Hepberg

		MARKENGRUPPE PROGRESSIVE					
Allgemeine Informationen	Nr.	28	29	30	31	32	33
	Standort	Audi Werk Neckarsulm	Audi Standort Münchsmünster	Audi Standort Neuburg	Audi Standort Neustadt	Lamborghini Werk S'Agata Bolognese	Bentley Werk Crewe
	Kategorie	Produktion	Sign. Op. Standort	Sign. Op. Standort	Sign. Op. Standort	Produktion	Produktion
	Land	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Italien	Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen/ Prüfgelände	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH) - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M)
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	12	3	1	2	2	1
	Namen der Schutzgebiete	- Untere Jagst und unt. Kocher - Baggersee auf Markung Obereisesheim - Kocheraue-Salinekanal bei Bad Friedrichshall und Oedheim - Altenberg-Mittelberg - Böllinger Bach - Neckartalhang nördlich Neckargartach - Neckartal zwischen Bad Wimpfen und Gundelsheim - Stiftsberg - Wartberg - Kühnbachtal - Jagsttal mit angr. Gebietsteilen zwischen Neudenau-Siglingen und Bad Friedrichshall-Jagstfeld und Sülztal bei Neudenau-Siglingen - Jagst mit Seitentälern - Leinbachtal	- Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg - LSG „Dürnbucher Forst“ im Altlandkreis Kelheim - LSG „Dürnbucher Forst, Riedmoos und Forstmoos“ im Altlandkreis Mainburg	- Schutz der Donauauen östlich der Stadt Neuburg in der Stadt Neuburg und den Gemeinden Weichering und Bergheim-Landkreis Neuburg sowie des Gebietes Branst“ in der Gemeinde Weichering als LSG	- Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg - NATO-Übungsplatz Siegenburg	- Manzolino - Torrazzuolo	- Sandbach Flashes

	Nr.	MARKENGRUPPE PROGRESSIVE		MARKENGRUPPE SPORT LUXURY		EVERLLENCE
		34	35	36	37	38
Allgemeine Informationen	Standort	Ducati Werk Bologna	Porsche Werk Leipzig	Porsche Werk Stuttgart	Porsche Entwicklungszentrum Weissach	Everllence Werk Augsburg
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Sign. Op. Standort	Produktion
	Land	Italien	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Sondermaschinen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	2	7	19	2	8
	Namen der Schutzgebiete	- Golena San Vitale e Golena del Lippo - Boschi di San Luca e Destra Reno	- Tannwald und Exerzierplatz Lindenthal nördl. Leipzig - Brösen Glesien und Tannenwald - Leipziger Auwald - Leipziger Auensystem - Loberaue - Burgaue - Luppeaue	- Reisachmulde-Lemberg - Glemswald und Stuttgarter Bucht - Greutterwald - Stammheim-West - Seewald und Umgebung - Kallenberg - Withau - Seewald und Umgebung-Erweiterung - Weinberg- und Obsthänge rings um den Burgholzhof - Landschaftsteile entlang der Autobahn: Münchingen - Glemswald - Prag-Wolfersberg - Unteres Feuerbachtal - Weilimdorf-West - Unteres Feuerbachtal mit Hangwäldern und Umgebung - Neckarlandschaft anschließend an den Zuckerberg bis zur Schleuse Hofen - Landschaftsteile entlang der Autobahn: Birkener Höhe - Feuerbacher Heide - Rosensteinpark - Vogelinsel Max-Eyth-See	- Strohgäu und unteres Enztal - Weissach (11 Teilgebiete)	- Lechauen nördlich Augsburg - Lechauen zwischen Königsbrunn und Augsburg - Höh- Hörgelau- und Schwarzgraben, Lechbrenne nördlich Augsburg - LSG Wolfzahnau - LSG Wittelsbacherpark - Firnhaberauhide - Stadtwald Augsburg - LSG Gögginger Wäldchen

	Nr.	EVERLLENCE				
		39	40	41	42	43
Allgemeine Informationen	Standort	Everllence Werk Berlin	Everllence Werk Deggendorf	Everllence Werk Frederikshavn	Everllence Werk Kopenhagen	Everllence Werk Oberhausen
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Deutschland	Deutschland	Dänemark	Dänemark	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	12	8	3	8	19
	Namen der Schutzgebiete	- Wasserwerk Tegel - Tegeler Fließtal - Baumberge - Spandauer Forst - Flughafenensee - Inseln im Tegeler See - Jungfernheide - Tegeler Forst (südl. Teil) - Tegeler Forst (nördl. Teil) - Volkspark Jungfernheide und Dauerwäldchen - Volkspark Rehberge - ehem. Mauerstreifen – Schönholzer Heide und Bürgerpark	- Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen - Isarmündung - Extensivwiesen östlich Deggendorf - Donautal: Regensburg- Vilshofen - LSG Bayerischer Wald - Schutz von Landschaftsteilen an der Isar und deren Mündungsgebiet im LK Deggendorf - Isar-Tal: Gottfrieding – Plattling einschließlich Isar-Mündungsbereich - Deggendorfer Himmelreich	- Hirsholmene - Waters around Hirsholmene - Bangsbo - Bangsbo Bakker - Friderikshavn kommune - Kongehøj Borgbjerg	- Vestamager og havet syd for - Kalvebodkilen- Vestamager - Københavns commune - Vest- og Sydamer med omgivende hav - Vestamager and the sea west of - Amager vildtreservat og fredni - Tårnby kommune - Hvidovre kommune	- Grafenbusch - Kaisergarten - Volksgarten Osterfeld - Klosterhardt-Elpenbachtal - Alsbachtal und Volkspark Sterkrade - Zeche Vondern - Ripshorst - Reinersbachtal - Stadtwald Osterfeld – Revierpark Vonderort - Hausmannsfeld – Knappenhalde - Stalbergshof - Ardeshof - Vonderort - Burg Vondern - Sterkrader Wald – Dunkelschlag - Ackerterrassen oberhalb des Hexbachtals – Im Nierfeld - Alte Emscher in Duisburg - Fuhlenbrock - Abelheide/Fernewald

	Nr.	EVERLLENCE		CHINA
		44	45	46
Allgemeine Informationen	Standort	Everllence Werk Saint-Nazaire	Everllence Werk Zürich	Tianjin (VWPF + VWATJ)
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Frankreich	Schweiz	China
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Kraftfahrzeugen Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	5	7	1
	Namen der Schutzgebiete	- Estuaire de la Loire Nord - Estuaire de la Loire – Baie de Bourgneuf - Estuaire de la Loire - Grande Brière, marais de Donges et du Brivet - Grande Brière et marais de Donges	- Waldstandort Üetliberg-Osthang - Berghof – Feuchtwiese - Allmend Brunau-Riedwiese- Magerwiese-Gewässer - Amphibienbiotope Allmend III - Waldstandort unter Hueb - Chatzenseee - Hueb	- Qilihai Nature Reserve

		TRATON GROUP					
Allgemeine Informationen	Nr.	47	48	49	50	51	52
	Standort	Scania Werk Angers	Scania Werk Gdansk	Scania Werk Luleå	Scania Werk Meppel	Scania Werk São Paulo	Scania Werk Sinoform
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Frankreich	Polen	Schweden	Niederlande	Brasilien	China
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge
	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	1	2	3	3	1	1
Biodiversitäts-sensible Gebiete	Namen der Schutzgebiete	- Basses vallées angevines, aval de la rivière Mayenne et prairies de la Baumette	- Zatoka Pucka - Twierdza Wisłoujście	- Gammelstadsviken - Ormberget-Hertsölandet - Kallaxheden	- De Wieden - Weerribben-Wieden - Reestdal	- Área De Proteção Ambiental Haras São Bernardo	- Qingdao-Rizhao coastal wetland and islands

		TRATON GROUP				
Allgemeine Informationen	Nr.	53	54	55	56	57
	Standort	Scania Werk Slupsk	Scania Werk Södertälje	Scania Werk Zwolle	MAN T&B Werk Banovce	MAN T&B Werk Krakau
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Polen	Schweden	Niederlande	Slowakei	Polen
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH) - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M)	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH) - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M)
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	1	2	2	1	1
	Namen der Schutzgebiete	- Dolina Slupi	- Kvedesta - Lina	- Rijntakken - Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	- Dubnicka - Strážovské vrchy - Rokos	- Puszcza Niepołomicka

		TRATON GROUP				
Allgemeine Informationen	Nr.	58	59	60	61	62
	Standort	MAN T&B Werk München	MAN T&B Werk Nürnberg	MAN T&B Werk Olifantsfontein	MAN Werk Pinetown	MAN Werk Salzgitter
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Deutschland	Deutschland	Südafrika	Südafrika	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	10	10	1	5	3
	Namen der Schutzgebiete	- Allacher Forst und Angerlohe - Nymphenburger Park mit Allee und Kapuzinerhölzl - Würmniederung mit Erweiterung bis zur Stadtgrenze - Schwarzhölzl mit dem nach Süden und Osten anschließenden Gebiet-dem Würmkanal und dem Gebiet um den Baggersee in Feldmoching - Amperauen mit Hebertshauser Moos und Inhauser Moos - Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos - Lochholz - Schwarzhölzl - Gebiet um den Langwieder Autobahnsee - LSG Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching bei München- Ober- und Unterschleißheim	- Nürnberger Reichswald - Rednitztal in Nürnberg - Königshof - Wöhrder See - Pegnitztal West - Rednitztal Mitte - Sandgruben am Föhrenbuch - Rednitztal Nord - LSG Stein - Langwasser	- Rietvlei-Irene	- Marion Wood Nature Reserve - New Germany Nature Reserve - Krantzkloof Nature Reserve - Giba Gorge – Marianhill - Lower Umgeni	- Heerter See und Waldgebiet Heerter Strauchholz - Beddinger Holz und Langes Holz - Oderwald (Nord)

TRATON GROUP							
Allgemeine Informationen	Nr.	63	64	65	66	67	68
	Standort	MAN Werk Starachowice	International Motors Werk Huntsville	International Motors Werk San Antonio	International Motors Werk Springfield	International Motors Werk Tulsa	Volkswagen Truck & Bus Werk Resende
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Polen	USA	USA	USA	USA	Brasilien
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	3	2	4	3	1	2
	Namen der Schutzgebiete	- Ostoja Sieradowicka - Uroczska Lasów Strachowickich - Doliny Kamiennej	- Wheeler National Wildlife Refuge - Dallas W. Fanning Nature Preserve	- Mitchell Lake - Medina River - San Antonio Missions National Historical Park - Cassin Lake	- Cedar Bog Nature Preserve - Wetlands Reserve Program - Mad River	- Oxley Nature Center	- Refúgio De Vida Silvestre Estadual Da Lagoa Da Turfeira - Refúgio De Vida Silvestre Estadual Do Médio Paraíba

Nichtfinanzielle Kennzahlen 2025 der Volkswagen AG

Für die im Berichtsjahr abzugebende nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 289b bis e HGB wurde im Nachhaltigkeitsbericht die zusammengefasste Darstellung gewählt. Bei den vorstehenden Ausführungen im Nachhaltigkeitsbericht gelten alle Angaben, Regelungen, dargestellten Prozesse und Kennzahlen stets für den Volkswagen Konzern einschließlich der Volkswagen AG. Es wurden keine zusätzlichen Aspekte nach dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz identifiziert, die ausschließlich für die Volkswagen AG gelten. Als Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns unterliegt die Volkswagen AG grundsätzlich den gleichen voraussichtlichen Entwicklungen sowie Risiken und Chancen. In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen nichtfinanziellen Kennzahlen der Volkswagen AG aufgeführt.

WESENTLICHE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN DER VOLKSWAGEN AG

	2025	2024
Personal		
Beschäftigte zum 31.12.	106.123	112.091
Frauenanteil Beschäftigte in %	19,3	18,9
Frauenanteil Top-Management in %	9,0	10,3
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Beschäftigten pro Jahr	8,6	10,3
Total Recordable Injury Rate (TRIR)	12,7	12,5
Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR)	8,1	7,4
Umwelt		
Energieverbrauch gesamt in Mio. MWh	2,2	1,8
THG-Emissionen Scope 1 in Mio. t CO ₂ e	0,9	1,4
THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert) in Mio. t CO ₂ e	0,1	0,1
Wasserverbrauch in Mio. m ³	0,7	0,7
Abfälle gesamt in Mio. t	0,6	0,6



Konzernbereiche

455 Markengruppen und Geschäftsfelder



Nutzfahrzeuge



SKODA



Audi



BENTLEY



TRATON

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY

Markengruppen und Geschäftsfelder

Im Jahr 2025 verzeichnete der Volkswagen Konzern in einem herausfordernden Marktumfeld Absatz- und Umsatzzahlen auf dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis wurde insbesondere durch Aufwendungen belastet, die im Zusammenhang mit den US-Importzöllen sowie mit der veränderten Produktplanung und der Wertberichtigung auf den Goodwill von Porsche entstanden.

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 Umsatzerlöse in Höhe von 321,9 (324,7) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag bei 8,9 (19,1) Mrd. €.

Im Geschäftsjahr 2025 setzte die Markengruppe Core 5,1 (5,0) Mio. Fahrzeuge ab, die Umsatzerlöse stiegen auf 145,2 (140,0) Mrd. €. Das Operative Ergebnis belief sich auf 6,8 (7,0) Mrd. €.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw lag im Berichtsjahr mit 3,1 (3,1) Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Der T-Roc verzeichnete Zuwächse, und auch der Tiguan erfreut sich weiterhin großer Beliebtheit. Zudem entwickelten sich die vollelektrischen Modelle ID.3, ID.4 und ID.7 positiv. Der Tayron wurde erfolgreich im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 86,6 (88,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag mit 2,6 (2,6) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres, das von höheren Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen geprägt war. Im Berichtsjahr wirkten vor allem hohe Aufwendungen im Zusammenhang mit den US-Importzöllen sowie die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung negativ. Positiv auf die Ergebnisentwicklung wirkten insbesondere gesunkene Fixkosten infolge der konsequenten Umsetzung der Performance Programme sowie des Inkrafttretens der tarifvertraglichen Einigung aus Dezember 2024.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Markengruppe Core	5.125	4.960	145.202	140.004	6.821	6.961
Markengruppe Progressive	1.145	1.123	65.503	64.532	3.371	3.903
Markengruppe Sport Luxury ¹	266	313	32.185	36.438	90	5.286
CARIAD	-	-	1.775	1.327	-2.180	-2.431
Battery	-	-	30	8	-1.386	-1.053
Markengruppe Trucks	306	335	42.540	46.183	2.411	4.204
At Equity einbezogene Gesellschaften China ²	2.588	2.742	-	-	-	-
Volkswagen Group Mobility	-	-	57.769	54.806	3.451	3.000
Sonstiges ³	-407	-435	-23.092	-18.643	-3.710	-810
Volkswagen Konzern	9.022	9.037	321.913	324.656	8.868	19.060

1 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 36.272 (40.083) Mio. €, Operatives Ergebnis 413 (5.637) Mio. €.

2 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 958 (1.742) Mio. €.

3 Im Operativen Ergebnis im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen, inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokationen sowie den Marken nicht zugeordnete Gesellschaften.

WESENTLICHE ZAHLEN DER MARKENGRUPPE CORE

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Volkswagen Pkw	3.104	3.109	86.570	88.262	2.612	2.587
Škoda	1.173	1.090	30.105	27.787	2.502	2.305
SEAT/CUPRA	657	637	15.272	14.530	1	633
Volkswagen Nutzfahrzeuge	428	404	16.857	15.124	245	743
Tech. Components	-	-	22.476	20.645	1.503	703
Konsolidierung	-238	-281	-26.078	-26.345	-42	-11
Markengruppe Core	5.125	4.960	145.202	140.004	6.821	6.961

Im Berichtsjahr setzte Škoda insgesamt 1,2 Mio. Fahrzeuge ab und verzeichnete damit einen Anstieg von 7,6% im Vergleich zum Vorjahr. Insbesondere die vollelektrischen SUV-Modelle Elroq und Enyaq erfreuten sich einer hohen Nachfrage, wodurch Škoda im europäischen BEV-Segment zu einem der erfolgreichsten Hersteller zählt. Zudem konnte der Kodiaq beim Absatz zulegen. Die Umsatzerlöse stiegen um 8,3% auf 30,1 Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag bei 2,5 (2,3) Mrd. € und damit volumenbedingt sowie infolge weiterer Kostenoptimierungen um 8,5% über dem Wert des Vorjahres.

Der Absatz von SEAT/CUPRA belief sich im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 auf 657 (637) Tsd. Fahrzeuge. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Das Wachstum wurde im Wesentlichen durch das CUPRA Modellportfolio getragen. Insbesondere die vollelektrischen Modelle CUPRA Born und CUPRA Tavascan erfreuten sich einer höheren Nachfrage gegenüber dem Vorjahr. Darüber hinaus nahm der Absatz des CUPRA Terramar und des CUPRA Leon zu. Die Umsatzerlöse lagen mit 15,3 Mrd. € um 5,1% über dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis ging auf 1 (633) Mio. € zurück. In einem herausfordernden Marktumfeld ergaben sich unter anderem Belastungen aus Veränderungen im Verkaufsmix, den EU-Zöllen auf den in China produzierten CUPRA Tavascan sowie gestiegenen Produktkosten.

Im Geschäftsjahr 2025 legte der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 428 (404) Tsd. Einheiten zu. Der vollelektrische ID. Buzz konnte Zuwächse verzeichnen. Der New Transporter aus der Kooperation mit Ford ist erfolgreich in den Markt gestartet. Die Umsatzerlöse lagen mit 16,9 (15,1) Mrd. € über dem Wert des Vorjahres. Das Operative Ergebnis sank auf 245 (743) Mio. €, was insbesondere aus Veränderungen im Verkaufsmix und der Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung resultierte.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components beliefen sich im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 auf 22,5 (20,6) Mrd. €. Das Operative Ergebnis war mit 1,5 (0,7) Mrd. € volumen- und mixbedingt sowie infolge gesunkener Fabrikkosten höher als im Vorjahr, in dem Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen zu berücksichtigen waren.

Der Absatz der Markengruppe Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) belief sich im Berichtsjahr auf weltweit 1,1 (1,1) Mio. Automobile. Zuwächse verzeichneten vor allem die Modellreihe A5 und der vollelektrische Q6 e-tron. Die Nachfolger von Q3 und Q5 sowie der A6 und der vollelektrische A6 e-tron wurden erfolgreich eingeführt. Ducati verkaufte im Berichtsjahr 50,7 (57,4) Tsd. Motorräder. Die Umsatzerlöse der Markengruppe Progressive lagen bei 65,5 (64,5) Mrd. €. Das Operative Ergebnis war von Aufwendungen in Verbindung mit den US-Importzöllen, Restrukturierungsmaßnahmen, Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung sowie von zahlreichen Modellwechseln und Änderungen in der Planung des Produktportfolios beeinflusst und lag bei 3,4 (3,9) Mrd. €.

Die Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile) setzte im Geschäftsjahr 2025 weltweit 266 (313) Tsd. Fahrzeuge ab. Der Macan war die absatzstärkste Baureihe. Die Umsatzerlöse verringerten sich auf 32,2 (36,4) Mrd. € und das Operative Ergebnis auf 0,1 (5,3) Mrd. €. Ursachen waren im Wesentlichen ein geringeres Absatzvolumen aufgrund der weiterhin herausfordernden Marktsituation in China, zusätzliche Aufwendungen in Bezug auf die Neuausrichtung der Produktstrategie und Batterieaktivitäten, höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen sowie US-Importzölle und gestiegene Materialkosten.

Die Umsatzerlöse von CARIAD erhöhten sich im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 um 448 Mio. € auf 1,8 Mrd. €, was im Wesentlichen auf erfolgreiche Software-Lieferungen von CARIAD an die Konzernmarken zurückzuführen war. Das Operative Ergebnis verbesserte sich insbesondere durch die konsequente Umsetzung des CARIAD Transformationsprogramms um 251 Mio. € auf –2,2 (–2,4) Mrd. €, trotz Aufwendungen für Restrukturierung und Technologieablösungen.

Im Geschäftsfeld Battery sind die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns – die zukünftige Fertigung von Batteriezellen sowie weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette – zusammengefasst. Das Operative Ergebnis von Battery lag im Berichtsjahr infolge des Aufbaus des Geschäftsfelds im Wesentlichen fixkostenbedingt bei –1,4 (–1,1) Mrd. €.

Der Absatz der Markengruppe Trucks (Scania, MAN, International, Volkswagen Truck & Bus) war mit 306 (335) Tsd. Einheiten geringer als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse sanken um 7,9 % auf 42,5 Mrd. €. Das Operative Ergebnis ging im Wesentlichen volumenbedingt auf 2,4 (4,2) Mrd. € zurück.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Group Mobility neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtsjahr auf 10,6 (10,3) Mio. Kontrakte. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns stieg bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 37,0 (34,1) %. Ende Dezember 2025 war der Gesamtvertragsbestand mit 27,8 (26,7) Mio. Kontrakten höher als am 31. Dezember 2024. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,5 (10,2) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 17,3 (16,5) Mio. Kontrakte. Am 31. Dezember 2025 verzeichnete die Volkswagen Bank 2,1 (1,9) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis legte auf 3,5 (3,0) Mrd. € zu. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Volumen und positiver Margenentwicklung.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte lag der Absatz des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2025 mit 4,4 (4,2) Mio. Fahrzeugen über Vorjahr. Die Umsatzerlöse stiegen auf 204,5 (194,1) Mrd. €, was im Wesentlichen aus dem Volumenwachstum sowie aus höheren Umsatzerlösen im Finanzdienstleistungsbereich resultierte.

Auf den Märkten Nordamerikas setzte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 0,9 (1,1) Mio. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse lagen mit 60,0 (67,7) Mrd. € unter dem Vorjahreswert.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2025 war der Absatz in Südamerika mit 669 (606) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 19,0 (19,0) Mrd. €.

In der Region Asien-Pazifik lag der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtsjahr bei 3,0 (3,1) Mio. Fahrzeugen. Die Umsatzerlöse gingen unter anderem wechselkursbedingt auf 38,2 (44,1) Mrd. € zurück. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2025	2024	2025	2024
Europa/Übrige Märkte	4.406	4.204	204.549	194.145
Nordamerika	947	1.080	60.001	67.712
Südamerika	669	606	18.971	18.962
Asien-Pazifik ¹	3.000	3.147	38.154	44.057
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	238	–219
Volkswagen Konzern¹	9.022	9.037	321.913	324.656

1 Die Umsatzerlöse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten.



Konzernabschluss

- 461** Gewinn- und Verlustrechnung
- 462** Gesamtergebnisrechnung
- 464** Bilanz
- 466** Eigenkapitalentwicklung
- 467** Kapitalflussrechnung
- 468** Anhang

- 642** Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 643** Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

- 657** Prüfungsvermerk zum Nachhaltigkeitsbericht
- 663** Prüfungsvermerk zum Vergütungsbericht



Konzernabschluss

461	Gewinn- und Verlustrechnung
462	Gesamtergebnisrechnung
464	Bilanz
466	Eigenkapitalentwicklung
467	Kapitalflussrechnung

Anhang

468	Allgemeine Angaben
468	Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IRFS
469	Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IRFS
470	Wesentliche Ereignisse
474	Auswirkungen des Klimawandels
475	Konzernkreis
485	Währungsumrechnung
486	Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
497	Segmentberichterstattung
500	Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
500	1. Umsatzerlöse
501	2. Kosten der Umsatzerlöse
501	3. Vertriebskosten
502	4. Verwaltungskosten
502	5. Sonstige betriebliche Erträge
503	6. Sonstige betriebliche Aufwendungen
503	7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen
504	8. Zinsergebnis
504	9. Übriges Finanzergebnis
505	10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
509	11. Ergebnis je Aktie
510	Erläuterungen zur Bilanz
510	12. Immaterielle Vermögenswerte
513	13. Sachanlagen
515	14. Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
516	15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen
518	16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen
518	17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte
519	18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen
520	19. Ertragsteueransprüche
520	20. Vorräte
521	21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
521	22. Wertpapiere und Termingeldanlagen

521	23. Zahlungsmittel und Zahlungsmittel-äquivalente
522	24. Eigenkapital
524	25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden
525	26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten
526	27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
526	28. Ertragsteuerverpflichtungen
527	29. Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen
534	30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen
535	31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
536	Sonstige Erläuterungen
536	32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)
536	33. IFRS 16 (Leasingverhältnisse)
541	34. IFRS 7 (Finanzinstrumente)
555	35. Kapitalflussrechnung
557	36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente
583	37. Kapitalmanagement
585	38. Eventualverbindlichkeiten
586	39. Rechtsstreitigkeiten
597	40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen
598	41. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers
598	42. Personalaufwand
599	43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeitende
599	44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
600	45. Vergütung auf Basis von Performance Shares
602	46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24
606	47. Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz (WpHG)
641	48. Deutscher Corporate Governance Kodex
641	49. Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat
642	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
643	Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
657	Prüfungsvermerk zum Nachhaltigkeitsbericht
663	Prüfungsvermerk zum Vergütungsbericht

Gewinn- und Verlustrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

Mio. €	Anhang	2025	2024
Umsatzerlöse	1	321.913	324.656
Kosten der Umsatzerlöse	2	-270.671	-265.184
Bruttoergebnis		51.243	59.472
Vertriebskosten	3	-22.804	-22.320
Verwaltungskosten	4	-12.541	-12.754
Sonstige betriebliche Erträge	5	13.615	14.974
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-20.644	-20.312
Operatives Ergebnis		8.868	19.060
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	7	930	375
Zinserträge	8	1.824	2.419
Zinsaufwendungen	8	-3.245	-3.446
Übriges Finanzergebnis	9	930	-1.602
Finanzergebnis		439	-2.255
Ergebnis vor Steuern		9.307	16.806
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-2.403	-4.411
tatsächlich		-3.837	-5.858
latent		1.434	1.447
Ergebnis nach Steuern		6.904	12.394
davon entfallen auf			
Minderheiten		-419	1.043
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		650	630
Aktionäre der Volkswagen AG		6.673	10.721
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	11	13,29	21,36
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	11	13,35	21,42

Gesamtergebnisrechnung

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2025

Mio. €	Gesamt	Anteile der Aktionäre der Volkswagen AG	Anteile der Hybridkapital- geber der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	6.904	6.673	650	-419
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen				
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	4.782	4.566	-	216
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-1.404	-1.351	-	-53
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	3.378	3.216	-	162
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten				
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	1.441	1.377	-	64
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	-264	-263	-	-1
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	1.177	1.114	-	63
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-5	-5	-	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	4.550	4.325	-	225
Währungsumrechnungsdifferenzen				
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-3.371	-3.255	-	-116
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	36	36	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-3.334	-3.219	-	-116
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	1	0	-	1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-3.333	-3.219	-	-115
Sicherungsgeschäfte				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	3.619	2.958	-	661
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI I)	-1.384	-1.165	-	-218
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	2.235	1.793	-	442
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	-617	-493	-	-124
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	1.619	1.300	-	318
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-475	-379	-	-96
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI II)	761	669	-	92
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	286	290	-	-4
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-90	-89	-	-1
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	197	201	-	-5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	68	68	-	-
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-9	-9	-	-
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	59	59	-	-
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	-19	-19	-	-
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	40	40	-	-
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-172	-156	-	-16
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1.650	-1.833	-	183
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	5.292	4.706	-	586
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-2.393	-2.214	-	-178
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	2.900	2.492	-	408
Gesamtergebnis	9.804	9.165	650	-11

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2024

Mio. €	Gesamt	Anteile der Aktionäre der Volkswagen AG	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	12.394	10.721	630	1.043
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen				
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	2.158	2.086	-	72
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-514	-497	-	-17
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	1.644	1.589	-	55
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten				
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	-20	-18	-	-3
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	29	28	-	1
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	8	11	-	-2
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-60	-60	-	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.592	1.540	-	52
Währungsumrechnungsdifferenzen				
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	893	988	-	-96
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	286	286	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	1.179	1.275	-	-96
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	1	1	-	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	1.180	1.275	-	-96
Sicherungsgeschäfte				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-622	-453	-	-169
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI I)	-1.072	-957	-	-114
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-1.694	-1.410	-	-284
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	490	404	-	85
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-1.204	-1.006	-	-198
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-471	-420	-	-51
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI II)	1.121	990	-	131
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	650	569	-	81
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-185	-161	-	-24
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	465	409	-	56
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	80	80	-	-
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-7	-7	-	-
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	73	73	-	-
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	-22	-22	-	-
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	51	51	-	-
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-113	-114	-	2
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	379	614	-	-236
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	2.173	2.401	-	-228
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-202	-246	-	45
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.971	2.154	-	-183
Gesamtergebnis	14.365	12.875	630	860

Bilanz

des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2025

Mio. €	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	12	91.474	93.333
Sachanlagen	13, 33	73.076	71.452
Vermietete Vermögenswerte	14, 33	82.486	73.193
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	14	609	622
At Equity bewertete Anteile	15	9.996	10.269
Sonstige Beteiligungen	15	7.366	5.731
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	101.230	101.087
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	11.692	12.129
Sonstige Forderungen	18	3.651	2.868
Ertragsteuerforderungen	19	411	409
Latente Ertragsteueransprüche	19	14.611	16.581
		396.602	387.674
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	20	56.042	56.720
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	20.760	21.130
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	70.026	68.855
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	20.158	18.649
Sonstige Forderungen	18	9.881	10.217
Ertragsteuerforderungen	19	2.674	2.038
Wertpapiere und Termingeldanlagen	22	29.522	27.326
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23	38.801	40.296
		247.865	245.231
Bilanzsumme		644.467	632.905

Mio. €	Anhang	31.12.2025	31.12.2024
Passiva			
Eigenkapital	24		
Gezeichnetes Kapital		1.283	1.283
Kapitalrücklage		14.551	14.551
Gewinnrücklagen		161.357	155.130
Übrige Rücklagen		-3.190	-2.560
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		14.275	13.890
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG		188.277	182.294
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		14.777	14.437
		203.054	196.731
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	25	137.214	137.061
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	6.422	6.548
Sonstige Verbindlichkeiten	27	11.420	10.584
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	28	9.963	10.900
Rückstellungen für Pensionen	29	22.826	27.602
Ertragsteuerrückstellungen	28	3.367	4.084
Sonstige Rückstellungen	30	23.676	22.355
		214.887	219.134
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	25	127.489	117.020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	30.490	29.772
Ertragsteuerverbindlichkeiten	28	497	724
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	13.643	14.364
Sonstige Verbindlichkeiten	27	24.427	24.752
Ertragsteuerrückstellungen	28	1.986	1.698
Sonstige Rückstellungen	30	27.993	28.709
		226.525	217.039
Bilanzsumme		644.467	632.905

Eigenkapitalentwicklung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	SICHERUNGSGESCHÄFTE											Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinn- rücklagen	Währungs- umrechnung	Cashflow- Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- beziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapital- instrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapital- geber der Volkswagen AG	Anteile der Anteils- eigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	
Stand am 01.01.2024	1.283	14.551	147.830	-3.431	1.472	-676	-966	476	15.155	175.694	14.218	189.912
Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8	-	-	-726	-	-	-	-	-	-	-726	-	-726
Stand nach Anpassung am 01.01.2024	1.283	14.551	147.104	-3.431	1.472	-676	-966	476	15.155	174.968	14.218	189.186
Ergebnis nach Steuern	-	-	10.721	-	-	-	-	-	630	11.351	1.043	12.394
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.589	1.275	-1.006	409	61	-174	-	2.154	-183	1.971
Gesamtergebnis	-	-	12.310	1.275	-1.006	409	61	-174	630	13.505	860	14.365
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	1	-	-	-	-1	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.244	-1.244	106	-1.138
Dividendenausschüttungen	-	-	-4.524	-	-	-	-	-	-651	-5.175	-604	-5.779
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-4	0	-	-	-	-	-	-4	4	-
Übrige Veränderungen	-	-	243	-	-	-	-	1	-	244	-147	97
Stand am 31.12.2024	1.283	14.551	155.130	-2.156	466	-267	-906	303	13.890	182.294	14.437	196.731
Stand am 01.01.2025	1.283	14.551	155.130	-2.156	466	-267	-906	303	13.890	182.294	14.437	196.731
Ergebnis nach Steuern	-	-	6.673	-	-	-	-	-	650	7.323	-419	6.904
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	3.216	-3.219	1.300	201	1.154	-161	-	2.492	408	2.900
Gesamtergebnis	-	-	9.888	-3.219	1.300	201	1.154	-161	650	9.815	-11	9.804
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-31	-	-	-	31	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	0	-	-	-	-	-	400	400	29	428
Dividendenausschüttungen	-	-	-3.171	-	-	-	-	-	-664	-3.835	-625	-4.460
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-430	48	0	0	14	0	-	-367	719	352
Übrige Veränderungen	-	-	-30	-	-	-	-	1	-	-30	229	199
Stand am 31.12.2025	1.283	14.551	161.357	-5.326	1.766	-66	293	142	14.275	188.277	14.777	203.054

Das Eigenkapital wird in der Anhangangabe zum Eigenkapital erläutert.

Kapitalflussrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025

Mio. €	2025	2024
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40.296	43.522
Ergebnis vor Steuern	9.307	16.806
Ertragsteuerzahlungen	-5.152	-6.187
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ¹	16.866	12.858
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten ¹	8.365	7.209
Abschreibungen auf Beteiligungen ¹	38	710
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte ¹	12.203	11.279
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	-95	110
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	968	2.362
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	-946	903
Veränderung der Vorräte	-896	-2.695
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	-211	-2.083
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	3.165	52
Veränderung der Rückstellungen	1.760	4.247
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	-24.166	-19.358
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-6.196	-9.061
Cashflow laufendes Geschäft	15.009	17.151
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-15.299	-17.202
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	-9.047	-10.244
Erwerb von Tochtergesellschaften	-359	-284
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	-2.106	-2.152
Veräußerung von Tochtergesellschaften	67	-148
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	951	231
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	733	947
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen	-1.485	-203
Veränderung der Darlehensforderungen	-938	-2.517
Investitionstätigkeit	-27.484	-31.573
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	420	-1.144
Dividendenzahlungen	-4.460	-5.779
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	352	-
Aufnahmen von Anleihen	35.993	38.420
Tilgungen von Anleihen	-32.669	-32.617
Aufnahmen von Schuldverschreibungen ²	27.549	13.828
Tilgungen von Schuldverschreibungen ²	-30.417	-12.414
Veränderungen der übrigen Finanzschulden ²	16.624	12.179
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-1.476	-1.334
Finanzierungstätigkeit	11.918	11.140
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-938	55
Veränderung der Risikoversorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0	1
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.495	-3.226
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	38.801	40.296
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	38.801	40.296
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	47.395	44.662
Bruttoliquidität	86.197	84.959
Kreditstand	-264.703	-254.081
Nettoliquidität	-178.506	-169.122

1 Saldiert mit Zuschreibungen.

2 Die Commercial Paper werden ab dem Geschäftsjahr 2025 unter „Aufnahmen/Tilgungen von Schuldverschreibungen“ ausgewiesen. Im Vorjahr erfolgte der Ausweis unter „Veränderungen der übrigen Finanzschulden“. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2025

Allgemeine Angaben

Die Volkswagen AG hat ihren Sitz in Wolfsburg, Deutschland, und ist beim Amtsgericht Braunschweig unter der Registernummer HRB 100484 eingetragen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2025 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Hierbei werden alle von der EU übernommenen und verpflichtend anzuwendenden IFRS berücksichtigt.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind grundsätzlich beibehalten worden. Erforderliche Änderungen ergaben sich lediglich durch geänderte Standards.

Darüber hinaus werden bei der Erstellung des Konzernabschlusses alle Vorschriften nach deutschem Handelsrecht, zu deren Anwendung Volkswagen zusätzlich verpflichtet ist, sowie dem deutschen Corporate Governance Kodex beachtet.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, werden alle Beträge in Millionen Euro (Mio. €) angegeben.

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem international gebräuchlichen Umsatzkostenverfahren erstellt.

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der oben genannten Normen erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten auswirken. Der Konzernabschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 24. Februar 2026 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem Geschäftsjahr 2025 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2025 sind die Änderungen an IAS 21 zur Bestimmung des Wechselkurses bei nicht nur vorübergehend fehlender Umtauschbarkeit anzuwenden. Die Ergänzungen regeln, wann eine Währung gegen eine andere Währung tauschbar ist und wann nicht und wie ein Wechselkurs zu bestimmen ist, wenn eine Währung nicht umtauschbar ist.

Die oben genannten geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Cashflows des Volkswagen Konzerns.

Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Die Volkswagen AG hat in ihrem Konzernabschluss 2025 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bis zum 31. Dezember 2025 verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/Interpretation		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungspflicht ¹	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 9 / IFRS 7	Klassifizierung und Bewertung von Finanzinstrumenten	30.05.2024	01.01.2026	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 9 / IFRS 7	Verträge zur Lieferung naturabhängiger Energien	18.12.2024	01.01.2026	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 18	Darstellung und Angaben im Abschluss	09.04.2024	01.01.2027	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen auf die Spitzenkennzahlen der Konzernsteuerung
IFRS 19	Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	09.05.2024	01.01.2027	Nein	Keine Auswirkungen
IFRS 19	Änderungen an IFRS 19 – Tochterunternehmen ohne öffentliche Rechenschaftspflicht: Angaben	21.08.2025	01.01.2027	Nein	Keine Auswirkungen
IAS 21	Umrechnung in eine hochinflationäre Währung	13.11.2025	01.01.2027	Nein	Keine Auswirkungen
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards – Volume 11 ²	18.07.2024	01.01.2026	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen

1 Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Volkswagen AG.

2 Geringfügige Änderungen an einer Reihe von IFRS (IFRS 1, IFRS 7, IFRS 9, IFRS 10 und IAS 7).

Wesentliche Ereignisse

DIESELTHEMATIK

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der sogenannten Dieselthematik. Detaillierte Informationen dazu finden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden Effekte aus der Dieselthematik nicht mehr als Sondereinflüsse gesondert angegeben. Im Berichtsjahr wurde im Zusammenhang mit der Dieselthematik ein Aufwand in Höhe von 0,1 Mrd. € erfasst.

NEUAUSRICHTUNG PRODUKTSTRATEGIE PORSCHE

Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche) beschloss im Geschäftsjahr 2025 die Neuausrichtung der Produktstrategie, welche die Markteinführung bestimmter vollelektrischer Fahrzeugmodelle zu einem späteren Zeitpunkt vorsieht. Zudem sollen Modelle mit Verbrennungsmotor länger angeboten werden. Insbesondere soll die Entwicklung der geplanten neuen Plattform für Elektrofahrzeuge für die 2030er Jahre neu terminiert werden. Die Plattform soll in Abstimmung mit anderen Marken des Volkswagen Konzerns technologisch neu aufgesetzt werden. Aus dieser Neutermiierung ergaben sich eine Wertberichtigung auf aktivierte Projektkosten sowie Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen von 2,0 Mrd. €, die in den Kosten der Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns erfasst wurden. Hiervon ist neben Porsche auch die Markengruppe Progressive betroffen.

GOODWILL IMPAIRMENT PORSCHE

Im Zuge der Anpassung der Unternehmensplanung von Porsche hat der Volkswagen Konzern im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2025 eine Werthaltigkeitsprüfung des dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten Goodwills durchgeführt. Das Geschäftssegment Porsche umfasst die Marke Porsche ohne deren Aktivitäten, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet sind. Daraus ergab sich eine nicht zahlungswirksame Wertberichtigung in Höhe von 2,7 Mrd. €, die in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen des Volkswagen Konzerns erfasst wurde. Dem Werthaltigkeitstest lag eine Discounted Cashflow-Berechnung zugrunde, in der die von Porsche angestrebte mittelfristige Operative Umsatzrendite von 10 bis 15 % berücksichtigt wurde. Der erzielbare Betrag betrug 48,0 Mrd. €. Des Weiteren wurde bei der Bewertung eine langfristige Wachstumsrate von 1 % (31. Dezember 2024: 1 %) sowie ein vor Steuern gewichteter Kapitalkostensatz des Segments Pkw (WACC) von 9,8 % (31. Dezember 2024: 10,8 %) angenommen.

RESTRUKTURIERUNG IM VOLKSWAGEN KONZERN

Im Geschäftsjahr 2025 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 1,3 Mrd. € im Wesentlichen in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen erfasst, die vornehmlich auf die AUDI AG, CARIAD SE und Volkswagen Sachsen GmbH entfallen. Gegenläufig wirkten in diesem Zusammenhang Erträge aus der Auflösung von personalbezogenen Rückstellungen bei der AUDI AG in Höhe von 0,3 Mrd. €, die im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden.

AUSWIRKUNGEN AUS DEN ERHÖHTEN IMPORTZÖLLEN DER USA

Im Rahmen eines neuen Handelsabkommens zwischen der EU und den USA wurde im dritten Quartal 2025 für die Einfuhr europäischer Fahrzeuge und Fahrzeugteile in die USA ein Zollsatz von 15 % vereinbart. Diese Regelung gilt rückwirkend ab dem 1. August 2025 und ersetzt die seit April 2025 geltenden Strafzölle von 25 % und den Regelzollsatz von 2,5 %. Daneben werden für Fahrzeugimporte aus Mexiko seit April 2025 Zölle von 25 % erhoben. Darüber hinaus traten zum 1. November 2025 neue Importzölle von 25 % für schwere und mittelschwere Lkw in Kraft. Das Operative Ergebnis ist neben den erhöhten Zollaufwendungen für abgesetzte Fahrzeuge und Fahrzeugteile auch durch Wertberichtigungen für die verlustfreie Bewertung von Vorräten und durch einen erhöhten Rückstellungsbedarf für Gewährleistungsverpflichtungen belastet. Insgesamt ergaben sich im Berichtsjahr aus den erhöhten Importzöllen der USA Aufwendungen in Höhe von 2,9 Mrd. €, die in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden.

CO₂-FLOTTENREGULIERUNG

Im Berichtsjahr wurden unter Berücksichtigung geltender EU-Regularien für Europa Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Höhe von insgesamt 0,5 Mrd. € in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Des Weiteren erfolgte in den USA im Rahmen des „One Big Beautiful Bill Act“ vom 4. Juli 2025 eine Gesetzesänderung für Emissionsverfehlungen im amerikanischen Markt. In diesem Zusammenhang erfasste Erträge wurden im Berichtsjahr insgesamt durch Aufwendungen für weitere USA-Regularien leicht überkompensiert.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN DES LAUFENDEN GESCHÄFTSJAHRES

RIVIAN

Im Rahmen der Kooperation mit dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) hat Volkswagen im Juni 2025 auf Basis der im Vorjahr geschlossenen Vereinbarung eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. USD in Rivian Stammaktien getätigt. Dadurch ist der Beteiligungsanteil von Volkswagen an Rivian auf 12,3 % gestiegen. Der Kaufpreis basierte auf einem bestimmten durchschnittlichen Marktpreis der Rivian Stammaktien zuzüglich Prämienzahlung. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

PLATZIERUNG TRATON SE AKTIEN

Im März 2025 hat Volkswagen über seine Tochtergesellschaft Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg die Platzierung von 11 Millionen Aktien der TRATON SE, München (TRATON SE) zu einem Preis von 32,75 € pro Aktie im Gesamtwert in Höhe von 0,4 Mrd. € abgeschlossen. Die Platzierung entspricht einem Anteil am Grundkapital der TRATON SE in Höhe von 2,2 % und reduziert die direkte Beteiligung an der TRATON SE von 89,7 % auf 87,5 %. Volkswagen hat im Zusammenhang mit der Transaktion die Absicht geäußert, mittelfristig einen Anteil von 75 % plus 1 Aktie zu halten.

NORTHVOLT AB

Das schwedische Unternehmen Northvolt AB, Stockholm/Schweden (Northvolt), an dem der Volkswagen Konzern beteiligt ist, hat am 12. März 2025 in Schweden Insolvenz angemeldet. Zum 31. März 2025 wurde im Konzernabschluss daraufhin die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity Methode beendet. Daraus ergibt sich ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,1 Mrd. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen ist. Der Aufwand resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von bisher erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus At Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen umgegliedert wurden. Der Beteiligungsbuchwert wurde bereits im Geschäftsjahr 2024 vollständig wertberichtigt. Aus der Abwertung des Beteiligungsbuchwertes und der Darlehensforderungen gegenüber Northvolt ergab sich im Vorjahr insgesamt ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,7 Mrd. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wurde.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN DES VORJAHRES

KOOPERATION MIT RIVIAN

Nachdem der Volkswagen Konzern (Volkswagen) und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian im Juni 2024 ihre Absicht bekannt gegeben hatten, ein Joint Venture gründen zu wollen, startete die Rivian and Volkswagen Group Technologies, LLC, Palo Alto/USA (Rivian and Volkswagen Group Technologies) nach dem Erreichen technischer Meilensteine sowie dem Vorliegen der notwendigen behördlichen Genehmigungen am 13. November 2024 ihre Tätigkeit. Das Joint Venture wird zu gleichen Teilen von beiden Partnern gehalten und agiert als eigenständiges Unternehmen. Es wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV-Architekturen) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

Volkswagen plant, bis spätestens Januar 2028 bis zu 5,8 Mrd. USD in Rivian und das Joint Venture Rivian and Volkswagen Group Technologies zu investieren. Eine erste Investition in Rivian wurde bereits im Juni 2024 in Form einer unbesicherten Wandelanleihe in Höhe von 1 Mrd. USD getätigt, die am 3. Dezember 2024 in 95.377.269 Stammaktien von Rivian gewandelt wurde. Volkswagen hält damit einen Anteil von rund 8,6 % an den ausstehenden Class-A-Aktien von Rivian und damit rund 8 % der Stimmrechte. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet. Mit Aufnahme der Tätigkeit von Rivian and Volkswagen Group Technologies investierte Volkswagen weitere rund 1,3 Mrd. USD insbesondere für den Erwerb der Lizenzen an der bestehenden Architekturtechnologie von Rivian und die 50-prozentige Beteiligung am Joint Venture. Bei Erreichung bestimmter finanzieller und technischer Meilensteine in den Jahren 2025, 2026 und 2027 wird Volkswagen voraussichtlich weitere Investitionen in Höhe von bis zu 3,5 Mrd. USD in Form von Eigen- und Fremdkapital tätigen, wovon bis zu 2,5 Mrd. USD auf Rivian Stammaktien entfallen, die voraussichtlich in zwei Tranchen von je 1 Mrd. USD in den Jahren 2025 und 2026 und einer dritten Tranche von 0,5 Mrd. USD im Jahr 2027 oder spätestens Anfang Januar 2028 investiert werden sollen. Dabei soll der Preis für die Anteile auf der Grundlage eines bestimmten durchschnittlichen Marktpreises der Rivian Stammaktien zuzüglich Prämienzahlung vor dem jeweiligen Kaufzeitpunkt festgelegt werden. Im Jahr 2026 kann zudem ein Betrag von 1 Mrd. USD als Darlehen durch Rivian and Volkswagen Group Technologies abgerufen und an Rivian weitergereicht werden.

Im Geschäftsjahr 2024 ergab sich aufgrund der bedingten Zusage zum Erwerb weiterer Rivian Stammaktien ein Aufwand aus der Derivatebewertung in Höhe von 409 Mio. €. Gegenläufig wirkte ein Ertrag aus der Bewertung der Wandelanleihe aufgrund der positiven Kursentwicklung der Aktien von Rivian in Höhe von 126 Mio. €. Diese Beträge waren nicht zahlungswirksam und wurden im Übrigen Finanzergebnis erfasst.

ARGO AI

Die im dritten Quartal 2022 eingeleitete Abwicklung von Argo AI, LLC, Pittsburgh/USA wurde im dritten Quartal 2024 abgeschlossen. Zum 30. September 2024 wurde im Konzernabschluss die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity Methode beendet. Daraus ergab sich ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 0,3 Mrd. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen wurde. Der Ertrag resultierte aus der Realisierung von bisher ergebnisneutral im Eigenkapital erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus At Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen umgegliedert wurden.

Auswirkungen des Klimawandels

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und den damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und weiterer Digitalisierung voran. In der Konzernstrategie hat der Volkswagen Konzern die Transformation zur Elektromobilität fest verankert.

Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses hat der Vorstand die möglichen Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere der damit verbundenen Transformation zur Elektromobilität, berücksichtigt. Potenzielle Effekte insbesondere auf langfristige Vermögenswerte, Rückstellungen für Emissionsabgaben und künftige Cashflows wurden im Rahmen der in den Konzernabschluss einfließenden wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen soweit möglich einbezogen.

Im Rahmen der Elektrifizierungsoffensive will der Volkswagen Konzern seinen Kundinnen und Kunden weltweit zunehmend batterieelektrische Modelle anbieten können – vom Volumenmodell bis zum Premiumfahrzeug. Die Auswirkungen der Transformation zur Elektromobilität und die in diesem Zusammenhang geplante Erhöhung des Anteils vollelektrischer Fahrzeuge werden bei der Ermittlung der Mittelfristplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows für die Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen der Werthaltigkeitstests der Goodwills und Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer insbesondere bei der Planung künftiger Fahrzeugmodelle, Entwicklungskosten sowie Produktionsanlagen berücksichtigt. Dafür wird in der Mittelfristplanung ein niedriger dreistelliger Milliarden-Euro-Betrag vorgesehen. Darüber hinaus beurteilt Volkswagen regelmäßig, ob sich aus diesen Entwicklungen die Notwendigkeit von anlassbezogenen Wertminderungstests oder der Anpassung von Nutzungsdauern bei sonstigen langfristigen nicht finanziellen Vermögenswerten ergibt. Wesentliche Auswirkungen auf die Nutzungsdauern von aktivierten Entwicklungskosten oder Sachanlagen wurden angesichts der Betrachtungszeiträume der regulatorischen Vorgaben und aufgrund der parallelen Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in den nächsten Jahren nicht festgestellt. In Bezug auf die sich verschärfenden Emissionsregelungen wird sichergestellt, dass die verschiedenen international bestehenden Regelungen berücksichtigt und etwaige Verpflichtungen sachgerecht erfasst werden. In diesem Zusammenhang wurden im Geschäftsjahr 2025 weitere Vorsorgen in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrages erfasst. Siehe hierzu auch die Erläuterungen in der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

Bezüglich der ausführlichen Darstellung der Berücksichtigung der Nachhaltigkeit im Rahmen der Konzernstrategie sowie der Steuerung und Planung des Konzerns wird auf die Kapitel „Ziele und Strategien“ und „Nachhaltige Wertsteigerung“ sowie den „Umweltinformationen“ im Konzernlagebericht verwiesen.

Konzernkreis

Neben der Volkswagen AG werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Die strukturierten Unternehmen dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Anlage finanzieller Mittel in Wertpapierspezialfonds.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder einer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows des Volkswagen Konzerns sowohl einzeln als auch gesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen im Konzernabschluss bilanziert.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Zu den Gemeinschaftsunternehmen werden auch Gesellschaften gerechnet, bei denen der Volkswagen Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen angesetzt.

Die Zusammensetzung des Volkswagen Konzerns ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2025	2024
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	148	141
Ausland	755	805
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	88	90
Ausland	268	269
At Equity bewertete assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie zum Fair Value geführte Beteiligungen		
Inland	50	54
Ausland	117	124
Zu Anschaffungskosten geführte assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	48	51
Ausland	51	54
	1.525	1.588

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes, die einen Teil des Jahresabschlusses der Volkswagen AG darstellt, ist unter folgendem Pfad beim elektronischen Unternehmensregister www.unternehmensregister.de sowie auf www.volkswagen-group.com/Finanzberichte abrufbar.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Unternehmen in der Rechtsform einer Kapital- beziehungsweise Personengesellschaft haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 beziehungsweise § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit wie möglich in Anspruch:

- > Audi Berlin GmbH, Berlin
- > Audi Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- > Audi Hamburg GmbH, Hamburg
- > Audi Hannover GmbH, Hannover
- > Audi Leipzig GmbH, Leipzig
- > Audi Sport GmbH, Neckarsulm
- > Audi Stuttgart GmbH, Stuttgart
- > Auto & Service PIA GmbH, München
- > Autostadt GmbH, Wolfsburg
- > Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg
- > CARIAD SE, Wolfsburg
- > dx.one GmbH, Wolfsburg
- > Eberhardt Kraftfahrzeug GmbH + Co. KG, Ulm
- > GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Heinrich-von-Buz-Straße KG, Pullach i. Isartal
- > HABAMO Verwaltung GmbH & Co. Objekt Sterkrade KG, Pullach i. Isartal
- > Haberl Beteiligungs-GmbH, München
- > Held & Ströhle GmbH & Co. KG, Ulm
- > MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG, München
- > MAHAG GmbH, München
- > MAHAG Sportwagen Zentrum Albrechtstraße GmbH, München
- > MOIA GmbH, Berlin
- > MOIA Operations Germany GmbH, Hannover
- > Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
- > Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Mannheim
- > PSW automotive engineering GmbH, Gaimersheim
- > PZ Leipzig GmbH, Leipzig
- > Quest One GmbH, Augsburg
- > Schwaba GmbH, Augsburg
- > SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Weiterstadt
- > SKODA AUTO Deutschland GmbH, Weiterstadt
- > SZM Sportwagen Zentrum München GmbH, München
- > VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
- > VGRB GmbH, Berlin
- > VGRD GmbH, Wolfsburg
- > VGRDD GmbH, Dresden
- > VGRHH GmbH, Hamburg
- > Volkswagen AirService GmbH, Braunschweig
- > Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin
- > Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz
- > Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- > Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg
- > Volkswagen Automobile Hannover GmbH, Hannover
- > VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig
- > Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim
- > Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart
- > Volkswagen Autonomous Mobility GmbH, Hannover

- > Volkswagen Deutschland GmbH & Co. KG, Wolfsburg
- > Volkswagen Deutschland Verwaltungs GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen
- > Volkswagen Group AI Lab GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Group Beteiligungen GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Group Digital Solutions GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Infotainment GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- > Volkswagen Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- > Volkswagen Original Teile Logistik, Vertrieb und Services GmbH, Baunatal
- > Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück
- > Volkswagen Software Asset Management GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg
- > Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Die Änderungen im Konsolidierungskreis des Geschäftsjahres sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Anzahl	Inland	Ausland
Erstkonsolidierungen		
Bisher zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften	5	15
Neu erworbene Tochtergesellschaften	3	7
Neu gegründete Tochtergesellschaften	1	11
Sonstiges	-	1
	9	34
Entkonsolidierungen		
Fusionen	1	48
Liquidationen	1	16
Verkäufe/Sonstige	-	20
	2	84

Die Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung dieser Tochtergesellschaften hatte auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie die Cashflows einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind aus Konzernsicht unwesentlich. Insbesondere bestehen daraus keine wesentlichen Risiken für den Konzern.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Konzernsicht sind die assoziierten Unternehmen QuantumScape Corporation, San José/USA (QuantumScape), Gotion High-Tech Co., Ltd., Hefei/China (Gotion) und Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong/China (Sinotruk) zum Bilanzstichtag wesentlich.

QuantumScape

QuantumScape ist ein US-Start-up für Lithium-Metall-Feststoffbatterien. Zwischen Konzernunternehmen und QuantumScape besteht eine Vereinbarung zur Industrialisierung von QuantumScapes Lithium-Metall-Feststofftechnologie der nächsten Generation. Die Hauptniederlassung von QuantumScape ist in San José/USA.

Zum 31. Dezember 2025 betrug der Börsenwert der Anteile an QuantumScape 0,8 Mrd. € (Vorjahr: 0,4 Mrd. €).

Gotion

Gotion ist ein chinesisches Technologie-Unternehmen, das sich hauptsächlich mit der Forschung und Entwicklung, Produktion und dem Vertrieb von Lithium-Ionen-Batterien sowie elektrischen Übertragungs- und Umwandlungsgeschäften beschäftigt. Zwischen Konzernunternehmen und Gotion besteht ein strategischer Kooperationsrahmen in der Entwicklung, Fertigung und Lieferung von Batteriezellen. Die Hauptniederlassung von Gotion ist in Hefei/China.

Zum 31. Dezember 2025 betrug der Börsenwert der Anteile an Gotion 2,1 Mrd. € (Vorjahr: 1,2 Mrd. €).

Sinotruk

Sinotruk ist einer der größten Lkw-Hersteller auf dem chinesischen Markt. Die Hauptniederlassung von Sinotruk ist in Hongkong/China.

Zum 31. Dezember 2025 betrug der Börsenwert der Anteile an Sinotruk 2,1 Mrd. € (Vorjahr: 1,9 Mrd. €).

ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN WESENTLICHEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN AUF 100 % - BASIS

Mio. €	QuantumScape ¹	Gotion ¹	Sinotruk ²
2025			
Höhe des Anteils in %	14	24	25
Langfristige Vermögenswerte	424	9.125	5.352
Kurzfristige Vermögenswerte	865	6.420	11.345
Langfristige Schulden	106	3.126	189
Kurzfristige Schulden	41	7.485	10.403
Nettobuchwert (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	1.142	4.935	6.104
Umsatzerlöse	-	4.797	12.371
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	-433	61	867
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	0	-28	-7
Gesamtergebnis	-433	34	861
Erhaltene Dividenden ³	-	5	94
2024			
Höhe des Anteils in %	16	24	25
Langfristige Vermögenswerte	553	8.479	4.922
Kurzfristige Vermögenswerte	763	6.110	12.144
Langfristige Schulden	137	3.408	174
Kurzfristige Schulden	54	6.631	10.708
Nettobuchwert (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	1.124	4.550	6.183
Umsatzerlöse	-	4.347	11.893
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	-442	-69	874
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	7	-112	-4
Gesamtergebnis	-436	-180	870
Erhaltene Dividenden ³	-	6	138

1 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. September und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September. Die Angaben werden nach Kaufpreisanpassung dargestellt.

2 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. Juni und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Juli bis zum 30. Juni.

3 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

Mio. €	QuantumScape ¹	Gotion ¹	Sinotruk ³
2025			
Nettobuchwert 01.01. (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	1.124	4.550	6.183
Gewinn/Verlust	-433	61	867
Sonstiges Ergebnis	0	-28	-7
Veränderung Stammkapital	0	3	-
Veränderung Rücklagen	495	53	-23
Währungsumrechnungsdifferenzen	-44	-252	-42
Dividenden ²	-	-21	-843
Übrige Veränderungen	-	568	-32
Nettobuchwert 31.12. (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	1.142	4.935	6.104
Nettobuchwert 31.12. (ohne nicht beherrschende Anteile)	1.142	4.229	5.146
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile)	162	1.027	1.299
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	580	-274	-261
Buchwert des Equity-Anteils	742	753	1.038
2024			
Nettobuchwert 01.01. (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	1.466	4.668	5.669
Gewinn/Verlust	-442	-69	874
Sonstiges Ergebnis	7	-112	-4
Veränderung Stammkapital	0	2	-
Veränderung Rücklagen	155	127	-133
Währungsumrechnungsdifferenzen	-62	-43	82
Dividenden ²	-	-23	-375
Übrige Veränderungen	-	-	70
Nettobuchwert 31.12. (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	1.124	4.550	6.183
Nettobuchwert 31.12. (ohne nicht beherrschende Anteile)	1.124	4.371	5.193
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile)	179	1.069	1.311
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	269	-275	-362
Buchwert des Equity-Anteils	448	794	949

1 Die Angaben werden nach Kaufpreisanpassung dargestellt.

2 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

3 Das Vorjahr wurde angepasst.

ZUSAMMENGEFASSTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER EINZELN FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Mio. €	2025	2024
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	-4	-507
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-
Sonstiges Ergebnis	-13	-14
Gesamtergebnis	-17	-521
Buchwert der Equity-Anteile	2.480	2.381

Im laufenden Geschäftsjahr bestehen keine nicht erfassten Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an assoziierten Unternehmen (Vorjahr: 636 Mio. €). Gegenüber assoziierten Unternehmen bestehen Finanzgarantien in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Aus Konzernsicht sind die Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun/China, SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai/China und SAIC-Volkswagen Sales Company Ltd., Shanghai/China zum Bilanzstichtag wesentlich.

FAW-Volkswagen Automotive Company

Die FAW-Volkswagen Automotive Company entwickelt, produziert und vertreibt Pkw. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner China FAW Corporation Limited besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Changchun/China.

SAIC Volkswagen Automotive Company

Die SAIC Volkswagen Automotive Company entwickelt und produziert Pkw. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner Shanghai Automotive Industry Corporation besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Shanghai/China.

SAIC-Volkswagen Sales Company

Die SAIC-Volkswagen Sales Company vertreibt Pkw für die SAIC Volkswagen Automotive Company. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner Shanghai Automotive Industry Corporation besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Shanghai/China.

ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN WESENTLICHEN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN AUF 100 % - BASIS

Mio. €	FAW-Volkswagen Automotive Company	SAIC Volkswagen Automotive Company ¹	SAIC-Volkswagen Sales Company
2025			
Höhe des Anteils in %	40	50	48
Langfristige Vermögenswerte	8.540	6.113	728
Kurzfristige Vermögenswerte	13.316	7.059	2.696
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.063	1.931	250
Langfristige Schulden	621	1.897	58
davon finanzielle Verbindlichkeiten ²	7	2	1
Kurzfristige Schulden	15.551	9.480	3.325
davon finanzielle Verbindlichkeiten ²	3	1.334	-
Nettobuchwert (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	5.685	1.796	40
Umsatzerlöse	33.588	14.208	15.184
Planmäßige Abschreibungen	1.719	1.330	11
Zinserträge	111	22	3
Zinsaufwendungen	2	30	1
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen vor Steuern	2.625	277	35
Ertragsteueraufwand	594	39	7
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	2.031	238	28
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	64	1	-
Gesamtergebnis	2.095	239	28
Erhaltene Dividenden ³	818	266	22
2024			
Höhe des Anteils in %	40	50	30
Langfristige Vermögenswerte	9.124	6.390	809
Kurzfristige Vermögenswerte	13.162	7.568	3.161
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.773	2.167	262
Langfristige Schulden	726	1.859	102
davon finanzielle Verbindlichkeiten ²	9	2	3
Kurzfristige Schulden	15.189	9.740	3.775
davon finanzielle Verbindlichkeiten ²	61	1.346	-
Nettobuchwert (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	6.372	2.359	93
Umsatzerlöse	39.166	17.293	19.012
Planmäßige Abschreibungen	1.900	1.205	11
Zinserträge	170	28	4
Zinsaufwendungen	1	29	1
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen vor Steuern	3.301	686	100
Ertragsteueraufwand	658	95	22
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	2.643	591	78
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-	-
Sonstiges Ergebnis	-108	4	-
Gesamtergebnis	2.535	596	78
Erhaltene Dividenden ³	1.787	190	96

1 Die SAIC-Volkswagen Sales Company vertreibt Pkw für die SAIC Volkswagen Automotive Company. Der bei der SAIC Volkswagen Automotive Company ausgewiesene Umsatz ist daher im Wesentlichen mit der SAIC-Volkswagen Sales Company erwirtschaftet worden.

2 Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

3 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

Mio. €	FAW-Volkswagen Automotive Company	SAIC Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Sales Company
2025			
Nettobuchwert 01.01. (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	6.372	2.359	93
Gewinn/Verlust	2.031	238	28
Sonstiges Ergebnis	64	1	-
Veränderung Stammkapital	-	-	-
Veränderung Rücklagen	-356	-63	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	-453	-185	-7
Dividenden ¹	-2.148	-554	-74
Übrige Veränderungen	175	-	-
Nettobuchwert 31.12. (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	5.685	1.796	40
Nettobuchwert 31.12. (ohne nicht beherrschende Anteile)	5.510	1.796	40
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile)	2.204	898	19
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	-762	-829	53
Buchwert des Equity-Anteils	1.442	69	72
2024			
Nettobuchwert 01.01. (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	8.276	2.088	329
Gewinn/Verlust	2.643	591	78
Sonstiges Ergebnis	-108	4	-
Veränderung Stammkapital	-	-	-
Veränderung Rücklagen	-	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen	228	71	6
Dividenden ¹	-4.666	-396	-320
Nettobuchwert 31.12. (einschließlich nicht beherrschende Anteile)	6.372	2.359	93
Anteiliges Eigenkapital (ohne nicht beherrschende Anteile)	2.549	1.180	28
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	-776	-882	-
Buchwert des Equity-Anteils	1.772	297	28

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

ZUSAMMENGEFASSTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER EINZELN FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Mio. €	2025	2024
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	-52	-141
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-
Sonstiges Ergebnis	-47	62
Gesamtergebnis	-99	-79
Buchwert der Equity-Anteile	3.400	3.600

In dem Buchwert der Equity-Anteile ist die Beteiligung an der Green Mobility Holding S.A., Strassen/Luxemburg enthalten.

Im laufenden Geschäftsjahr bestehen nicht erfasste Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 331 Mio. € (Vorjahr: - Mio. €). Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen bestehen Eventualschulden in Höhe von 61 Mio. € (Vorjahr: 228 Mio. €) und keine Finanzgarantien (Vorjahr: - Mio. €). Im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen sind Zahlungsmittel von Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 161 Mio. € (Vorjahr: 162 Mio. €) als Sicherheit hinterlegt und sind damit nicht frei verfügbar.

Währungsumrechnung

Zur Umrechnung verwendet der Volkswagen Konzern einheitlich die Kurse eines externen Marktdatenproviders. Alle Kurse basieren auf den jeweiligen Euro-Umrechnungskursen, aus denen alle Nicht-Euro-Kurskombinationen abgeleitet werden.

Die für die Umrechnung verwendeten Kurse ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

		BILANZ MITTELKURS AM 31.12.		GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DURCHSCHNITTSKURS	
		2025	2024	2025	2024
	1 € =				
Argentinien	ARS	1.705,14965	1.073,27110	1.409,90047	989,43391
Australien	AUD	1,75715	1,67610	1,75156	1,64013
Brasilien	BRL	6,43495	6,43140	6,30767	5,82618
Großbritannien	GBP	0,87305	0,83020	0,85669	0,84667
Indien	INR	105,56450	89,10800	98,48784	90,53256
Japan	JPY	183,97500	163,23000	168,98701	163,82257
Kanada	CAD	1,60995	1,49720	1,57829	1,48186
Mexiko	MXN	21,10080	21,58915	21,67638	19,82192
Polen	PLN	4,21925	4,27185	4,24007	4,30632
Republik Korea	KRW	1.695,30500	1.534,32000	1.605,67518	1.475,43597
Russland	RUB	93,63935	112,43840	94,29965	100,22625
Schweden	SEK	10,79965	11,45005	11,06396	11,43291
Südafrika	ZAR	19,44040	19,62545	20,18259	19,83310
Tschechische Republik	CZK	24,19900	25,15050	24,69244	25,11925
USA	USD	1,17475	1,04100	1,12969	1,08200
Volksrepublik China	CNY	8,22490	7,59860	8,11757	7,78612

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

BEWERTUNGSPRINZIPIEN

Die Bilanzierung im Volkswagen Konzern folgt mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente sowie Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen, dem Prinzip der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten (Anschaffungskostenmodell). Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte werden nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert.

Entgeltlich erworbene Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und – sofern sie eine begrenzte Nutzungsdauer haben – planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Hierbei handelt es sich insbesondere um Software, die in der Regel über drei Jahre abgeschrieben wird oder um Lizenzen, die in der Regel über die Lizenzlaufzeit abgeschrieben werden.

Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte Immaterielle Vermögenswerte werden aktiviert, sofern die zahlungsmittelgenerierende Einheit, welcher der jeweilige Immaterielle Vermögenswert zuzuordnen ist, werthaltig ist und die übrigen Voraussetzungen für eine Aktivierung erfüllt sind.

Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Beginn der Nutzung (zum Beispiel Produktionsbeginn) über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle, Aggregate beziehungsweise Software, die im Allgemeinen zwischen drei und neun Jahren liegt.

Die Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte werden den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben in der Regel eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden entsprechend nicht planmäßig abgeschrieben. Eine unbestimmte Nutzungsdauer ergibt sich regelmäßig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke.

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Goodwill, bei Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei Immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind, mindestens einmal jährlich durchgeführt. Bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für eine Wertminderung. Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Goodwill sowie Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter und bestimmter Nutzungsdauer stellt in der Regel die jeweilige Marke die zahlungsmittelgenerierende Einheit als Testebene dar. Basis für die Bewertung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte aktuelle Mittelfristplanung (sogenannte Planungsrunde). Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf die zukünftige weltwirtschaftliche Entwicklung sowie daraus abgeleiteten Annahmen hinsichtlich der Pkw- beziehungsweise Nutzfahrzeugesamtmärkte, die erwartete Entwicklung der Marktanteile des Volkswagen Konzerns, die Zeitpunkte sowie die Kosten für die Entwicklung von Fahrzeugmodellen und den Umfang von Investitionen in Produktionsanlagen sowie die Entwicklung der Preis- und Kostenstrukturen unter besonderer Berücksichtigung der Transformation zur Elektromobilität und gestiegener regulatorischer Vorgaben. Auf Basis dieser Erwartungen werden auch die Planungen des Segments Finanzdienstleistungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktdurchdringung, des erwarteten Fahrzeugabsatzes mit Finanzierungs- beziehungsweise Leasingverträgen und weiteren Dienstleistungen sowie regulatorischer Anforderungen erstellt. In den Planungen werden dabei angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklung) sowie historische Entwicklungen berücksichtigt.

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2026 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2025 ähnlichen Dynamik wachsen wird. Die nachlassende Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende graduelle Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanz-, Energie- und Rohstoff-

märkten sowie in strukturellen Defiziten einzelner Länder. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der wirtschaftspolitischen Ausrichtung der USA und der globalen Zunahme geoökonomischer Maßnahmen, die geopolitische Spannungen weiter verschärfen können. Es wird davon ausgegangen, dass die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Durchschnitt eine ähnliche und die Gruppe der Schwellenländer eine leicht niedrigere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Die Automobilmarkt- und Volumenplanung des Volkswagen Konzerns reflektiert die oben genannte regionale Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen regionaler Konflikte sowie der Entwicklungen der Zollpolitik im Berichtsjahr. Zudem ist die Transformation hin zur Elektromobilität in den Planzahlen berücksichtigt. Der Hochlauf der Elektromobilität hat sich, auch aufgrund veränderter regulatorischer Rahmenbedingungen, verlangsamt, was in der Planung entsprechend abgebildet wurde.

Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum wird auf die Erläuterungen zu Schätzungen und Beurteilungen des Managements verwiesen. Weitere Details finden sich darüber hinaus im Prognosebericht, der Teil des Lageberichts ist. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Für die Ermittlung der Cashflows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Märkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert in den Segmenten Pkw sowie Nutzfahrzeuge grundsätzlich auf einer Wachstumsrate von bis zu 1 % p.a. (Vorjahr: bis zu 1 % p.a.).

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für den Goodwill und für Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten, werden folgende Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt, die, soweit notwendig, um länderspezifische Abzinsungsfaktoren angepasst werden:

WACC	2025	2024
Segment Pkw	9,9%	10,8%
Segment Nutzfahrzeuge	9,8%	10,4%

Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz. Darüber hinaus werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren und Verschuldungsgrad berücksichtigt. Die Zusammensetzung der Peer Groups zur Ermittlung der Beta-Faktoren und der Verschuldungsgrade wird fortlaufend überprüft und, falls geboten, angepasst.

SACHANLAGEVERMÖGEN

Das Sachanlagevermögen wird nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert. Erhaltene Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Die Spezialbetriebsmittel werden unter Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Nutzungsdauer
Gebäude	20 bis 50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	10 bis 20 Jahre
Maschinen und technische Anlagen	6 bis 12 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialbetriebsmittel	3 bis 15 Jahre

Die Ermittlung des Nutzungswerts für das Sachanlagevermögen folgt den für Immaterielle Vermögenswerte beschriebenen Grundsätzen. Die Kapitalkostensätze für produktspezifische Werkzeuge und sonstige Investitionen sind mit den oben je Segment dargestellten Kapitalkostensätzen für Immaterielle Vermögenswerte identisch.

LEASINGVERHÄLTNISSE

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte für Leasingverhältnisse werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte bilanziert worden wären, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum des Volkswagen Konzerns stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag unter den langfristigen Vermögenswerten, im Wesentlichen in dem Posten Sachanlagen, ausgewiesen.

Anwendungserleichterungen bestehen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse, die der Volkswagen Konzern in Anspruch nimmt und daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit ansetzt. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Als geringwertig wird ein Leasingverhältnis behandelt, sofern der Neuwert des Leasinggegenstands maximal 5.000 € beträgt. Des Weiteren werden die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 16 nicht auf Leasingverhältnisse über Immaterielle Vermögenswerte angewendet.

Eine Vielzahl von Leasingverhältnissen enthält Verlängerungs- und Kündigungsoptionen.

VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten.

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Investment Property) werden nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert, wobei die Abschreibungsmethode sowie die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen entsprechen. Die Fair Values werden im Anhang angegeben. Grundlage für die Fair Value Ermittlung ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen. In diesem Verfahren wird der Ertragswert auf Basis des Rohertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines immobilienpezifischen Vervielfältigers gebäudebezogen ermittelt.

AKTIVIERUNG VON FREMDKAPITALKOSTEN

Für qualifizierte Vermögenswerte werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist.

AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE

Die Anschaffungskosten von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden grundsätzlich nach der Equity-Methode fortgeschrieben. Bei der Überprüfung der Werthaltigkeit der Nettoinvestition folgt die Bestimmung des erzielbaren Betrags den für die Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer beschriebenen Prinzipien.

FINANZINSTRUMENTE

Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei marktüblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Finanzielle Vermögenswerte und Schulden werden im Volkswagen Konzern den Kategorien „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ und „Zum Fair Value bewertet“ zugeordnet.

ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Bei den finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, handelt es sich um

- > Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
- > Forderungen aus Lieferungen und Leistungen,
- > Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte,
- > Termingeldanlagen,
- > Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Demgegenüber bestehen die finanziellen Schulden, die zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, aus

- > Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
- > Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten,
- > Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten,
- > Anleihen und Schuldverschreibungen,
- > Darlehen.

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten (Restlaufzeit bis ein Jahr) wird aus Wesentlichkeitsgründen auf eine Auf-/ Abzinsung verzichtet.

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind zum einen nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen (Fremdkapitalinstrumente) und die sowohl mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, als auch Verkäufe zu tätigen (Geschäftsmodell „Halten und Veräußern“). Bei diesen Fremdkapitalinstrumenten werden jedoch bestimmte Wertänderungen (Wertminderungen, Fremdwährungsgewinne und -verluste, Zinsen nach der Effektivzinsmethode) sofort erfolgswirksam erfasst.

Zum anderen werden solche Eigenkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden (Geschäftsmodell „Halten“). Hierbei übt Volkswagen die Option aus, die Bewertungsänderungen ausschließlich erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen.

In die Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte fallen bei Volkswagen im Wesentlichen

- > Sicherungsgeschäfte außerhalb Hedge Accounting und
- > Anteile an Investmentfonds.

Die Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Schulden betreffen ausschließlich Derivate, die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value, soweit möglich, anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt. Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und soweit möglich durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Bei kurzfristigen finanziellen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag beziehungsweise dem Rückzahlungsbetrag.

Die Fair-Value-Option für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wird im Volkswagen Konzern nicht angewendet.

Anteile an Tochterunternehmen beziehungsweise an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die aus Wesentlichkeitsgründen weder konsolidiert noch nach der Equity-Methode bilanziert werden, fallen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 und IFRS 7.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE UND HEDGE ACCOUNTING

Unternehmen des Volkswagen Konzerns setzen derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen (sogenannte Grundgeschäfte) ein. Dafür werden als Sicherungsinstrumente entsprechende Derivate verwendet, zum Beispiel Swaps, Termingeschäfte und Optionen.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair Value Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value angesetzt. Gegebenenfalls werden mehrere Risikoanteile der Grundgeschäfte zu einem Portfolio zusammengefasst. Bei einem Fair-Value-Hedge auf Portfoliobasis erfolgt die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts wie beim Fair-Value-Hedging auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Im Volkswagen Konzern werden neben den Regelungen des IFRS 9 die Regelungen des IAS 39 zu Portfolio-Hedges zur Absicherung des Zinsrisikos im Konzernbereich Finanzdienstleistungen angewendet.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum Fair Value. Der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments ist erfolgsneutral im OCI I und der nicht designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments erfolgsneutral im OCI II zu bilanzieren. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden diese erfolgswirksam erfasst oder in die Vorräte reklassifiziert. Der ineffektive Teil eines Cashflow-Hedges wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Volkswagen Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zur Sicherung der Zins-, Währungs-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IFRS 9 hinsichtlich der Anwendung von Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden eingeordnet (im Folgenden auch als Derivate außerhalb Hedge Accounting bezeichnet). Dies gilt auch für Optionen auf Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen. Die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Hierzu zählen bei-

spielsweise die nicht designierten Devisentermingeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen, Zinssicherungsinstrumente, Warentermingeschäfte und Swaps sowie Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte und Swaps.

WERTBERICHTIGUNGEN AUF FINANZINSTRUMENTE

Finanzielle Vermögenswerte unterliegen Ausfallrisiken, welche durch die Bilanzierung einer Risikovorsorge oder bei bereits eingetretenen Verlusten durch Erfassung einer Wertminderung berücksichtigt werden. Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Segments Finanzdienstleistungen wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und Risikovorsorgen Rechnung getragen.

Im Einzelnen wird für diese finanziellen Vermögenswerte nach konzerneinheitlichen Maßstäben eine Risikovorsorge in Höhe des erwarteten Ausfalls (expected-loss) gebildet. Aus dieser Risikovorsorge werden dann die tatsächlichen Einzelwertberichtigungen der eingetretenen Ausfälle erfasst. Ein potenzieller Wertberichtigungsbedarf wird nicht nur bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug von mehr als 90 Tagen, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen, sondern auch für nicht überfällige Forderungen angenommen.

Nicht-signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen werden anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Für die Ermittlung der Wertminderungshöhe werden dann durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten in Verbindung mit zukunftsbezogenen Parametern des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Kreditausfallrisiken sind für sämtliche finanzielle Vermögenswerte zu betrachten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten oder erfolgsneutral zum Fair Value (Fremdkapitalinstrumente) bewertet werden sowie für Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 und Forderungen aus Leasingverträgen, die unter IFRS 16 fallen. Die Wertminderungsvorschriften gelten auch für Risiken aus außerbilanziellen unwiderruflichen Kreditzusagen und für die Bewertung von Finanzgarantien.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen außerhalb des Segments Finanzdienstleistungen erfolgt grundsätzlich durch ein vereinfachtes Verfahren unter Berücksichtigung historischer Ausfallquoten zuzüglich zukunftsbezogener Informationen sowie durch Einzelwertberichtigungen.

LATENTE STEUERN

Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden grundsätzlich erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden im Jahr der Entstehung nicht angesetzt. In Vorjahren angesetzte latente Steuern werden bei Vorliegen der Voraussetzungen wertberichtigt.

Der Bewertung von aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt.

VORRÄTE

In den Vorräten werden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert ausgewiesen. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens werden grundsätzlich nach der gewogenen Durchschnittsmethode bewertet.

AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG

Die aktienbasierte Vergütung im Volkswagen Konzern umfasst Performance-Share-Pläne, das heißt Vergütungspläne, die per Barausgleich erfüllt und zum Fair Value nach IFRS 2 bilanziert werden, wobei der Fair Value über den Erdienungszeitraum als Personalaufwand erfasst wird.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Rückstellungen, die nicht innerhalb eines Jahres zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Im Euro-Währungsraum wurde ein durchschnittlicher Zinssatz von 2,6 % (Vorjahr: 2,6 %) verwendet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN (NICHT IM ANWENDUNGSBEREICH EINES SPEZIFISCHEN IFRS)

Sonstige langfristige Verbindlichkeiten außerhalb des Anwendungsbereichs eines spezifischen IFRS stehen zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen den historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten, die nicht in den Anwendungsbereich eines spezifischen IFRS fallen, werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

Der Volkswagen Konzern bietet in Kooperation mit unterschiedlichen Bankpartnern Reverse Factoring-Programme an. Dies ermöglicht teilnehmenden Lieferanten, sich ihre Forderungen gegen Volkswagen vor dem vereinbarten Fälligkeitstermin auszahlen zu lassen und auf diese Weise ihre Liquiditätsausstattung zu steuern. Im Rahmen der Reverse Factoring-Vereinbarung werden in der Regel verlängerte Zahlungsziele vereinbart, wobei die teilnehmenden Lieferanten bei der vorzeitigen Auszahlung ihrer Forderungen an der Bonität Volkswagens partizipieren und die Lieferkette nachhaltig gestärkt wird.

Der Volkswagen Konzern hat diese Programme anhand relevanter Indikatoren beurteilt und daraus gefolgert, dass die jeweiligen Verbindlichkeiten weiterhin die Charakteristika von Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen tragen. Demensprechend sind die damit verbundenen Zahlungen an die Bankpartner als Zahlungsmittelabflüsse aus laufender Geschäftstätigkeit zu klassifizieren.

ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht beziehungsweise wenn der Kunde die Verfügungsmacht über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat. Bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugverkäufen und Originalteilverkäufen wird die Leistung durch das Unternehmen regelmäßig mit Auslieferung erbracht, da damit die Verfügungsmacht übertragen wird sowie das Bestandsrisiko und, soweit die Auslieferung an einen Händler erfolgt, auch regelmäßig die Preisfestsetzung übergeht. Die Erlöse werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erlösschmälerungen und andere variable Gegenleistungen werden im Volkswagen Konzern sowohl auf Basis von Erfahrungswerten als auch unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Gegebenheiten bewertet. Fahrzeuge werden an Händler in der Regel mit einem Zahlungsziel verkauft. Zwischen Auslieferung des Fahrzeugs und Zahlungseingang wird eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Eine darin enthaltene Finanzierungskomponente wird nur dann abgegrenzt, wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

Erträge aus der Kundenfinanzierung und dem Finanzierungsleasing werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse für die Fahrzeuge um die gewährten Zinsvorteile verringert. Erlöse aus Operating-Leasing-Verträgen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt.

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation abhängig von der Art der erbrachten Leistung entweder nach Leistungsfortschritt oder aus Vereinfachungsgründen linear; Letzteres allerdings nur dann, wenn die lineare Umsatzrealisierung nicht wesentlich von einer Realisierung nach Leistungsfortschritt abweicht. Der Leistungsfortschritt errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, das Unternehmen jedoch erwartet, dass es mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin).

method). Da es sich bei Verträgen im Bereich der Langfristfertigung bis zur Fertigstellung beziehungsweise bis zur Zahlung durch den Kunden regelmäßig um bedingte Forderungen gegenüber den Kunden handelt, werden entsprechende vertragliche Vermögenswerte ausgewiesen. Sobald die Leistung des Unternehmens vollständig erbracht ist, wird eine Forderung aus Lieferung und Leistung bilanziert.

Werden Serviceleistungen für den Kunden bereits zusammen mit dem Fahrzeug veräußert und durch den Kunden im Voraus bezahlt, erfasst der Konzern bis zur Leistungserbringung eine entsprechende vertragliche Verbindlichkeit. Beispiele für Serviceleistungen, die vom Kunden im Voraus bezahlt werden, sind Inspektions-, Wartungs- und bestimmte Garantieverträge sowie Mobile Online Dienste. Für Anschlussgarantien, die jedem Kunden für ein bestimmtes Modell gewährt werden, wird in der Regel entsprechend dem Vorgehen bei gesetzlichen Gewährleistungen eine Rückstellung bilanziert. Wenn die Garantie für den Kunden optional ist oder sie eine zusätzliche Serviceleistung enthält, wird der zugehörige Umsatz abgegrenzt und über die Garantielaufzeit realisiert.

Erlöse aus dem Verkauf von Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufpreises ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen Vertragslaufzeiten in den Vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

Die Bewertung der Umsatzerlöse erfolgt grundsätzlich zum Vertragspreis. Sofern in einem Vertrag eine variable Gegenleistung vereinbart wurde (zum Beispiel volumenabhängige Bonifizierungen), wird der Umsatz aufgrund der Vielzahl der Verträge in der Regel mithilfe der Erwartungswertmethode geschätzt. In Ausnahmefällen kommt auch die Methode des wahrscheinlichsten Betrags zum Einsatz. Nach der Schätzung der zu erwartenden Umsatzerlöse wird zusätzlich geprüft, ob Unsicherheiten bestehen, die eine Reduzierung des zunächst realisierten Umsatzes notwendig machen, um die Gefahr einer nachträglichen negativen Umsatzkorrektur nahezu ausschließen zu können. Erstattungsrückstellungen resultieren vor allem aus Händlerboni.

Bei Mehrkomponentenverträgen wird der Transaktionspreis auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise auf die verschiedenen Leistungsverpflichtungen des Vertrags verteilt. Im Konzernbereich Automobile werden die Nicht-Fahrzeugleistungen aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig mit deren Einzelveräußerungspreis angesetzt.

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Estandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistungen enthalten. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen und die Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwerts des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden grundsätzlich in der Periode erfolgswirksam und in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen. Zuwendungen in Form nicht monetärer Vermögenswerte (zum Beispiel kostenlose Nutzung von Grund und Boden oder kostenlose Überlassung von Ressourcen) werden in einem Merkposten angesetzt.

SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN DES MANAGEMENTS

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie auf die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Goodwill, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten und Spezialbetriebsmittel) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Unternehmensanteilen und Optionen auf solche erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cashflows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie auf die Profitabilität der Produkte des Volkswagen Konzerns. Bei der Ableitung der Cashflows für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Unternehmen beziehungsweise Unternehmensbeteiligungen, die im Bereich von neuen Technologien tätig sind, ist die Einschätzung der technischen Realisierbarkeit und Möglichkeit der industriellen Nutzung dieser neuen Technologien von besonderer Bedeutung. Die Werthaltigkeit der Vermieteten Vermögenswerte des Konzerns hängt insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt. Nähere Informationen zum Werthaltigkeitstest sowie zu den verwendeten Bewertungsparametern finden sich weiter oben in den Ausführungen zu den Immateriellen Vermögenswerten.

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts von im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogiemethode oder der Residualwertmethode.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet. Weitere Details zur Ermittlung der Wertberichtigungen sind den Angaben „IFRS 7 (Finanzinstrumente)“ und „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ zu entnehmen.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert ebenfalls auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde gelegten Annahmen sind der Angabe „Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen“ zu entnehmen. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus Änderungen von Bewertungsparametern werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und haben folglich keinen Einfluss auf das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis. Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe Sonstiger Rückstellungen ist stets erfolgswirksam zu erfassen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Auflösung ungenutzter beziehungsweise Nachdotierung von Rückstellungen. Analog zu den Aufwendungen aus der Neubildung von Rückstellungen werden auch die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in den jeweiligen Funktionsbereichen erfasst. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen.

Bei den im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gebildeten Vorsorgen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Daneben wurden Annahmen hinsichtlich zukünftiger Wiederveräußerungspreise für zurückgekaufte Fahrzeuge getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde, die auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie beispielsweise Erfahrungswerten, beruhen. Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten sowie den mit der Dieseldiagnostik verbundenen rechtlichen Risiken sind der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“ zu entnehmen.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen beziehungsweise für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen Sonstige Rückstellungen passiviert.

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen.

Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht Volkswagen je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitende, konzerninterne Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Bepreisung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Durch abweichende Entwicklungen von den im Rahmen der Rückstellungsbildung getroffenen Annahmen kann es zu Unterschieden im Vergleich zu den ursprünglich erwarteten Schätzwerten kommen.

Ein Überblick über die Sonstigen Rückstellungen ist der Angabe „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“ zu entnehmen.

Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die Konzerngesellschaften die für die Gewährung der Zuwendung geforderten Bedingungen erfüllen und die Zuwendungen auch gewährt werden. Diese Einschätzung basiert auf der Art des Rechtsanspruchs sowie den Erfahrungen der Vergangenheit.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungswerten und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und gegebenenfalls einer außerplanmäßigen Abschreibung.

Die Schätzung der Laufzeit von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 basiert auf der unkündbaren Grundmietzeit des Leasingverhältnisses sowie der Einschätzung der Ausübung bestehender Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Die Festlegung der Laufzeit sowie der verwendeten Diskontierungszinssätze hat Einfluss auf die Höhe der Nutzungsrechte und der Leasingverbindlichkeiten.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Konzerns entziehen, sind die Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristig prognostizierten Cashflows sowie die verwendeten Diskontierungssätze.

Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Im Jahr 2025 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs mit einer im Vergleich zum Vorjahr ähnlichen Dynamik. Im Rahmen dieser Entwicklung war in den Schwellenländern ein leichter Anstieg der Dynamik zu beobachten, während sich diese in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften etwa auf dem Vorjahreswert fortsetzte.

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2026 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2025 ähnlichen Dynamik wachsen wird. Die nachlassende Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende graduelle Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten sowie in strukturellen Defiziten einzelner Länder. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der wirtschaftspolitischen Ausrichtung der USA und der globalen Zunahme geoökonomischer Maßnahmen, die geopolitische Spannungen weiter verschärfen können. Es wird davon ausgegangen, dass die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Durchschnitt eine ähnliche und die Gruppe der Schwellenländer eine leicht niedrigere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen werden ausführlich im Prognosebericht, der Bestandteil des Konzern-Lageberichts ist, erläutert.

Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend, wird jede Marke (Geschäftssegment) des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht ab dem Geschäftsjahr 2025 aus den drei berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Das Segment Power Engineering wird aus Wesentlichkeitsgründen nicht mehr separat berichtet. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Die Aktivitäten des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und den Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. Im Berichtssegment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erfolgt die Zusammenfassung der einzelnen Marken zu einem berichtspflichtigen Segment insbesondere aufgrund des hohen Maßes an technologischer und wirtschaftlicher Verzahnung im Produktionsverbund. Des Weiteren liegt eine Zusammenarbeit in zentralen Bereichen wie Einkauf, Forschung und Entwicklung und Treasury vor.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Wie bei den Pkw-Marken besteht eine Zusammenarbeit in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt.

Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, werden unter „Sonstige operative Gesellschaften“ zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik.

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing-, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote. In diesem Segment erfolgen Zusammenfassungen insbesondere unter Berücksichtigung der Vergleichbarkeit der Art der Dienstleistungen sowie der regulatorischen Rahmenbedingungen.

Die Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften wird direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet. Der auf das Geschäftssegment Porsche entfallene Wertminderungsaufwand aus einer Werthaltigkeitsprüfung in Höhe von 2,7 Mrd. € wurde im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in den Außerplanmäßigen Abschreibungen erfasst.

Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

Die Ergebnisanteile der Gemeinschaftsunternehmen sind in der Segmentberichterstattung im Equity-Ergebnis der jeweiligen Segmente enthalten.

Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Nicht mehr in der Überleitung enthalten sind andere operative Gesellschaften, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen. Diese Gesellschaften werden unter „Sonstige operative Gesellschaften“ erfasst. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ohne Investitionen in Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen ausgewiesen.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Volkswagen Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

BERICHTSSEGMENTE 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	217.299	41.517	57.853	316.670	5.280	-37	321.913
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	27.185	1.022	4.283	32.490	1.207	-33.696	-
Umsatzerlöse	244.484	42.540	62.136	349.160	6.487	-33.733	321.913
Kosten der Umsatzerlöse	210.987	34.696	52.422	298.106	5.307	-32.742	270.671
Planmäßige Abschreibungen	17.622	3.005	11.265	31.892	391	-876	31.408
Außerplanmäßige Abschreibungen	5.078	125	1.101	6.304	129	-2	6.431
Zuschreibungen	415	12	120	547	-	-	547
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.966	2.417	3.708	11.090	198	-2.420	8.868
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	922	215	-208	929	1	-	930
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	1.455	-475	-159	821	5	-1.316	-491
At Equity bewertete Anteile	6.044	1.519	2.418	9.981	15	-	9.996
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	20.953	2.784	270	24.008	335	3	24.346

BERICHTSSEGMENTE 2024¹

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	220.042	44.930	54.997	319.969	4.632	55	324.656
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	21.484	1.253	3.772	26.509	1.274	-27.783	-
Umsatzerlöse	241.526	46.183	58.769	346.478	5.906	-27.728	324.656
Kosten der Umsatzerlöse	199.537	36.519	50.714	286.770	4.656	-26.242	265.184
Planmäßige Abschreibungen	17.000	2.886	10.644	30.531	257	-837	29.950
Außerplanmäßige Abschreibungen ²	1.293	17	795	2.106	1	-	2.107
Zuschreibungen	13	15	263	291	-	0	291
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	13.656	4.218	3.119	20.993	359	-2.291	19.060
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	291	236	-151	376	-2	-	375
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	315	-1.084	26	-743	-7	-1.879	-2.629
At Equity bewertete Anteile	6.103	1.390	2.760	10.254	15	-	10.269
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	24.097	2.731	253	27.081	314	51	27.447

1 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

2 Das Vorjahr wurde angepasst.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG¹

Mio. €	2025	2024
Segmentumsätze	349.160	346.478
Sonstige operative Gesellschaften	6.487	5.906
Konzernfinanzierung	10	13
Konsolidierung/Holdingfunktion	-33.743	-27.740
Konzernumsätze	321.913	324.656
Kosten der Umsatzerlöse der Segmente	298.106	286.770
Sonstige operative Gesellschaften	5.307	4.656
Konzernfinanzierung	0	0
Konsolidierung/Holdingfunktion	-32.742	-26.242
Kosten der Umsatzerlöse	270.671	265.184
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	11.090	20.993
Sonstige operative Gesellschaften	198	359
Konzernfinanzierung	-30	-50
Konsolidierung/Holdingfunktion	-2.390	-2.241
Operatives Ergebnis	8.868	19.060
Finanzergebnis	439	-2.255
Konzernergebnis vor Steuern	9.307	16.806

1 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

NACH REGIONEN 2025

Mio. €	Deutschland	Europa/Übrige Märkte ¹	Nordamerika	Südamerika	Asien-Pazifik	Sicherungs-geschäfte Umsatzerlöse	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	62.844	141.704	60.001	18.971	38.154	238	321.913
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	134.005	63.969	37.383	5.132	7.156	-	247.646

1 Ohne Deutschland.

NACH REGIONEN 2024

Mio. €	Deutschland	Europa/Übrige Märkte ¹	Nordamerika	Südamerika	Asien-Pazifik	Sicherungs-geschäfte Umsatzerlöse	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	62.001	132.144	67.712	18.962	44.057	-219	324.656
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien ²	133.249	56.327	38.706	4.487	5.831	-	238.599

1 Ohne Deutschland.

2 Das Vorjahr wurde angepasst.

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

Die Allokation regionsübergreifender konzerninterner Sachverhalte in Bezug auf das Segmentvermögen wird einheitlich gemäß den wirtschaftlichen Eigentumsverhältnissen dargestellt.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	185.585	28.941	-	214.527	-	-23.972	190.554
Originalteile	16.524	6.599	-	23.123	-	-192	22.931
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	13.992	1.806	24.486	40.283	-	-4.488	35.796
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	13.492	922	-	14.414	-	-64	14.350
Power Engineering	-	-	-	-	4.860	-6	4.854
Motorräder	746	-	-	746	-	1	746
Vermiet- und Leasinggeschäft	1.135	1.367	22.308	24.810	2	-1.725	23.088
Zinsen und ähnliche Erträge	205	0	14.316	14.521	-	-660	13.861
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	257	18	-	275	-	-37	238
Sonstige Umsatzerlöse	12.548	2.885	1.027	16.460	1.625	-2.590	15.495
	244.484	42.540	62.136	349.160	6.487	-33.733	321.913

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 2024¹

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	181.014	32.202	-	213.215	-	-17.542	195.673
Originalteile	16.859	6.795	-	23.654	-	-187	23.467
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	14.985	2.256	22.936	40.177	-	-5.016	35.161
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	14.166	929	-	15.095	-	-100	14.995
Power Engineering	2	-	-	2	4.331	-1	4.332
Motorräder	831	-	-	831	-	0	831
Vermiet- und Leasinggeschäft	955	1.428	20.064	22.447	2	-1.439	21.011
Zinsen und ähnliche Erträge	266	0	14.844	15.111	-	-927	14.184
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-257	-17	-	-273	-	55	-219
Sonstige Umsatzerlöse	12.704	2.589	925	16.217	1.573	-2.570	15.220
	241.526	46.183	58.769	346.478	5.906	-27.728	324.656

1 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur (siehe Erläuterungen unter der Angabe „Segmentberichterstattung“).

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten und Märkten dargestellt.

Die Sonstigen Umsatzerlöse umfassen unter anderem Erlöse aus Werkstattleistungen sowie Lizenzeinnahmen.

Von den in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlösen waren Umsatzerlöse in Höhe von 10.759 Mio. € (Vorjahr: 9.790 Mio. €) in den vertraglichen Verbindlichkeiten am 1. Januar 2025 enthalten.

Die in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlöse umfassen Leistungsverpflichtungen in Höhe von 692 Mio. € (Vorjahr: 622 Mio. €) die bereits in einer früheren Periode erfüllt wurden.

Neben den im Bereich Power Engineering bestehenden Leistungsverpflichtungen von 6.181 Mio. € (Vorjahr: 5.655 Mio. €), von denen im Wesentlichen eine Erfüllung beziehungsweise Umsatzrealisation bis zum 31. Dezember 2026 erwartet wird, betreffen die darüber hinaus im Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag noch unerfüllten Leistungsverpflichtungen zum weitaus überwiegenden Teil Fahrzeugauslieferungen. Diese Auslieferungen sind zum Aufstellungszeitpunkt zum großen Teil bereits erfolgt beziehungsweise erfolgen im ersten Quartal 2026. Im Rahmen der Ermittlung der Beträge für den Bereich Power Engineering wurden sowohl Verträge, die eine Laufzeit von bis zu einem Jahr haben, als auch Dienstleistungsverträge, bei denen der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse jeweils genau in der Höhe realisiert, wie der Kunde von den Leistungen des Unternehmens profitiert, berücksichtigt. Im Fall von variablen Gegenleistungen werden Umsatzerlöse nur in dem Umfang realisiert, wie eine ausreichende Sicherheit gegeben ist, dass diese Umsätze nachträglich nicht zurückgenommen beziehungsweise negativ korrigiert werden müssen.

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 9.307 Mio. € (Vorjahr: 10.485 Mio. €) ausgewiesen.

Die Kosten der Umsatzerlöse enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte (im Wesentlichen Entwicklungskosten), Sachanlagen (im Wesentlichen Technische Anlagen und Maschinen sowie Grundstücke und Gebäude), Vermietvermögen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von 3.577 Mio. € (Vorjahr: 1.558 Mio. €), hiervon entfallen 2.551 Mio. € (Vorjahr: 585 Mio. €) auf Immaterielle Vermögenswerte und das Sachanlagevermögen. Der Anstieg ist unter anderem auf die Wertberichtigung aktivierter Projektkosten in Verbindung mit der Neuausrichtung der Produktstrategie von Porsche zurückzuführen. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien in Höhe von 1.025 Mio. € (Vorjahr: 973 Mio. €) sind im Wesentlichen dem Segment Finanzdienstleistungen zuzuordnen. Sie ergeben sich aus den fortlaufend aktualisierten internen und externen Informationen, die in die Restwertprognosen der Fahrzeuge eingehen. Davon betreffen 97 Mio. € (Vorjahr: 194 Mio. €) kurzfristige Vermögenswerte. Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden die Angaben der außerplanmäßigen Abschreibungen nach Funktionsbereichen gegliedert. Die Vorjahresangaben wurden entsprechend angepasst.

Im Geschäftsjahr 2025 betrugen die erfolgswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten im Volkswagen Konzern 18.396 Mio. € (Vorjahr: 17.963 Mio. €).

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 279 Mio. € (Vorjahr: 324 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

3. Vertriebskosten

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 22,8 Mrd. € (Vorjahr: 22,3 Mrd. €) zählen neben Sachgemein- und Personalkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten.

4. Verwaltungskosten

Die Verwaltungskosten von 12,5 Mrd. € (Vorjahr: 12,8 Mrd. €) beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5. Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	2025	2024
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.574	1.810
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	1.131	933
Erträge aus Derivaten im Hedge Accounting	780	736
Erträge aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Finanzdienstleistungsbereich	418	492
Erträge aus Sonstigen Sicherungen	1.384	2.073
Erträge aus Wechselkursveränderungen	2.806	3.478
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	212	227
Erträge aus Weiterberechnungen	1.152	1.087
Erträge aus Investment Property	17	11
Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen auf Anlagevermögen	302	605
Übrige betriebliche Erträge	3.838	3.521
	13.615	14.974

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten überwiegend Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Die Erträge aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung und Realisierung von derivativen Finanzinstrumenten des Konzernbereichs Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. €	2025	2024
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	907	567
Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.868	2.575
Aufwendungen aus Derivaten im Hedge Accounting	804	864
Aufwendungen aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Finanzdienstleistungsbereich	386	661
Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen	922	2.296
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	3.814	3.100
Aufwendungen aus Weiterberechnungen	1.031	1.171
Aufwendungen für Restrukturierung	1.399	2.510
Verluste aus Anlageabgängen	307	569
Übrige sonstige betriebliche Aufwendungen	8.204	5.998
	20.644	20.312

In den Wertberichtigungen auf Sonstige Forderungen und Sonstige Vermögenswerte sind Wertberichtigungen auf Forderungen aus Langfristfertigung in Höhe von 92 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) enthalten.

Für weitere Informationen zu den Aufwendungen für Restrukturierung siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Die Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung und Realisierung von derivativen Finanzinstrumenten des Konzernbereichs Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designed sind. Kursgewinne werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

Die Übrigen sonstigen betrieblichen Aufwendungen beinhalten im Geschäftsjahr 2025 unter anderem die außerplanmäßige Abschreibung auf den dem Geschäftssegment Porsche zugewiesenen Goodwill in Höhe von 2,7 Mrd. €. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen

Mio. €	2025	2024
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	1.808	1.950
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	1.454	1.658
davon aus assoziierten Unternehmen	354	292
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	878	1.575
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	536	717
davon aus assoziierten Unternehmen	342	858
	930	375

8. Zinsergebnis

Mio. €	2025	2024
Zinserträge	1.824	2.419
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	1.824	2.419
Zinsaufwendungen	-3.245	-3.446
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-1.669	-1.597
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Leasingverbindlichkeiten	-280	-266
Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden	-359	-613
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-936	-971
Zinsergebnis	-1.421	-1.027

9. Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2025	2024
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	30	35
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-73	-205
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	676	224
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	-451	-1.041
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen	1.438	810
Realisierte Fremdwährungserträge aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	820	1.310
Realisierte Fremdwährungsaufwendungen aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	-752	-1.030
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigungen von Finanzinstrumenten	371	-1.688
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten	-1.130	-17
Übriges Finanzergebnis	930	-1.602

Die Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigungen von Finanzinstrumenten entfallen im Wesentlichen auf die Bewertung von Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten sowie Zahlungsmitteln in Fremdwährung.

Die Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten beinhalten im Geschäftsjahr 2025 unter anderem Aufwendungen aus der Bewertung der Optionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Europcar in Höhe von 0,5 Mrd. €.

10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

Mio. €	2025	2024
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	313	1.276
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	3.524	4.582
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	3.837	5.858
davon periodenfremde Erträge (-)/Aufwendungen (+)	-308	-720
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+) Inland	-736	-938
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+) Ausland	-698	-508
Latenter Steuerertrag (-)/-aufwand (+)	-1.434	-1.447
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	2.403	4.411

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2025 betrug 15 %. Hieraus resultiert, einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag, eine Steuerbelastung von 30,02 % (Vorjahr: 30,00 %).

Für die Bewertung der latenten Steuern wird im deutschen Organkreis ein Steuersatz in Höhe von 30,0 % (Vorjahr: 30,0 %) für Differenzen zwischen dem Buchwert eines Vermögenswerts in der Bilanz und seinem steuerlichen Wertansatz, die sich kurzfristig realisieren, angewendet. Für langfristige temporäre Differenzen wurde der unternehmensindividuelle Steuersatz angewandt, der im Zeitpunkt ihrer Umkehrung gilt.

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 4 % und 45 % (Vorjahr: 0 % und 45 %). Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2025 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 362 Mio. € (Vorjahr: 356 Mio. €).

Die steuerlichen Verlustvorträge sowie der Verfall der nicht nutzbaren Verlustvorträge haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	BISHER NOCH NICHT GENUTZTE STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE		DAVON NICHT NUTZBARE STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge	21.625	17.204	6.371	4.040
Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	5.176	3.556	3.610	1.937
Verfallbar in mehr als 10 Jahren	11.051	10.458	1.353	534
Gesamt	37.852	31.218	11.334	6.510

Latente Steuern auf Zinsvorträge werden aktiviert, soweit es wahrscheinlich ist, dass der Zinsvortrag in der Zukunft genutzt werden kann. Bisher noch nicht genutzte Zinsvorträge bestehen in Höhe von 335 Mio. € (Vorjahr: 718 Mio. €). Zinsvorträge in Höhe von 141 Mio. € (Vorjahr: 528 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 194 Mio. € (Vorjahr: 191 Mio. €) innerhalb der nächsten zehn Jahre zu verwenden sind.

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden mindert sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 33 Mio. € (Vorjahr: 65 Mio. €). Der Betrag des latenten Steueraufwands mindert sich um 5 Mio. € (Vorjahr: 99 Mio. €) aufgrund bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften einer früheren Periode sowie bisher nicht berücksichtigter temporärer Differenzen. Der latente Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs beträgt 640 Mio. € (Vorjahr: 81 Mio. €). Der latente Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs beträgt 63 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €).

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben betragen 469 Mio. € (Vorjahr: 443 Mio. €).

In der Bilanz wurde kein latenter Steueranspruch erfasst für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 2.456 Mio. € (Vorjahr: 3.200 Mio. €) und für Steuergutschriften, die innerhalb der nächsten 20 Jahre verfallen würden, in Höhe von 78 Mio. € (Vorjahr: 114 Mio. €).

In Höhe von 243 Mio. € (Vorjahr: 216 Mio. €) wurden latente Steuerschulden für temporäre Differenzen sowie für nicht ausgeschüttete Gewinne von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG wegen bestehender Kontrolle nach IAS 12.39 nicht bilanziert. In Höhe von 4.492 Mio. € (Vorjahr: 4.419 Mio. €) wurden latente Steueransprüche für temporäre Differenzen in Zusammenhang mit Beteiligungen an Tochterunternehmen mit deren Umkehrung aufgrund der Kontrollausübung in absehbarer Zeit nicht gerechnet wird, nicht bilanziert.

Aus Steuersatzänderungen in Ländern außerhalb Deutschlands resultierten konzernweit latente Steuer- aufwendungen in Höhe von 11 Mio. € (Vorjahr angepasst: latente Steueraufwendungen in Höhe von 82 Mio. €).

Im Juli 2025 wurde in Deutschland eine Änderung des Körperschaftsteuergesetzes verabschiedet. Infolgedessen wird der Körperschaftsteuersatz stufenweise ab 2028 von 15 % auf 10 % gesenkt. Dies führte in dem am 31. Dezember 2025 endenden Geschäftsjahr zu einem Ertrag von 878 Mio. € (Vorjahr: 24 Mio. €) aus der Bewertung von latenten Steueransprüchen und latenten Steuerschulden der deutschen Konzernunternehmen.

Zum 31. Dezember 2025 hat Volkswagen für Gesellschaften, die einen Verlust in der laufenden Periode oder in der Vorperiode erlitten haben, latente Steuerforderungen ausgewiesen, die die latenten Steuerverbindlichkeiten um 6.626 Mio. € (Vorjahr: 7.779 Mio. €) übersteigen. Davon entfallen 3.275 Mio. € auf Gesellschaften im Organ- kreis der Volkswagen AG sowie 2.078 Mio. € auf Gesellschaften in Luxemburg, wobei die Beträge im Wesentlichen abzugsfähige temporäre Differenzen und Verlustvorräte beinhalten. Die Bilanzierung der Steuerforderungen in Luxemburg erfolgt, weil einzelne Aufwendungen für Beteiligungen in der Vergangenheit zu Verlusten geführt haben, zukünftig jedoch nach dem Geschäftsmodell der Gesellschaften zu versteuernde Einkommen erwartet werden. In Deutschland basiert der Ansatz unter anderem auf ausreichend steuerlichen Gewinnen in den folgenden Geschäftsjahren. Diese sind durch die Unternehmensplanungen unterlegt. Darüber hinaus erwartet Volkswagen, dass verschiedene Kosten-/Effizienzprogramme und neue Produktanläufe zu erheblichen Ergebnisverbesserungen führen werden.

Die Gesamtbetrachtung kommt zu dem Ergebnis, dass die jeweiligen Gesellschaften ausreichend zu versteu- ernde Ergebnisse erzielen werden, mit denen die bislang ungenutzten steuerlichen Verluste und abzugsfähigen temporären Differenzen verrechnet werden können.

In Höhe von insgesamt 258 Mio. € (Vorjahr: 2.659 Mio. €) wurden latente Steuern in der Bilanz eigenkapitaler- höhend berücksichtigt, die auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen. Davon betreffen – 197 Mio. € (Vorjahr: – 22 Mio. €) Minderheitenanteile. Im Zusammenhang mit dem Abgang von erfolgsneutral be- werteten Eigenkapitalinstrumenten wurden im Geschäftsjahr 2025 latente Steuern in Höhe von insgesamt – 9 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) ergebnisneutral reklassifiziert. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhal- ten ist in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2025 wurden aus Eigenkapitalbeschaffungskosten resultierende Steuereffekte in Höhe von 2 Mio. € dem Eigenkapital gutgeschrieben (Vorjahr: – Mio. €).

LATENTE STEUERN NACH BILANZPOSTEN

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

Mio. €	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
	31.12.2025	31.12.2024 ¹	31.12.2025	31.12.2024 ¹
Immaterielle Vermögenswerte	1.028	1.243	13.660	15.632
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	2.597	2.261	8.126	7.965
Langfristige Finanzanlagen	259	333	15	17
Vorräte	985	1.034	555	526
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inklusive Finanzdienstleistungsbereich)	2.103	2.209	6.461	6.053
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	321	329	199	70
Pensionsrückstellungen	3.595	4.990	63	35
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	15.243	16.232	2.015	1.777
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen	-181	-201	-	-
Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen	25.950	28.430	31.093	32.075
Steuerliche Verlustvorträge/Zinsvorträge nach Wertberichtigungen	6.644	6.674	-	-
Steuergutschriften nach Wertberichtigungen	391	329	-	-
Wert vor Konsolidierung und Saldierung	32.985	35.433	31.093	32.075
davon entfallen auf langfristige Vermögenswerte und Schulden	24.657	25.836	26.343	27.917
Saldierung	21.324	22.220	21.324	22.220
Konsolidierung	2.950	3.368	194	1.045
Bilanzansatz	14.611	16.581	9.963	10.900

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Der ausgewiesene Steueraufwand des Jahres 2025 von 2.403 Mio. € (Vorjahr: 4.411 Mio. €) war um 389 Mio. € niedriger (Vorjahr: 631 Mio. €) als der erwartete Steueraufwand von 2.792 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Konzernsteuersatzes von 30,0 % (Vorjahr: 30,0 %) auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2025	2024
Ergebnis vor Ertragsteuern	9.307	16.806
Erwarteter Ertragsteuerertrag (-)/-aufwand (+) (Steuersatz 30,0 %; Vorjahr 30,0 %)	2.792	5.042
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	-497	-528
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	-813	-625
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	1.588	773
Effekte aus Verlustvorträgen	1.061	66
permanente bilanzielle Differenzen	-321	-103
Steuerergütschriften	-108	-142
Periodenfremde Steuern	-709	-477
Effekte aus Steuersatzänderungen	-877	119
Nicht anrechenbare Quellensteuer	354	374
Sonstige Steuereffekte	-67	-88
Ausgewiesener Ertragsteraufwand	2.403	4.411
Effektiver Steuersatz in %	25,8	26,3

GLOBALE MINDESTBESTEUERUNG

Aus der Einführung der Globalen Mindeststeuer (Säule 2) entstehen dem Volkswagen Konzern keine wesentlichen Belastungen. Der tatsächliche Steueraufwand im Zusammenhang mit Säule-2-Ertragsteuern beläuft sich auf 48 Mio. €. Der Volkswagen Konzern hat die Ausnahme von Ansatz und Angabe latenter Steuern im Zusammenhang mit Säule-2-Ertragsteuern angewandt.

11. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Da in den Jahren 2025 und 2024 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 3 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		2025	2024
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:			
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	6.904	12.394
Ergebnisanteil von Minderheiten	Mio. €	-419	1.043
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	650	630
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	6.673	10.721
davon Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	3.921	6.304
davon Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	2.752	4.417
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	13,29	21,36
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	13,35	21,42

Erläuterungen zur Bilanz

12. Immaterielle Vermögenswerte

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM
1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2025

Mio. €	Markennamen	Goodwill	Aktivierte Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaftungs-/Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2025	17.607	26.399	14.819	65.896	18.993	143.714
Währungsänderungen	-44	-219	-73	-55	-439	-829
Änderungen Konsolidierungskreis	4	145	29	24	96	298
Zugänge	-	-	7.629	1.713	2.374	11.716
Umbuchungen	-	-	-5.589	5.557	408	376
Abgänge	6	41	708	7.352	536	8.642
Stand am 31.12.2025	17.562	26.284	16.107	65.783	20.897	146.633
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2025	87	23	343¹	38.076	11.853¹	50.381
Währungsänderungen	0	0	-16	-34	-187	-236
Änderungen Konsolidierungskreis	1	0	-	10	20	32
Zugänge planmäßig	129	-	-	7.336	1.529	8.994
Zugänge außerplanmäßig	2	2.781	946	84	476	4.288
Umbuchungen	-	-	0	-9	32	22
Abgänge	6	41	555	7.338	382	8.322
Zuschreibungen	-	-	-	-	0	0
Stand am 31.12.2025	213	2.763	718	38.125	13.341	55.159
Nettobuchwert am 31.12.2025	17.348	23.522	15.390	27.658	7.556	91.474

1 Die Vorträge wurden angepasst.

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	Markennamen	Goodwill	Aktiviert Entwicklungs- kosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktiviert Entwicklungs- kosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2024	17.596	26.305	21.927	50.638	16.587	133.053
Währungsänderungen	17	75	17	-37	85	157
Änderungen Konsolidierungskreis	-	20	-	1	-10	11
Zugänge	-	0	7.000	3.244	2.497	12.741
Umbuchungen	-	1	-14.002	14.093	189	281
Abgänge	6	2	123	2.044	355	2.530
Stand am 31.12.2024	17.607	26.399	14.819	65.896	18.993	143.714
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2024	98	13	116	33.240	10.476	43.944
Währungsänderungen	-5	0	1	12	-40	-32
Änderungen Konsolidierungskreis	-	3	-	1	-12	-8
Zugänge planmäßig	-	-	-	6.739	1.524	8.263
Zugänge außerplanmäßig	-	8	414	56	12	489
Umbuchungen	-	-	0	18	0	18
Abgänge	6	2	80	1.990	214	2.292
Zuschreibungen	-	-	-	0	1	1
Stand am 31.12.2024	87	23	452	38.076	11.744	50.381
Nettobuchwert am 31.12.2024	17.520	26.377	14.367	27.820	7.249	93.333

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere Konzessionen, erworbene Kundenstämme und Händlerbeziehungen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen.

Die Zugänge zu außerplanmäßigen Abschreibungen im Geschäftsjahr 2025 enthalten im Wesentlichen die Wertberichtigung aktivierter Projektkosten in Verbindung mit der Neuausrichtung der Produktstrategie von Porsche sowie die außerplanmäßige Abschreibung auf den dem Geschäftssegment Porsche zugewiesenen Goodwill. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Die Aufteilung der Markennamen und Goodwill auf die Geschäftssegmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Mio. €	2025	2024
Markennamen nach Geschäftssegmenten		
Porsche	13.823	13.823
Scania Vehicles and Services	901	850
MAN Truck & Bus	1.127	1.127
Everlence	286	415
International Motors	717	809
Ducati	404	404
Übrige	90	93
	17.348	17.520
Goodwill nach Geschäftssegmenten		
Porsche	16.197	18.835
Scania Vehicles and Services	2.653	2.478
MAN Truck & Bus	587	587
Everlence	262	291
International Motors	2.818	3.181
Ducati	290	290
Škoda	168	168
Porsche Holding Salzburg	124	126
Übrige	422	422
	23.522	26.377

Der Werthaltigkeitstest der ausgewiesenen Goodwill und Markennamen basiert grundsätzlich auf dem Nutzungswert, der auf Ebene der jeweiligen Marke ermittelt wurde. Dabei werden Kapitalkostensätze basierend auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie, Peer-Group-spezifischer Beta-Faktoren und dem Fremdkapitalzinssatz zugrunde gelegt. Zum generellen Vorgehen und den wesentlichen Annahmen wird auf die Ausführungen in der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ zu Immateriellen Vermögenswerten verwiesen. Darüber hinaus waren für die Marken mit wesentlichen bilanzierten Markennamen und Goodwill noch die folgenden Aspekte von Bedeutung:

Die Volumenplanung des Geschäftssegments Porsche basiert auf einer regionalen Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen aktuell bekannter regionaler Konflikte. Insbesondere in den Märkten China und USA wird hierbei von herausfordernden Marktbedingungen aufgrund protektionistischer Tendenzen und zudem in China von einer verstärkten Wettbewerbsintensität ausgegangen. Ebenfalls wird im Rahmen der Planung weiterhin eine verlangsamte Transformation hin zur Elektromobilität angenommen. Positive Preiseffekte werden durch eine global ausbalancierte sowie wertorientierte Absatzstruktur ergänzt. Erwartete Belastungen des Ergebnisses ab 2026 aus weiter steigenden Materialkosten sowie der Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung sollen durch entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme kompensiert werden. Dem Werthaltigkeitstest liegt eine angestrebte mittelfristige Operative Umsatzrendite von 10 bis 15 % zugrunde.

Auf den für die TRATON GROUP relevanten Nutzfahrzeugmärkten wird in den Jahren 2026 bis 2030 insgesamt von einem leichten Marktwachstum ausgegangen, mit regional unterschiedlichen Entwicklungen. Basierend auf Volumen- und Preiseffekten wird für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten der TRATON Group (ZGE der TRATON GROUP) über den Planungszeitraum von einem Umsatzanstieg ausgegangen. Dabei ist in allen ZGE der TRATON GROUP in der Fünfjahresplanung eine Ausweitung der Elektromobilität hinterlegt. Die Kosten aus der Transformation wurden in den Cashflows berücksichtigt.

Bei Scania Vehicles & Services wirkt sich darüber hinaus ein steigendes Absatzvolumen sowie der Ausbau des Vehicle-Services-Geschäfts positiv auf die geplanten Cashflows aus.

Bei MAN Truck & Bus wirkt sich das höhere Absatzvolumen positiv auf die Cashflows aus.

Bei International Motors wird trotz des unmittelbaren Einflusses der im Rahmen des Section 232-Erlasses in Kraft getretenen weiteren US-Zölle und des nur leichten Wachstums des nordamerikanischen Marktes aufgrund anstehender Einführungen neuer Produkte von deutlich steigenden Absatzvolumina ausgegangen. Die Produkteinführungen, die Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP sowie der noch wirksamere Einsatz eines der größten unabhängigen Händler- und Service-Netzwerke auf dem nordamerikanischen Markt, zu welchem International Motors schon heute Zugang hat, wirken sich insgesamt positiv auf die geplanten Cashflows aus.

Die Werthaltigkeit aller zahlungsmittelgenerierender Einheiten ist auch bei einer Variation des Diskontierungssatzes von + 0,5 %-Punkten beziehungsweise der Wachstumsprognose hinsichtlich der ewigen Rente von – 0,5 %-Punkten gegeben. Sollte sich der Diskontierungssatz um 0,8 %-Punkte erhöhen, entspräche bei der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Porsche der erzielbare Betrag dem Buchwert.

13. Sachanlagen

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2025

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2025	55.935	56.070	100.181	13.007	225.194
Währungsänderungen	-893	-843	-1.387	-364	-3.487
Änderungen Konsolidierungskreis	-29	92	38	276	377
Zugänge	2.717	1.175	3.400	8.463	15.755
Umbuchungen	1.417	2.519	2.235	-6.560	-388
Abgänge	871	1.959	3.797	104	6.731
Stand am 31.12.2025	58.276	57.055	100.671	14.719	230.720
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2025	26.680	44.401	82.567	95	153.742
Währungsänderungen	-382	-666	-1.118	-6	-2.173
Änderungen Konsolidierungskreis	-62	-2	12	11	-42
Zugänge planmäßig	2.506	2.997	5.485	-	10.987
Zugänge außerplanmäßig	210	64	95	645	1.014
Umbuchungen	23	234	-209	-85	-37
Abgänge	567	1.882	3.384	4	5.836
Zuschreibungen	1	0	10	1	12
Stand am 31.12.2025	28.406	45.146	83.438	655	157.644
Nettobuchwert am 31.12.2025	29.870	11.908	17.233	14.064	73.076

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaftungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2024	52.814	54.271	95.537	11.001	213.622
Währungsänderungen	267	183	292	129	872
Änderungen Konsolidierungskreis	159	22	30	5	215
Zugänge	2.524	1.450	4.731	8.004	16.710
Umbuchungen	1.068	2.006	2.561	-5.882	-247
Abgänge	897	1.862	2.971	249	5.978
Stand am 31.12.2024	55.935	56.070	100.181	13.007	225.194
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2024	24.627	42.857	79.243	15	146.742
Währungsänderungen	112	165	249	0	526
Änderungen Konsolidierungskreis	35	12	12	-	59
Zugänge planmäßig	2.439	3.027	5.437	-	10.903
Zugänge außerplanmäßig	139	132	62	92	424
Umbuchungen	-23	11	17	-3	1
Abgänge	643	1.798	2.447	-	4.887
Zuschreibungen	7	5	5	9	26
Stand am 31.12.2024	26.680	44.401	82.567	95	153.742
Nettobuchwert am 31.12.2024	29.256	11.670	17.614	12.912	71.452

Zuwendungen der öffentlichen Hand in Höhe von 254 Mio. € (Vorjahr: 180 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden dienen Grundpfandrechte in Höhe von 2.105 Mio. € (Vorjahr: 2.038 Mio. €) als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen, Finanzschulden und sonstige Verbindlichkeiten. Des Weiteren sind als Sicherheit für Finanzschulden Technische Anlagen und Maschinen im Wert von 302 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) sicherungsübereignet worden.

14. Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2025

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2025	96.333	1.039	97.372
Währungsänderungen	-3.564	-37	-3.601
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-1	-1
Zugänge	41.837	33	41.871
Umbuchungen	-7	33	27
Abgänge	27.668	45	27.713
Stand am 31.12.2025	106.932	1.023	107.954
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2025	23.139	417	23.557
Währungsänderungen	-869	-10	-879
Änderungen Konsolidierungskreis	0	0	0
Zugänge planmäßig	11.407	21	11.428
Zugänge außerplanmäßig	919	3	922
Umbuchungen	-31	9	-21
Abgänge	9.996	28	10.024
Zuschreibungen	123	-	123
Stand am 31.12.2025	24.446	413	24.859
Nettobuchwert am 31.12.2025	82.486	609	83.095

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2024	86.093	1.033	87.126
Währungsänderungen	1.202	16	1.218
Änderungen Konsolidierungskreis	55	0	55
Zugänge	37.986	7	37.994
Umbuchungen	115	-	115
Abgänge	29.119	17	29.136
Stand am 31.12.2024	96.333	1.039	97.372
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2024	21.999	401	22.400
Währungsänderungen	335	4	339
Änderungen Konsolidierungskreis	16	-	16
Zugänge planmäßig	10.763	21	10.785
Zugänge außerplanmäßig	780	-	780
Umbuchungen	12	0	12
Abgänge	10.502	9	10.511
Zuschreibungen	264	-	264
Stand am 31.12.2024	23.139	417	23.557
Nettobuchwert am 31.12.2024	73.193	622	73.815

Unter den Vermieteten Vermögenswerten werden das im Wege des Operating-Leasing vermietete Leasingvermögen sowie die Vermögenswerte mit langfristigen Buy-back-Verträgen ausgewiesen.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property) werden Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe ausgewiesen, deren Fair Value 1.444 Mio. € (Vorjahr: 1.458 Mio. €) betrug. Die Ermittlung des Fair Values erfolgt grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen (Stufe 3 der Fair Value Hierarchie). Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 104 Mio. € (Vorjahr: 98 Mio. €) an. Für nicht genutztes Investment Property wurden 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) aufgewandt.

Die Mieteinnahmen aus Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betrugen im Geschäftsjahr 2025 92 Mio. € (Vorjahr: 83 Mio. €).

15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2025

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2025	11.630	7.170	18.800
Währungsänderungen	-221	-201	-422
Änderungen Konsolidierungskreis	283	-893	-611
Zugänge	854	1.825	2.679
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	430	185	615
Erfolgswirksame Fortschreibung/Bewertung	645	-22	623
Dividenden ¹	-1.684	-	-1.684
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	-284	1.366	1.082
Stand am 31.12.2025	10.793	9.059	19.852
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2025	1.361	1.439	2.800
Währungsänderungen	-4	-27	-31
Änderungen Konsolidierungskreis	-249	100	-148
Zugänge	206	205	411
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	105	-2	103
Zuschreibungen	413	26	439
Stand am 31.12.2025	797	1.693	2.490
Nettobuchwert am 31.12.2025	9.996	7.366	17.362

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2024	15.204	5.734	20.937
Währungsänderungen	103	32	135
Änderungen Konsolidierungskreis	243	-425	-183
Zugänge	615	2.211	2.826
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	2.007	332	2.339
Erfolgswirksame Fortschreibung/Bewertung	91	-62	29
Dividenden ¹	-2.711	-	-2.711
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	93	12	105
Stand am 31.12.2024	11.630	7.170	18.800
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2024	2.964	1.303	4.267
Währungsänderungen	2	7	9
Änderungen Konsolidierungskreis	-	0	0
Zugänge	414	350	764
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	2.018	177	2.196
Zuschreibungen	-	44	44
Stand am 31.12.2024	1.361	1.439	2.800
Nettobuchwert am 31.12.2024	10.269	5.731	16.000

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 4.983 Mio. € (Vorjahr: 5.698 Mio. €) und assoziierte Unternehmen in Höhe von 5.013 Mio. € (Vorjahr: 4.571 Mio. €) enthalten.

Die Zugänge bei den At Equity bewerteten Anteilen entfallen im Wesentlichen mit 0,3 Mrd. € auf eine Kapitaleinlage in das mit Horizon Robotics Inc., Kaimaninseln, gegründete Gemeinschaftsunternehmen CARIZON (Beijing) Technology Company Limited, Peking/China.

Die Zugänge bei den sonstigen Beteiligungen entfallen unter anderem auf den Erwerb zusätzlicher Anteile an Rivian. Weitere Erläuterungen hierzu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Die Zuschreibungen unter den außerplanmäßigen Abschreibungen bei den At Equity bewerteten Anteilen beinhalten im Wesentlichen die Zuschreibung der Beteiligung an dem assoziierten Unternehmen QuantumScape in Höhe von 0,4 Mrd. €.

Die sonstigen ergebnisneutralen Veränderungen entfallen in Höhe von – 230 Mio. € (Vorjahr: 117 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen und in Höhe von – 54 Mio. € (Vorjahr: – 24 Mio. €) auf assoziierte Unternehmen. Sie resultieren im Wesentlichen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von – 298 Mio. € (Vorjahr: 114 Mio. €), Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) sowie der Zeitwertbewertung von Cash-flow-Hedges in Höhe von 18 Mio. € (Vorjahr: – 26 Mio. €).

16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Mio. €	BUCHWERT			FAIR VALUE	BUCHWERT			FAIR VALUE
	kurzfristig	langfristig	31.12.2025	31.12.2025	kurzfristig	langfristig	31.12.2024	31.12.2024
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	24.493	51.519	76.012	77.305	25.880	51.719	77.599	78.966
Händlerfinanzierung	20.865	3.091	23.957	24.020	20.294	3.478	23.772	23.781
Direktbank-Geschäft	411	27	437	442	384	23	407	412
	45.768	54.638	100.406	101.767	46.558	55.221	101.779	103.158
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	680	-	680	680	588	-	588	588
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	23.577	46.592	70.169	71.454	21.709	45.866	67.575	68.341
	70.026	101.230	171.255	173.901	68.855	101.087	169.942	172.087

Die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 171,3 Mrd. € (Vorjahr: 169,9 Mrd. €) enthaltenen Forderungen aus Finanzierungsleasing werden aufgrund von Wertanpassungen aus gesicherten Fair Value Änderungen der in Portfolio Hedges designierten Grundgeschäfte um 13 Mio. € erhöht (Vorjahr: um 113 Mio. € erhöht).

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert. Von den Forderungen werden Sicherheiten für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 887 Mio. € (Vorjahr angepasst: 484 Mio. €) gestellt.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €), der verbundene nicht konsolidierte Unternehmen betrifft.

17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2025	kurzfristig	langfristig	31.12.2024
Positive Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	3.927	3.702	7.629	3.425	3.814	7.239
Forderungen aus Darlehen, Schuldverschreibungen, Genussrechten (ohne Zinsen)	10.697	6.931	17.628	9.400	6.804	16.204
Übrige finanzielle Vermögenswerte	5.534	1.059	6.593	5.824	1.511	7.335
	20.158	11.692	31.850	18.649	12.129	30.778

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Forderungen gegen nahestehende Unternehmen in Höhe von 16,3 Mrd. € (Vorjahr: 15,5 Mrd. €). Sonstige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von 121 Mio. € (Vorjahr: 108 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

Darüber hinaus enthalten die Übrigen finanziellen Vermögenswerte Forderungen aus verfügungsbeschränkten Guthaben, die als Sicherheiten (im Wesentlichen im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen) dienen. Für weitere Informationen zu Asset-Backed-Securities siehe Abschnitt „Asset-Backed-Securities-Transaktionen“ in der Angabe „IFRS 7 (Finanzinstrumente)“.

Die positiven Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	3	27
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	-	121
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	141	271
Zinsrisiken durch Cashflow-Hedges	110	316
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges)	4.780	4.224
Hedge-Geschäfte Gesamt	5.034	4.958
Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	2.595	2.280
Gesamt	7.629	7.239

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 15 Mio. € (Vorjahr: 86 Mio. €) positive Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter der Angabe „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2025	kurzfristig	langfristig	31.12.2024
Sonstige Steueransprüche	5.757	1.978	7.735	6.139	1.375	7.514
Übrige Forderungen	4.124	1.673	5.797	4.078	1.493	5.570
	9.881	3.651	13.532	10.217	2.868	13.085

In den Übrigen Forderungen ist Vermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 215 Mio. € (Vorjahr: 198 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Vermögenswerte aus gehaltenem Rückversicherungsgeschäft in Höhe von 26 Mio. € (Vorjahr: 29 Mio. €) erfasst.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Die Sonstigen Forderungen beinhalten nach dem Leistungsfortschritt vereinnahmte bedingte Forderungen aus Langfristfertigung. Diese entsprechen den vertraglichen Vermögenswerten aus Kundenverträgen und entwickelten sich wie folgt:

Mio. €	2025	2024
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 01.01.	635	347
Zu- und Abgänge	-269	291
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-
Veränderungen der Wertberichtigungen	-89	-3
Währungsänderungen	1	0
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 31.12.	278	635

Vertragsanbahnungskosten werden im Volkswagen Konzern nur aktiviert und linear über die Laufzeit des Vertrags abgeschrieben, soweit sie wesentlich sind, der zugrundeliegende Vertrag eine Laufzeit von mindestens einem Jahr hat und diese Kosten nicht angefallen wären, wenn der entsprechende Vertrag nicht zustande gekommen wäre. Zum 31. Dezember 2025 waren 127 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) Vertragsanbahnungskosten aktiviert. Im Geschäftsjahr 2025 beliefen sich die Abschreibungen auf die aktivierten Vertragsanbahnungskosten auf 16 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €).

19. Ertragsteueransprüche

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2025	kurzfristig	langfristig	31.12.2024
Latente Ertragsteueransprüche	-	14.611	14.611	-	16.581	16.581
Ertragsteuerforderungen	2.674	411	3.085	2.038	409	2.447
	2.674	15.022	17.696	2.038	16.991	19.029

Von den Latenten Ertragsteueransprüchen entfällt ein Betrag von 5.911 Mio. € (Vorjahr angepasst: 7.260 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

20. Vorräte

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.362	8.926
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.800	5.100
Fertige Erzeugnisse, Waren	31.924	32.905
Kurzfristiges Vermietvermögen	6.656	6.226
Geleistete Anzahlungen	4.268	3.587
Sicherungsgeschäfte Vorräte	33	-25
	56.042	56.720

Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 221 Mrd. € (Vorjahr: 215 Mrd. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betrugen 828 Mio. € (Vorjahr: 839 Mio. €). Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen und sonstige Verbindlichkeiten sind Fahrzeuge im Wert von 400 Mio. € (Vorjahr: 276 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	16.464	17.133
nicht konsolidierten Tochterunternehmen	178	150
Gemeinschaftsunternehmen	3.957	3.770
assoziierten Unternehmen	159	75
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1
	20.760	21.130

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten.

22. Wertpapiere und Termingeldanlagen

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich im Wesentlichen um kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und Aktien. Die Wertpapiere werden überwiegend zum Fair Value bewertet. Kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 520 Mio. € (Vorjahr: 814 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

23. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Guthaben bei Kreditinstituten	38.481	39.816
Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel	320	480
	38.801	40.296

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen und beinhalten unter anderem auch Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von weniger als drei Monaten.

24. Eigenkapital

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG ist durch auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien unterlegt. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 € am Grundkapital. Neben Stammaktien existieren Vorzugsaktien, die mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet sind.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Mai 2023 besteht bis zum 9. Mai 2028 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien von bis zu 228 Mio. €.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien (Vorjahr: 295.089.818) und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien (Vorjahr: 206.205.445) und beträgt 1.283.315.873 € (Vorjahr: 1.283.315.873 €).

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 14.225 Mio. € (Vorjahr: 14.225 Mio. €) aus Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der 2006 durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

DIVIDENDEN UND DIVIDENDENVORSCHLAG

Die Dividendenausschüttung der Volkswagen AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Volkswagen AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Nach dem handelsrechtlichen Abschluss der Volkswagen AG ist nach Einstellung von 3.750 Mio. € in die Gewinnrücklagen ein Bilanzgewinn von 3.755 Mio. € ausschüttungsfähig. Der Vorstand schlägt der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende in Höhe von insgesamt 2.619 Mio. €, das bedeutet 5,20 € je Stammaktie und 5,26 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionärinnen und Aktionären ein Anspruch. Darüber hinaus schlägt der Vorstand vor, 1.135 Mio. € aus dem verbleibenden Bilanzgewinn in die Gewinnrücklagen einzustellen.

Im Geschäftsjahr 2025 wurde gemäß Beschluss der Hauptversammlung der Volkswagen AG vom 16. Mai 2025 eine Dividende in Höhe von 6,30 € je Stammaktie und 6,36 € je Vorzugsaktie ausgeschüttet.

HYBRIDKAPITAL

Nach IAS 32 sind die Hybridanleihen des Volkswagen Konzerns vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren. Das aufgenommene Kapital wurde vermindert um ein Disagio sowie die Kapitalbeschaffungskosten und unter Berücksichtigung von latenten Steuern in das Eigenkapital eingestellt. Die zu leistenden Zinszahlungen an die Anleiheinhaber werden direkt im Eigenkapital erfasst. Erst mit Kündigung sind diese Hybridanleihen nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Eine Thesaurierung der Zinsen ist in Abhängigkeit einer Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Volkswagen AG möglich.

Im Mai 2025 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2020 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 5 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.500 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 17. Juni 2025 erfolgt.

Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem am 15. Mai 2025 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 1.900 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 8 Mio. €. Hinzu kamen mit den Kapitalbeschaffungskosten im Zusammenhang stehende Steuern in Höhe von 2 Mio. €.

Im Mai 2024 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande (Emittentin) im Jahr 2018 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 6 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.250 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 27. Juni 2024 erfolgt.

ANTEILE VON MINDERHEITEN AM EIGENKAPITAL

Zum 31. Dezember 2025 beträgt der Anteil von Minderheiten 14.777 Mio. € (Vorjahr: 14.437 Mio. €). Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf den Porsche AG Konzern sowie die TRATON GROUP.

Die folgende Tabelle enthält zusammengefasste finanzielle Informationen des Porsche AG Konzerns inklusive des fortgeführten Geschäfts- oder Firmenwertes und der Zeitwertanpassungen, die zum Erwerbszeitpunkt ermittelt wurden:

Mio. €	2025	2024
Anteil von Minderheiten in % ¹	24,58	24,58
Anteile von Minderheiten	12.317	12.707
Langfristige Vermögenswerte	62.867	66.058
Kurzfristige Vermögenswerte	19.938	20.288
Langfristige Schulden	18.946	20.354
Kurzfristige Schulden	14.121	14.343
Umsatzerlöse	36.272	40.083
Ergebnis nach Steuern	-1.685	3.542
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.645	-116
Dividendenausschüttung an Minderheiten	518	517
Brutto-Cashflow	6.039	8.312
Veränderung Working Capital	-2.425	-1.960
Cashflow laufendes Geschäft	3.614	6.353
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-3.221	-4.007
Netto-Cashflow	392	2.345

1. Der Prozentsatz enthält nur die direkten Anteile von Minderheiten.

Die folgende Tabelle enthält zusammengefasste finanzielle Informationen der TRATON GROUP inklusive des fortgeführten Geschäfts- oder Firmenwertes und der Zeitwertanpassungen, die zum Erwerbszeitpunkt ermittelt wurden:

Mio. €	2025	2024
Anteil von Minderheiten in % ¹	12,48	10,28
Anteile von Minderheiten	2.316	1.525
Langfristige Vermögenswerte	46.240	43.961
Kurzfristige Vermögenswerte	23.183	22.804
Langfristige Schulden	25.298	24.873
Kurzfristige Schulden	24.659	23.263
Umsatzerlöse	44.052	47.473
Ergebnis nach Steuern	1.588	2.814
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	289	-477
Dividendenausschüttung an Minderheiten	106	77
Brutto-Cashflow	3.983	5.654
Veränderung Working Capital	-3.081	-3.315
Cashflow laufendes Geschäft	902	2.340
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-2.748	-2.782
Netto-Cashflow	-1.846	-442

1. Der Prozentsatz enthält nur die direkten Anteile von Minderheiten.

25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2025	kurzfristig	langfristig	31.12.2024
Anleihen	29.020	79.365	108.385	25.994	80.963	106.958
Schuldverschreibungen	17.759	23.097	40.856	21.539	25.982	47.521
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14.607	22.409	37.016	13.446	18.834	32.280
Einlagengeschäft	63.609	4.738	68.347	53.632	3.927	57.559
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten	1.174	1.269	2.443	1.156	1.430	2.587
Leasingverbindlichkeiten	1.320	6.337	7.657	1.252	5.924	7.176
	127.489	137.214	264.703	117.020	137.061	254.081

26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2025	kurzfristig	langfristig	31.12.2024
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	2.132	3.620	5.752	3.240	4.144	7.383
Verbindlichkeiten aus Zinsen	1.463	398	1.861	1.407	254	1.661
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.049	2.404	12.452	9.717	2.151	11.868
	13.643	6.422	20.065	14.364	6.548	20.913

Die Übrigen kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen Verbindlichkeiten aus Rückkaufvereinbarungen (Buy Back) in Höhe von 3.051 Mio. € (Vorjahr: 2.802 Mio. €) und abgegrenzte Schulden in Höhe von 2.190 Mio. € (Vorjahr: 1.434 Mio. €).

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	20	16
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	46	22
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	742	1.104
Zinsrisiken durch Cashflow-Hedges	126	89
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges)	1.856	3.448
Hedge-Geschäfte Gesamt	2.790	4.678
Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	2.962	2.705
Gesamt	5.752	7.383

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 100 Mio. € (Vorjahr: 100 Mio. €) negative Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter der Angabe „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2025	kurzfristig	langfristig	31.12.2024
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	11.105	8.375	19.479	11.352	7.684	19.036
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	4.084	224	4.308	4.081	207	4.288
im Rahmen der sozialen Sicherheit	1.099	36	1.135	1.032	68	1.100
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	5.362	950	6.311	5.896	863	6.759
Übrige Verbindlichkeiten	2.777	1.835	4.613	2.391	1.763	4.154
	24.427	11.420	35.846	24.752	10.584	35.336

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen entsprechen den vertraglichen Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sind Teil der erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen. Diese haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2025	2024
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 01.01.	17.536	15.752
Zu- und Abgänge	953	1.553
Änderungen Konsolidierungskreis	-10	9
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-
Währungsänderungen	-562	222
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 31.12.	17.917	17.536

28. Ertragsteuerverpflichtungen

Mio. €	BUCHWERT			BUCHWERT		
	kurzfristig	langfristig	31.12.2025	kurzfristig	langfristig	31.12.2024
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	-	9.963	9.963	-	10.900	10.900
Ertragsteuerrückstellungen	1.986	3.367	5.353	1.698	4.084	5.783
Ertragsteuerverbindlichkeiten	497	-	497	724	0	724
	2.483	13.330	15.813	2.422	14.984	17.406

Von den Latenten Ertragsteuerverpflichtungen entfällt ein Betrag von 1.180 Mio. € (Vorjahr angepasst: 537 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

29. Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeitenden ab.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Volkswagen Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen beziehungsweise auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für den Volkswagen Konzern keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich im Geschäftsjahr 2025 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 3.295 Mio. € (Vorjahr: 3.198 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 1.997 Mio. € (Vorjahr: 1.971 Mio. €) geleistet.

Bei den Leistungszusagen (Defined Benefit Plans) ist zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen zu unterscheiden.

Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) durch unabhängige Aktuarien ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends, die Fluktuationsraten, die Lebenserwartungen sowie Kostensteigerungen für die Gesundheitsfürsorge berücksichtigt, die für jede Konzerngesellschaft in Abhängigkeit der ökonomischen Rahmenbedingungen ermittelt werden. Neubewertungen ergeben sich aus Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung gegenüber den Annahmen des Vorjahres, aus Annahmenänderungen sowie Erträgen oder Aufwendungen aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinserträgen beziehungsweise -aufwendungen enthalten sind. Diese werden in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Gemeinschaftliche Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber existieren im Volkswagen Konzern in Großbritannien, der Schweiz, Schweden und den Niederlanden. Hierbei handelt es sich um leistungsorientierte Pläne. Ein geringer Teil dieser Pensionspläne wird als beitragsorientierte Pläne bilanziert, da der Volkswagen Konzern kein Recht hat, die für eine Bilanzierung als leistungsorientierte Pläne notwendigen Informationen zu erhalten. Gemäß den Bestimmungen der gemeinschaftlichen Pläne haftet der Volkswagen Konzern nicht für die Verpflichtungen der anderen Arbeitgeber. Im Falle eines Austritts aus den Plänen oder einer Abwicklung der Pläne wird die anteilig auf den Volkswagen Konzern entfallende Vermögensüberdeckung gutgeschrieben beziehungsweise muss der auf den Volkswagen Konzern entfallende Fehlbetrag ausgeglichen werden. Bei den als beitragsorientierte Pläne bilanzierten leistungsorientierten Pensionsplänen ist der Anteil der Verpflichtungen des Volkswagen Konzerns an den Gesamtverpflichtungen gering. Es sind keine wahrscheinlichen, wesentlichen Risiken aus den gemeinschaftlichen leistungsorientierten Pensionsplänen mehrerer Arbeitgeber, die als beitragsorientierte Pläne bilanziert werden, bekannt. Die erwarteten Beiträge dieser Pläne für das Geschäftsjahr 2026 betragen 30 Mio. € (Vorjahr: 30 Mio. €).

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeitenden nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt. Im Geschäftsjahr 2025 wurden 42 Mio. € (Vorjahr: 37 Mio. €) als Aufwand für Krankheitskosten erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2025 beträgt 540 Mio. € (Vorjahr: 686 Mio. €).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	24.050	24.803
Fair Value des Planvermögens	20.060	18.108
Finanzierungsstatus (Saldo)	3.990	6.696
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	18.571	20.670
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	50	39
Bilanzwerte	22.611	27.404
davon Pensionsrückstellungen	22.826	27.602
davon Sonstige Vermögenswerte	215	198

Wesentliche Versorgungsregelungen im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Mitarbeitenden für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer modernen und attraktiven betrieblichen Altersversorgung. Der wesentliche Teil der Versorgungszusagen im Volkswagen Konzern besteht für nach IAS 19 als leistungsorientiert eingestufte Pensionspläne für Mitarbeitende im Inland. Der Großteil dieser Verpflichtungen ist ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanziert. Diese Pläne sind mittlerweile weitgehend für Neueintritte geschlossen. Zur Reduzierung der mit leistungsorientierten Pensionsplänen verbundenen Risiken, insbesondere Langlebigkeit, Gehaltssteigerungen sowie Inflation, wurden im Volkswagen Konzern in den vergangenen Jahren neue leistungsorientierte Pläne eingeführt, deren Leistungen über entsprechendes externes Planvermögen finanziert werden. Die genannten Risiken konnten in diesen Pensionsplänen weitgehend reduziert werden. In Zukunft wird der Anteil der über Planvermögen finanzierten Pensionsverpflichtungen an der Gesamtverpflichtung kontinuierlich steigen. Nachfolgend werden die wesentlichen Versorgungszusagen beschrieben.

AUSSCHLIEßLICH ÜBER BILANZRÜCKSTELLUNGEN FINANZIERTE INLÄNDISCHE PENSIONSPLÄNE

Bei den ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanzierten Pensionsplänen bestehen sowohl beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien als auch endgehaltsbasierte Versorgungszusagen. Für die beitragsbasierten Versorgungszusagen wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine). Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Für die endgehaltsbezogenen Zusagen wird im Versorgungsfall das zugrunde zu legende Gehalt mit einem Prozentsatz multipliziert, der von der bis zum Eintritt des Versorgungsfalls abgeleisteten Dienstzeit abhängt.

Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Das Versorgungssystem sieht lebenslang laufende Rentenzahlungen vor. Insofern tragen die Gesellschaften das Langlebigkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

ÜBER EXTERNES PLANVERMÖGEN FINANZIERTE INLÄNDISCHE PENSIONSPLÄNE

Die über externes Planvermögen finanzierten Pensionspläne basieren auf beitragsbasierten Leistungszusagen mit Garantien. Hierbei wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren entweder in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine) oder als Einmalkapital beziehungsweise in Raten ausgezahlt. Hierbei haben die Mitarbeitenden teilweise die Möglichkeit, mit Entgeltumwandlungen zusätzlich Eigenvorsorge zu betreiben. Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Der Versorgungsaufwand wird fortlaufend in ein Sondervermögen eingebracht, das vom Unternehmen unabhängig treuhänderisch verwaltet und am Kapitalmarkt angelegt wird. Sofern das Planvermögen höher ist als der mit dem Garantiezins berechnete Barwert der Verpflichtungen, werden Überschüsse zugewiesen (Überschussbausteine).

Da die treuhänderisch verwalteten Sondervermögen die Voraussetzungen von IAS 19 als Planvermögen erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Verpflichtungen erfolgt.

Die Höhe des Pensionsvermögens unterliegt dem allgemeinen Marktrisiko. Deshalb wird die Ausrichtung und Durchführung der Kapitalanlage fortlaufend durch die Gremien der Trusts kontrolliert, in welchen auch die Gesellschaften vertreten sind. So werden beispielsweise die Grundsätze der Kapitalanlage im Rahmen von Kapitalanlage-richtlinien mit dem Ziel vorgegeben, das Marktrisiko und dessen Auswirkung auf das Planvermögen zu beschränken. Zusätzlich werden im Bedarfsfall Asset-Liability-Management-Studien durchgeführt, die sicherstellen, dass die Kapitalanlage im Einklang mit den abzusichernden Verpflichtungen steht. Derzeit ist das Sondervermögen Altersversorgung vorwiegend in Investmentfonds aus festverzinslichen Wertpapieren oder Aktien investiert. Insofern besteht hauptsächlich ein Zinsänderungs- und Aktienkursrisiko. Zur Abfederung des Marktrisikos sieht das Versorgungssystem überwiegend zusätzlich vor jeder Überschusszuweisung eine Reservierung von Mitteln im Rahmen einer Schwankungsreserve vor.

Der Barwert der Verpflichtung wird als Saldo aus dem Barwert der garantierten Verpflichtung und dem Planvermögen ausgewiesen. Soweit das Planvermögen unter den Barwert der garantierten Verpflichtung sinkt, ist in diesem Umfang eine Rückstellung zu bilden. Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Im Falle der lebenslang laufenden Rentenzahlungen trägt der Volkswagen Konzern das Langlebigerkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird. Zusätzlich erfolgt überwiegend ein jährliches Risikomonitoring im Rahmen der Vermögensüberprüfung in den Trusts durch die unabhängigen Aktuarien.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

	DEUTSCHLAND		AUSLAND	
	2025	2024	2025	2024
%				
Abzinsungssatz zum 31.12.	4,20	3,39	4,82	4,95
Entgelttrend	2,58	2,62	3,36	3,83
Rententrend	1,98	1,99	2,41	2,69
Fluktuationsrate	1,61	1,30	4,58	4,25
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	-	-	4,94	5,10

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtung gewichtet wurden.

Hinsichtlich der Lebenserwartung werden in allen Ländern jeweils die aktuellsten Sterbetafeln berücksichtigt. Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen erstrangiger Unternehmensanleihen bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Für die Verpflichtungen der inländischen Konzerngesellschaften wurde hierbei der Index iBoxx AA Corporate Bond zugrunde gelegt. Für die ausländischen Pensionsverpflichtungen werden vergleichbare Indizes herangezogen.

Die Entgelttrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriere berücksichtigen.

Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantierenten Anpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung.

Die Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

Mio. €	2025	2024
Bilanzwerte am 01.01.	27.404	29.546
Laufender Dienstzeitaufwand	1.301	1.379
Nettozinsaufwand	936	967
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	-22	-20
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	-4.585	-1.564
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	842	-229
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge (+)/Aufwendungen (-) aus Planvermögen	1.034	266
Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags	13	-61
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	954	1.238
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	-22	-10
Rentenzahlung aus Firmenvermögen	1.160	1.102
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	-31	58
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	-7	-12
Konsolidierungskreisänderungen	0	0
Sonstige Veränderungen	-53	-47
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-61	-16
Bilanzwerte am 31.12.	22.611	27.404

Die Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags enthält eine Zinskomponente, die teilweise ergebniswirksam im Finanzergebnis und teilweise ergebnisneutral direkt im Eigenkapital erfasst wurde.

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2025	2024
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	45.473	45.823
Laufender Dienstzeitaufwand	1.301	1.379
Aufzinsung der Verpflichtung	1.604	1.564
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	-22	-20
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	-4.585	-1.564
Versicherungsmathematische Gewinne (-)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	842	-229
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	35	22
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	1.160	1.102
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	594	520
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	-31	58
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	-7	-12
Konsolidierungskreisänderungen	5	0
Sonstige Veränderungen	13	-28
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-255	103
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	42.621	45.473

Die versicherungsmathematischen Gewinne durch Änderungen finanzieller Annahmen resultieren im Wesentlichen aus der Erhöhung des Abzinsungssatzes im Inland von 3,4 % auf 4,2 %. Der angenommene Rententrend für betroffene Volkswagen Konzerngesellschaften im Inland verbleibt wie auch im Vorjahr bei 2,0 %.

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierte Pensionsverpflichtung gehabt:

		31.12.2025		31.12.2024	
Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls		Mio. €	Veränderung in %	Mio. €	Veränderung in %
Abzinsungssatz	Um 0,5 Prozentpunkte höher	40.968	-3,88	42.223	-7,15
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	44.837	5,20	49.223	8,25
Rententrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	43.816	2,80	47.279	3,97
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	41.521	-2,58	43.818	-3,64
Entgelttrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	42.789	0,39	45.661	0,41
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	42.436	-0,43	45.301	-0,38
Lebenserwartung	Um ein Jahr länger	43.489	2,04	46.790	2,90

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben. Das heißt, mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Untersuchung der Sensitivität des Barwertes der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurden im Rahmen einer Vergleichsberechnung die angesetzten Sterbewahrscheinlichkeiten in dem Maße abgesenkt, dass die Absenkung in etwa zu einer Erhöhung der Lebenserwartung um ein Jahr führt.

Die auf Basis der Barwerte der Verpflichtung gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung beträgt 16 Jahre (Vorjahr: 16 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

Mio. €	2025	2024
Aktive Mitglieder mit Pensionsansprüchen	20.487	22.607
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	2.353	2.406
Rentner	19.782	20.460
	42.621	45.473

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

Mio. €	2025	2024
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	1.774	1.700
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	7.338	7.220
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	33.509	36.553
	42.621	45.473

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2025	2024
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	18.108	16.381
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	668	597
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge (+)/Aufwendungen (-) aus Planvermögen	1.034	266
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	954	1.238
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	13	12
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	593	520
Gewinne (+) oder Verluste (-) aus Planabgeltung	0	-
Konsolidierungskreisänderungen	5	-
Sonstige Veränderungen	66	19
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	-194	114
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	20.060	18.108

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 1.703 Mio. € (Vorjahr: 864 Mio. €).

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 1.166 Mio. € (Vorjahr: 962 Mio. €) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

Mio. €	31.12.2025			31.12.2024		
	Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreis- notierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	738	-	738	489	-	489
Eigenkapitalinstrumente	381	-	381	339	-	339
Schuldinstrumente	581	4	585	426	4	430
Direktinvestitionen in Immobilien	-	239	239	-	233	233
Derivate	18	31	50	-55	-42	-97
Aktienfonds	7.313	-	7.313	6.133	2	6.134
Rentenfonds	7.023	49	7.072	7.056	82	7.139
Immobilienfonds	649	21	670	553	23	576
Sonstige Fonds	1.361	284	1.645	1.254	256	1.509
Sonstiges	267	1.101	1.368	198	1.157	1.355
	18.331	1.729	20.060	16.392	1.716	18.108

Das Planvermögen enthält 14 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) Anlagen in Vermögenswerte und 4 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) Anlagen in Schuldinstrumente des Volkswagen Konzerns.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2025	2024
Laufender Dienstzeitaufwand	1.301	1.379
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	936	967
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	-31	58
Gewinne (-)/Verluste (+) aus Planabgeltung	-7	-12
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen (+) und Erträge (-)	2.200	2.392

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Prozess- und Rechtsrisiken	Übrige Rückstellungen	Gesamt
Stand am 01.01.2024	27.764	7.514	2.489	8.786	46.554
Währungsänderungen	175	29	-62	79	221
Konsolidierungskreisänderungen	2	5	1	7	14
Verbrauch	11.432	2.857	640	3.846	18.774
Zuführung/Neubildung	13.861	3.011	665	10.104	27.641
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	312	121	14	55	503
Auflösung	2.303	832	329	1.631	5.096
Stand am 31.12.2024	28.378	6.994	2.138	13.554	51.064
davon kurzfristig	14.594	3.099	910	10.105	28.709
davon langfristig	13.784	3.894	1.228	3.449	22.355
Stand am 01.01.2025	28.378	6.994	2.138	13.554	51.064
Währungsänderungen	-630	-84	-51	-276	-1.041
Konsolidierungskreisänderungen	7	18	2	10	37
Verbrauch	12.594	2.665	634	5.460	21.353
Zuführung/Neubildung	14.895	2.611	1.404	8.745	27.656
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	201	21	7	76	305
Auflösung	1.905	426	199	2.469	5.000
Stand am 31.12.2025	28.352	6.469	2.667	14.181	51.669
davon kurzfristig	14.514	2.921	1.650	8.908	27.993
davon langfristig	13.837	3.548	1.017	5.273	23.676

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen einschließen. Im Wesentlichen sind dies Gewährleistungsverpflichtungen, die unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind hierin Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und Ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken umfassen neben verbliebenen Vorsorgen aus der Dieseldiagnostik Rückstellungen für eine Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren, an denen die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit beteiligt sind. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern oder Investoren auf. Weitere Erläuterungen zu den rechtlichen Risiken befinden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken, Preisrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Abhängig von der jeweiligen Jurisdiktion sind darin auch Risikovorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen enthalten. Deren Bewertung erfolgte unter anderem unter Berücksichtigung des jeweiligen Absatzvolumens und der gesetzlich definierten Abgabe beziehungsweise der Kosten für den Erwerb von Emissionsrechten anderer Hersteller. Die Synergien der einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns wurden dabei nach Möglichkeit in Form von Emissionsgemeinschaften genutzt.

In den Übrigen Rückstellungen sind zudem Vorsorgen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 1.186 Mio. € (Vorjahr: 1.133 Mio. €) enthalten.

31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	29.266	28.965
nicht konsolidierten Tochterunternehmen	276	171
Gemeinschaftsunternehmen	634	337
assoziierten Unternehmen	305	294
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	9	5
	30.490	29.772

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind 1.383 Mio. € (Vorjahr angepasst: 1.003 Mio. €) enthalten, für die der Volkswagen Konzern Reverse Factoring Vereinbarungen abgeschlossen hat. Davon haben Lieferanten als Zahlungen 1.272 Mio. € (Vorjahr angepasst: 986 Mio. €) erhalten. Verbindlichkeiten, die Teil der Vereinbarungen sind, haben in der Regel ein Zahlungsziel von 60 Tagen nach Rechnungsdatum; vergleichbare Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, die nicht Teil einer Vereinbarung sind, haben überwiegend Zahlungsziele von 30 bis 45 Tagen nach Rechnungsdatum.

Im Rahmen dieser Programme können Lieferanten ihre Forderungen gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns an die das Programm anbietende Geschäftsbanken gegen einen Diskont abtreten und so frühzeitig den diskontierten Rechnungsbetrag erhalten.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns begleichen den Rechnungsbetrag zum ursprünglich vereinbarten Fälligkeitstermin an die Bank.

Sonstige Erläuterungen

32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)

Die aktivierten Fremdkapitalkosten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 539 Mio. € (Vorjahr: 543 Mio. €) und entfielen im Wesentlichen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Volkswagen Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 3,6 % (Vorjahr: 3,8 %) der Aktivierung zugrunde gelegt.

33. IFRS 16 (Leasingverhältnisse)

1. Leasingnehmerbilanzierung

Der Volkswagen Konzern tritt im Wesentlichen durch die Anmietung von Büroausstattung, Immobilien und sonstigen Produktionsmitteln als Leasingnehmer auf. Die Leasingverträge werden individuell verhandelt und beinhalten eine Vielzahl an Vertragsbedingungen. Nutzungsrechte aus Leasingverträgen sind in den Posten der Bilanz mit folgenden Werten enthalten:

**AUSWEIS UND ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERHÄLTNISSEN
VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2025**

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
Anschaftungs-/Herstellungskosten				
Stand am 01.01.2025	10.296	87	1.370	11.753
Währungsänderungen	-300	-3	-12	-315
Änderungen Konsolidierungskreis	25	0	-3	23
Zugänge	2.107	64	206	2.377
Umbuchungen	-15	-	0	-15
Abgänge	700	3	148	851
Stand am 31.12.2025	11.412	145	1.413	12.971
Abschreibungen				
Stand am 01.01.2025	4.200	42	543	4.785
Währungsänderungen	-123	-3	-8	-134
Änderungen Konsolidierungskreis	-3	0	-1	-4
Zugänge planmäßig	1.179	41	323	1.544
Zugänge außerplanmäßig	12	-	-	12
Umbuchungen	-2	0	0	-2
Abgänge	466	3	140	608
Zuschreibungen	-	-	-	-
Stand am 31.12.2025	4.798	78	717	5.593
Nettobuchwert am 31.12.2025	6.614	68	697	7.378

AUSWEIS UND ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERHÄLTNISSEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücks- gleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäfts- ausstattung	Gesamt
Anschaftungs-/Herstellungskosten				
Stand am 01.01.2024	9.249	66	992	10.308
Währungsänderungen	98	1	3	102
Änderungen Konsolidierungskreis	83	1	3	87
Zugänge	1.536	24	498	2.058
Umbuchungen	0	-	0	0
Abgänge	670	6	127	803
Stand am 31.12.2024	10.296	87	1.370	11.753
Abschreibungen				
Stand am 01.01.2024	3.538	37	411	3.986
Währungsänderungen	36	1	2	39
Änderungen Konsolidierungskreis	13	0	1	14
Zugänge planmäßig	1.131	10	248	1.389
Zugänge außerplanmäßig	0	-	-	0
Umbuchungen	0	-	0	0
Abgänge	517	6	119	643
Zuschreibungen	0	-	-	0
Stand am 31.12.2024	4.200	42	543	4.785
Nettobuchwert am 31.12.2024	6.096	45	827	6.967

Aus der Untervermietung von Nutzungsrechten ergaben sich im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 17 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €).

Der Bewertung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen sowie der damit verbundenen Leasingverbindlichkeit liegt eine bestmögliche Schätzung hinsichtlich der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen zugrunde. Falls sich wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen oder des Vertrages ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert.

Die folgenden Tabellen zeigen die Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz und geben einen Überblick über deren vertragliche Fälligkeiten:

ZUORDNUNG DER LEASINGVERBINDLICHKEITEN ZU DEN JEWEILIGEN BILANZPOSTEN

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Langfristige Finanzschulden	6.337	5.924
Kurzfristige Finanzschulden	1.320	1.252
Buchwert der Leasingverbindlichkeiten	7.657	7.176

FÄLLIGKEITSANALYSE DER UNDISKONTIERTEN LEASINGVERBINDLICHKEITEN

Mio. €	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			Gesamt
	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2025	1.588	4.759	2.964	9.311
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2024	1.507	4.296	2.958	8.760

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 289 Mio. € (Vorjahr: 275 Mio. €) angefallen.

Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für die Anmietung geringwertiger Leasinggegenstände betrugen im Geschäftsjahr insgesamt 220 Mio. € (Vorjahr: 258 Mio. €). In dieser Zahl sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die im Geschäftsjahr insgesamt 229 Mio. € (Vorjahr: 256 Mio. €) betrugen. Auf variable Leasingaufwendungen, die nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen werden, entfallen im Geschäftsjahr 21 Mio. € (Vorjahr: 28 Mio. €).

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 2.242 Mio. € (Vorjahr: 2.098 Mio. €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der möglichen zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

Mio. €	2025	2024
Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von		
Variablen Leasingzahlungen	66	84
Verlängerungsoptionen	4.357	3.334
Kündigungsoptionen	25	25
Leasingverhältnissen, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	98	178
	4.546	3.622

Es werden keine wesentlichen Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von Restwertgarantien erwartet.

2. Leasinggeberbilanzierung

Der Volkswagen Konzern tritt als Leasinggeber sowohl im Rahmen des Finanzierungsleasinggeschäfts als auch des Operating-Leasinggeschäfts auf. Gegenstand dieser Geschäfte sind im Wesentlichen Kraftfahrzeuge sowie in geringem Umfang Grundstücke, Gebäude und Ausstattungsgegenstände für Handelsbetriebe.

Den Ausfallrisiken von Leasingforderungen trägt der Volkswagen Konzern durch die Bildung von Wertberichtigungen gemäß den Vorschriften des IFRS 9 in vollem Umfang Rechnung. Risiken aus den Leasingverträgen zugrundeliegenden Vermögenswerten begegnet der Volkswagen Konzern als Leasinggeber unter anderem durch die Berücksichtigung von erhaltenen Restwertgarantien für Teile des Leasingportfolios sowie durch die Berücksichtigung von zukunftsgerichteten Restwertprognosen auf Basis von internen und externen Informationen im Rahmen des Restwertmanagements. Die Restwertprognosen werden regelmäßig überprüft.

2.1 Operating-Leasing-Verhältnisse

Die im Rahmen von langfristigem Operating-Leasing Vermieteten Vermögenswerte beliefen sich zum Ende des Geschäftsjahres auf 83.095 Mio. € (Vorjahr: 73.815 Mio. €). Während 609 Mio. € (Vorjahr: 622 Mio. €) auf Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien entfallen, belaufen sich die in der Bilanz separat als Vermietete Vermögenswerte ausgewiesenen Vermögenswerte auf 82.486 Mio. € (Vorjahr: 73.193 Mio. €). Diese beinhalten im Wesentlichen Fahrzeuge in Höhe von 82.335 Mio. € (Vorjahr: 73.054 Mio. €) sowie Grundstücke, Grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken in Höhe von 54 Mio. € (Vorjahr: 83 Mio. €). Die restlichen Vermögenswerte entfallen auf Technische Anlagen und Maschinen sowie andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Weitere Angaben zur Wertentwicklung der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und der Vermieteten Vermögenswerte finden sich in der Angabe „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“.

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

ANGABE ZUM 31. DEZEMBER 2025

Mio. €	2026	2027	2028	2029	2030	Ab 2031	Gesamt
Leasingzahlungen	12.029	7.850	4.615	1.766	633	573	27.467

ANGABE ZUM 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	2025	2026	2027	2028	2029	Ab 2030	Gesamt
Leasingzahlungen	11.110	7.864	4.597	1.895	633	530	26.628

AUFGLIEDERUNG DER ERTRÄGE AUS OPERATING-LEASING-VERHÄLTNISSSEN

Mio. €	2025	2024
Leasingerträge	18.247	16.705
Erträge aus variablen Leasingzahlungen	0	1
Summe	18.246	16.705

2.2 Finanzierungsleasing-Verhältnisse

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zinserträge aus der Nettoinvestition in die Leasingverhältnisse in Höhe von 4,5 Mrd. € (Vorjahr: 4,0 Mrd. €). Darüber hinaus ergaben sich Veräußerungsgewinne aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen in Höhe von 1,6 Mrd. € (Vorjahr: 1,7 Mrd. €).

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung der ausstehenden Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zum Nettoinvestitionswert dargestellt:

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	75.626	73.142
Nicht garantierter Restbuchwert	4.092	3.783
Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge	-7.999	-8.033
Risikovorsorge auf Leasingforderungen	-1.598	-1.414
Nettoinvestitionswert	70.122	67.478

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

ANGABE ZUM 31. DEZEMBER 2025

Mio. €	2026	2027	2028	2029	2030	Ab 2031	Gesamt
Leasingzahlungen	26.626	21.324	16.268	9.498	1.153	756	75.626

ANGABE ZUM 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	2025	2026	2027	2028	2029	Ab 2030	Gesamt
Leasingzahlungen	24.433	20.867	16.489	9.547	1.099	708	73.142

34. IFRS 7 (Finanzinstrumente)

Nachfolgende Tabelle stellt die Buchwerte der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien dar:

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IFRS 9

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	28.941	27.132
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	3.932	4.039
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)	4.320	2.416
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	183.441	185.234
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	2.981	2.721
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	301.831	290.209

Die Bewertungskategorie „Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)“ beinhaltet Beteiligungen an Gesellschaften, die unwiderruflich als erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert im sonstigen Ergebnis bewertet werden, da es sich hierbei um langfristige Beteiligungen handelt.

Klassen von Finanzinstrumenten

Im Volkswagen Konzern werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- > Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente,
- > Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente,
- > Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen,
- > Keiner Bewertungskategorie zugeordnet und
- > Kreditzusagen und Finanzgarantien (außerbilanziell).

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach den Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente.

Der Fair Value von Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Zur Überleitung zu den Bilanzwerten werden in der Tabelle in der Spalte „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ auch Sachverhalte ausgewiesen, die kein Finanzinstrument darstellen.

Die für den Fair Value der Forderungen maßgeblichen Risikovariablen sind risikoadjustierte Zinssätze.

In den „Zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten“ sind auch Anteile an Personen- und Kapitalgesellschaften enthalten.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2025

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2025
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	9.996	9.996
Sonstige Beteiligungen	4.328	-	-	-	3.038	7.366
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1	54.637	55.998	-	46.592	101.230
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.387	7.514	7.837	2.791	-	11.692
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	20.760	20.760	-	-	20.760
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	45.755	45.755	-	24.257	70.026
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.346	14.569	14.569	2.243	-	20.158
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.118	1.404	1.404	-	-	29.522
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	38.801	38.801	-	-	38.801
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	-	130.877	132.015	-	6.337	137.214
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.027	2.802	2.824	1.593	-	6.422
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	-	126.169	126.169	-	1.320	127.489
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	30.490	30.490	-	-	30.490
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	953	11.493	11.493	1.197	-	13.643

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2024

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2024
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	10.269	10.269
Sonstige Beteiligungen	2.460	-	-	-	3.271	5.731
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	33	55.188	56.567	-	45.866	101.087
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.427	6.931	7.069	2.771	-	12.129
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	-	409	409
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	21.130	21.130	-	-	21.130
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	46.542	46.542	-	22.297	68.855
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.687	14.775	14.775	2.187	-	18.649
Ertragsteuerforderungen	-	10	10	-	2.029	2.038
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.963	363	363	-	-	27.326
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	40.296	40.296	-	-	40.296
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	-	131.137	131.680	-	5.924	137.061
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.561	2.405	2.390	2.583	-	6.548
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	-	115.768	115.768	-	1.252	117.020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	29.772	29.772	-	-	29.772
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.160	11.109	11.109	2.095	-	14.364
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	18	18	-	705	724

In der Klasse „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ werden insbesondere Anteile an At Equity bewerteten Beteiligungen, Anteile an verbundenen nicht konsolidierten Gesellschaften sowie Leasingforderungen erfasst.

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 70,8 Mrd. € (Vorjahr: 68,2 Mrd. €) und einen Fair Value von 72,1 Mrd. € (Vorjahr: 68,9 Mrd. €).

Die Ermittlung des Fair Values wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufen 2 und 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt. Die angewandten Bewertungsmethoden sind unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ erläutert. Bei den Forderungen in Stufe 3 wurde der Fair Value unter Berücksichtigung individueller Verlusterwartungen bestimmt, welche in einem wesentlichen Maße auf Annahmen des Unternehmens zur Bonität des Kontrahenten beruhen. Die berücksichtigten Parameter sind nicht auf einem aktiven Markt beobachtbar.

Eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen enthalten die folgenden Tabellen:

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	4.328	86	3.534	708
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.387	-	884	503
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	-	-	13
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.346	-	1.647	1.699
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.118	27.339	600	180
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.027	-	1.428	599
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	953	-	386	568

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	2.460	42 ¹	1.753 ¹	665
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	33	-	-	33
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.427	-	1.015	1.412
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	-	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	-	-	16
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.687	-	1.207	480
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.963	26.850	113	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.561	-	920	640
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.160	-	823	337

1 Da für einige Beteiligungen kein ungehinderter Marktzugang vorliegt, wurde eine Umklassifizierung von Stufe 1 in Stufe 2 vorgenommen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	101.753	-	-	101.753
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20.760	-	20.760	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	22.406	2.197	5.308	14.901
Wertpapiere und Termingeldanlagen	1.404	675	729	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	38.801	38.801	-	-
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	185.124	41.673	26.797	116.654
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.490	-	30.490	-
Finanzschulden	258.185	57.975	196.750	3.459
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	14.318	1.944	11.442	931
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	302.993	59.920	238.683	4.390

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	103.109	-	-	103.109
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.130	-	21.130	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	21.841	2.679	5.327	13.835
Ertragsteuerforderungen	10	-	10	-
Wertpapiere und Termingeldanlagen	363	46	317	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40.296	40.296	-	-
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	-	-	-
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	186.749	43.022	26.783	116.944
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29.772	-	29.772	-
Finanzschulden	247.447	60.038	185.574	1.835
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	13.499	846	12.464	189
Ertragsteuerverbindlichkeiten	18	-	18	-
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	-	-	-
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	290.736	60.884	227.828	2.024

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.791	-	2.504	287
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.243	-	2.243	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.593	-	1.519	74
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.197	-	1.197	-

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.771	-	2.697	74
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.187	-	2.187	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.583	-	2.431	152
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.095	-	2.095	-

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen, die an einem öffentlichen Markt notiert sind und gehandelt werden. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle, Forderungen aus Kundenfinanzierung sowie Fahrzeugfinanzierungsprogramme und sonstige Beteiligungen gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Values für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zur Bewertung der Fahrzeugfinanzierungsprogramme wird insbesondere der entsprechende Fahrzeugpreis berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht der Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten in der Stufe 3:

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2025	2.607	977
Währungsänderungen	-105	-54
Änderungen Konsolidierungskreis	-15	-
Gesamtergebnis	1.065	104
erfolgswirksam	715	104
erfolgsneutral	350	-
Zugänge (Zukäufe)	337	-
Realisierungen	-529	139
Umgliederung aus Stufe 1	-	-
Umgliederung in Stufe 2	-256	-1
Umgliederung Hedge Accounting	0	2
Stand am 31.12.2025	3.104	1.167
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	715	-104
Sonstiges betriebliches Ergebnis	95	-107
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	97	-99
Finanzergebnis	620	4
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	609	4

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2024	1.734	237
Währungsänderungen	40	6
Änderungen Konsolidierungskreis	2	-
Gesamtergebnis	-175	460
erfolgswirksam	-165	460
erfolgsneutral	-9	-
Zugänge (Zukäufe)	1.672	429
Realisierungen	-383	-53
Umgliederung aus Stufe 1	13	-
Umgliederung in Stufe 2	-47	-27
Umgliederung Hedge Accounting	-249	-76
Stand am 31.12.2024	2.607	977
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-165	-460
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-240	-454
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-319	-458
Finanzergebnis	75	-6
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	18	-6

ENTWICKLUNG DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen
Stand am 01.01.2025	74	152
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	303	-12
erfolgswirksam	0	-1
erfolgsneutral	303	-11
Umgliederung nicht Hedge Accounting	0	-2
Umgliederung in Stufe 2	-90	-64
Stand am 31.12.2025	287	74

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen
Stand am 01.01.2024	-	-
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	-98	119
erfolgswirksam	0	2
erfolgsneutral	-98	117
Umgliederung nicht Hedge Accounting	249	76
Umgliederung in Stufe 2	-78	-44
Stand am 31.12.2024	74	152

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Warentermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist.

Für den Fair Value der Warentermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalyse wird der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital dargestellt.

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Warentermingeschäfte zum 31. Dezember 2025 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0,5 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) und das Eigenkapital um 186 Mio. € (Vorjahr angepasst: 168 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariablen ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern dargestellt.

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2025 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um – Mio. € (Vorjahr: 0,1 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2025 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um – Mio. € (Vorjahr: 0,1 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Restwertrisiken resultieren aus Absicherungsvereinbarungen mit dem Handel, wonach im Rahmen von Rückkaufverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen entstehende Ergebnisauswirkungen aus marktbedingten Schwankungen der Restwerte teilweise vom Volkswagen Konzern getragen werden.

Für den Fair Value der Optionen aus Restwertrisiken sind die Marktpreise von Gebrauchtwagen die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern quantifiziert.

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2025 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 447 Mio. € (Vorjahr: 436 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2025 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 449 Mio. € (Vorjahr: 437 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. Dezember 2025 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0,4 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. Dezember 2025 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0,1 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs des zum Fair Value bewerteten Wandeldarlehens zum 31. Dezember 2025 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 232 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs zum 31. Dezember 2025 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 232 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2025 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 12 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2025 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 12 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. Dezember 2025 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 46 Mio. € (Vorjahr: 38 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 44 Mio. € (Vorjahr: 38 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) geringer ausgefallen.

Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Effekten zu Aufrechnungen in der Bilanz sowie die potenziellen finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind.

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens- werte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögens- werte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN		Nettobetrag am 31.12.2025
				Finanz- instrumente	Erhaltene Sicherheiten	
Derivative Finanzinstrumente	7.713	-83	7.629	-2.484	-27	5.118
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	172.022	-767	171.255	-	-65	171.190
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20.818	-58	20.760	0	-	20.760
Wertpapiere und Termingeldanlagen	29.522	-	29.522	-	-	29.522
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	38.801	-	38.801	-	-	38.801
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	28.549	-	28.549	-	-	28.549

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens- werte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögens- werte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN		Nettobetrag am 31.12.2024
				Finanz- instrumente	Erhaltene Sicherheiten	
Derivative Finanzinstrumente	7.312	-73	7.239	-3.515	-14	3.709
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	170.541	-600	169.942	-	-63	169.879
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.190	-59	21.130	0	-	21.130
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.326	-	27.326	-	-	27.326
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40.296	-	40.296	-	-	40.296
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	26.009	-	26.009	-	-	26.009

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlich- keiten	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens- werte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlich- keiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN		Nettobetrag am 31.12.2025
				Finanz- instrumente	Gestellte Sicherheiten	
Derivative Finanzinstrumente	5.778	-27	5.751	-2.484	-40	3.227
Finanzschulden	264.703	-	264.703	-	-2.648	262.055
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.548	-58	30.490	0	-	30.490
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	15.046	-732	14.314	-	-	14.314

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlich- keiten	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens- werte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlich- keiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN		Nettobetrag am 31.12.2024
				Finanz- instrumente	Gestellte Sicherheiten	
Derivative Finanzinstrumente	7.442	-58	7.383	-3.515	-20	3.848
Finanzschulden	254.080	-	254.080	-	-2.890 ¹	251.191 ¹
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29.831	-59	29.772	0	-	29.772
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	14.161	-614	13.547	-	-	13.547

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

In der Spalte „Finanzinstrumente“ werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Saldierung in der Bilanz nicht aufgerechnet wurden. In der Spalte „Erhaltene Sicherheiten“ beziehungsweise „Gestellte Sicherheiten“ sind die bezogen auf die Gesamtsumme der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erhaltenen beziehungsweise verpfändeten Beträge von Barsicherheiten und Sicherheiten in Form von Finanzinstrumenten ausgewiesen, welche die Kriterien für eine Aufrechnung in der Bilanz nicht erfüllen.

Asset-Backed-Securities-Transaktionen

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen mit finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 36,5 Mrd. € (Vorjahr: 37,3 Mrd. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Der korrespondierende Buchwert der Forderungen aus dem Kunden- und Händlerfinanzierungs- sowie dem Finanzierungsleasinggeschäft beträgt 45,0 Mrd. € (Vorjahr: 46,6 Mrd. €). Im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Transaktionen wurden insgesamt Sicherheiten in Höhe von 74,2 Mrd. € (Vorjahr: 76,5 Mrd. €) gestellt. Dabei werden die erwarteten Zahlungen an strukturierte Unternehmen abgetreten und im Regelfall das Sicherungseigentum an den finanzierten Fahrzeugen übertragen. Diese Asset-Backed-Securities-Transaktionen führten nicht zu einem bilanziellen Abgang der Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, da Delkrede- und Zahlungszeitpunktisiken im Konzern zurückbehalten wurden. Der Unterschiedsbetrag zwischen den abgetretenen Forderungen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten resultiert aus unterschiedlichen Konditionen sowie dem vom Volkswagen Konzern selbst gehaltenen Anteil an den verbrieften Schuldverschreibungen.

Ein Großteil der öffentlichen und privaten Asset-Backed-Securities-Transaktionen des Volkswagen Konzerns kann vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter clean-up call), wenn weniger als 10 % des ursprünglichen Transaktionsvolumens ausstehen. Die abgetretenen Forderungen können kein weiteres Mal abgetreten werden oder anderweitig als Sicherheit verwendet werden. Die Ansprüche der Schuldverschreibungsinhaber sind auf die abgetretenen Forderungen begrenzt und die Zahlungseingänge aus diesen Forderungen sind für die Tilgung der korrespondierenden Verbindlichkeit bestimmt.

Zum 31. Dezember 2025 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen 45,8 Mrd. € (Vorjahr: 46,5 Mrd. €). Der Fair Value der verbundenen Verbindlichkeiten belief sich zu diesem Stichtag auf 36,6 Mrd. € (Vorjahr: 37,4 Mrd. €).

Die Volkswagen Group Mobility ist vertraglich verpflichtet, einzelnen in ihrem Abschluss konsolidierten strukturierten Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen Finanzmittel zu übertragen. Sofern das Rating der relevanten Konzerngesellschaften unter ein vorab vertraglich definiertes Niveau sinkt, sind Sicherheitsleistungen gegenüber den Zweckgesellschaften zu entrichten, beispielsweise Kundenzahlungen im Voraus zu leisten oder Zinsausgleichszahlungen auf ein Konto der Zweckgesellschaft zu übertragen. Die Forderungsverkäufe erfolgen in der Regel als stille Zession. Aufgrund dessen ist es möglich, dass die Forderung bereits beim Originator rechtswirksam gemindert wurde, zum Beispiel wenn der Forderungsschuldner gegenüber Gesellschaften der Volkswagen Group Mobility wirksam aufrechnet.

Weitere Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)

In der nachfolgenden Tabelle werden die Nettoergebnisse aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien tabellarisch dargestellt und wesentliche Sachverhalte im Folgenden näher erläutert:

NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN GEMÄß IFRS 9

Mio. €	2025	2024
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	1.081	602
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	7.844	10.113
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	72	50
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	-10.322	-12.596
	-1.325	-1.831

Die Nettoergebnisse der Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente setzen sich im Wesentlichen aus der Fair Value Bewertung von Derivaten inklusive Zinsen und Währungsumrechnungsergebnissen zusammen.

Die Nettoergebnisse aus Erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten (Fremdkapitalinstrumente) entfallen vorwiegend auf Zinserträge aus festverzinslichen Wertpapieren.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden umfassen im Wesentlichen die Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9, Effekte aus der Währungsumrechnung und die Bildung von Risikovorsorgen. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kreditgeschäft des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen.

Im Folgenden werden die Gesamtzinserträge und Gesamtzinsaufwendungen aus Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Schulden getrennt von den Erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten aufgeführt:

GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	2025	2024
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden		
Zinserträge	13.946	14.267
Zinsaufwendungen	10.979	11.775
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)		
Zinserträge	63	43
Zinsaufwendungen	0	0

GEWINNE UND VERLUSTE AUS DEM ABGANG VON ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

Mio. €	2025	2024
Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden	510	1.340
Verluste aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden	-986	-941
	-476	399

Im Geschäftsjahr wurden 3 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) als Aufwand und 40 Mio. € (Vorjahr: 32 Mio. €) als Ertrag für Gebühren und Provisionen aus Treuhändergeschäften sowie aus nicht zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfasst, die nicht im Rahmen der Effektivzinsmethode berücksichtigt werden.

35. Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) und Erträge bereinigt. Die Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren im Wesentlichen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten sowie Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften. Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, ergibt sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und bei Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie Veränderungen von Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehen.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen und Schuldverschreibungen, die Zuflüsse aus Kapitalerhöhungen, der Begebung von Anleihen und Schuldverschreibungen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten. Bezüglich der in den Kapitaleinzahlungen enthaltenen Zu- beziehungsweise Abflüsse aus der Begebung/Tilgung von Hybridkapital wird auf die Angabe „Eigenkapital“ verwiesen.

Die Veränderungen der Bilanzposten, die in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Geschäftsjahr Zahlungen für erhaltene Zinsen in Höhe von 14.266 Mio. € (Vorjahr: 14.943 Mio. €) und für gezahlte Zinsen in Höhe von 8.103 Mio. € (Vorjahr: 8.780 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus sind im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 1.679 Mio. € (Vorjahr: 2.614 Mio. €) enthalten.

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 3.171 Mio. € (Vorjahr: 4.524 Mio. €) gezahlt.

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	38.801	40.296
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	-	-
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	38.801	40.296

Termingeldanlagen mit einer Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Zahlungsmittel.

Die Aufteilung der Veränderung der Finanzschulden in zahlungswirksame und zahlungsunwirksame Vorgänge ergibt sich aus folgender Tabelle:

Mio. €	Stand am 01.01.2025	Zahlungswirksame Veränderungen	ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE				Stand am 31.12.2025
			Währungskurs- änderungen	Änderungen Konsolidierungs- kreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	
Anleihen	106.958	3.324	-2.001	-	-	103	108.385
Schuldverschreibungen ¹	47.521	-2.868	-3.914	-	-	117	40.856
Sonstiger Kreditstand ¹	92.426	16.252	-137	8	-	-743	107.805
Leasingverbindlichkeiten ²	7.176	-1.476	-199	35	-	2.121	7.657
Kreditstand	254.081	15.233	-6.251	43	-	1.598	264.703
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-303	372	-11	0	-	51	109
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	253.779	15.605	-6.263	43	-	1.649	264.812

1 Die Commercial Paper werden ab dem Geschäftsjahr 2025 unter „Schuldverschreibungen“ ausgewiesen. Im Vorjahr erfolgte der Ausweis unter „Sonstiger Kreditstand“. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

2 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

Mio. €	Stand am 01.01.2024	Zahlungswirksame Veränderungen	ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE				Stand am 31.12.2024
			Währungskurs- änderungen	Änderungen Konsolidierungs- kreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	
Anleihen	99.157	5.803	928	-	-	1.070	106.958
Schuldverschreibungen ¹	44.727	1.414	1.230	-	-	150	47.521
Sonstiger Kreditstand ¹	82.435	12.607	-2.507	136	0	-245	92.426
Leasingverbindlichkeiten ²	6.494	-1.334	70	75	-	1.872	7.176
Kreditstand	232.813	18.490	-279	211	0	2.846	254.081
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	9	-427	34	-	-	82	-303
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	232.822	18.063	-245	211	0	2.928	253.779

1 Die Commercial Paper werden ab dem Geschäftsjahr 2025 unter „Schuldverschreibungen“ ausgewiesen. Im Vorjahr erfolgte der Ausweis unter „Sonstiger Kreditstand“. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

2 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1. Sicherungsrichtlinien und Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Für die konzernweite Risikopolitik bestehen Richtlinien, die sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute orientieren.

Das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten obliegt dem Bereich Group Treasury and Investor Relations. Der Konzern-Vorstandsausschuss Risikomanagement (K-VAR) wird regelmäßig über die aktuellen Finanzrisiken informiert. Darüber hinaus werden der Konzernvorstand und der Aufsichtsrat turnusmäßig über die aktuelle Risikolage unterrichtet. Die Teilkonzerne Everllence (vormals: MAN Energy Solutions), Porsche AG, Porsche Holding Salzburg und TRATON GROUP sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in Teilbereichen in das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten durch den Bereich Konzern-Treasury einbezogen und verfügen darüber hinaus über eigene Strukturen zur Risikosteuerung.

Zu weiteren Erläuterungen siehe Abschnitt Finanzrisiken im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichts.

2. Kredit- und Ausfallrisiko

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten und sonstige Kreditverbesserungen gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen zum überwiegenden Teil für finanzielle Vermögenswerte der Klasse „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheiten für Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz. Darüber hinaus kommen im Rahmen von Sicherungsbeziehungen Barsicherheiten zum Einsatz.

Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3 und Stufe 4 mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 2,2 Mrd. € (Vorjahr: 1,8 Mrd. €). Für die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögensgegenstände liegen Sicherheiten in Höhe von 34 Mio. € (Vorjahr: 55 Mio. €) vor.

Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken. Die Kredit- und Ausfallrisiken werden durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf der Eigenkapitalausstattung der Vertragspartner und den Bonitätseinschätzungen internationaler Ratingagenturen aufbaut. Ferner besteht ein Kredit- und Ausfallrisiko aus begebenen Finanzgarantien. Das maximale Ausfallrisiko wird durch den Garantiebetrug bestimmt. Die entsprechenden Beträge werden unter dem Liquiditätsrisiko dargestellt.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen bei einzelnen Vertragspartnern oder Vertragspartnerkonzernen vor. Das Vorliegen einer Risikokonzentration wird sowohl auf der Ebene der einzelnen Vertragspartner oder Vertragspartnerkonzerne als auch hinsichtlich der Länder, in denen diese ansässig sind, beurteilt und überwacht, jeweils anhand des Anteils der betreffenden Risikoposition an allen Kredit- und Ausfallrisikopositionen. Diese Betrachtung erfolgt inklusive der Durchschau der in Treasury Fonds und Geldmarktfonds gehaltenen Positionen, jedoch exklusive der Positionen chinesischer Gesellschaften mit einem Anteilsbesitz von 50 % oder weniger.

Der Anteil der Kredit- und Ausfallrisikopositionen zum Jahresende 2025 betrug für Deutschland 20,9 %. Es lagen darüber hinaus keine weiteren wesentlichen Konzentrationen der Kredit- und Ausfallrisikopositionen in einzelnen Ländern vor.

Risikovorsorge

Im Volkswagen Konzern wird einheitlich auf sämtliche finanzielle Vermögenswerte und sonstige Risikoexposure das Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 angewendet.

Die Betrachtung des Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 umfasst sowohl die Risikovorsorge für finanzielle Vermögenswerte ohne objektive Hinweise auf Wertminderungen als auch die Risikovorsorge für bereits wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte. Zur Ermittlung der Wertberichtigungen unterscheidet IFRS 9 zwischen dem General Approach und dem Simplified Approach.

Die finanziellen Vermögenswerte im General Approach werden in drei Stufen sowie einer zusätzlichen Stufe für bereits bei Zugang wertgeminderte Vermögenswerte (Stufe 4) eingeteilt. Stufe 1 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die erstmalig erfasst werden oder keine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeit zeigen. In dieser Stufe werden die erwarteten Forderungsausfälle für die nächsten 12 Monate berechnet. Stufe 2 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die eine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeiten zeigen und Stufe 3 umfasst die finanziellen Vermögenswerte, die bereits objektive Anzeichen des Ausfalls zeigen. In diesen Stufen werden die erwarteten Forderungsausfälle für die gesamte Laufzeit berechnet. Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 4, die bereits bei Zugang wertgemindert sind, wird in der Folgebewertung die Risikovorsorge auf Basis der kumulierten Veränderung des erwarteten Ausfalls für die gesamte Laufzeit gebildet. Ein als bereits bei Zugang wertgemindert klassifiziertes Finanzinstrument verbleibt bis zur Ausbuchung in diesem Ansatz.

Der Simplified Approach wird im Volkswagen Konzern auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 angewendet. Gleiches gilt auch für Forderungen aus Operating- oder Finanzierungs-Leasingverträgen, die nach IFRS 16 zu bilanzieren sind. Im Simplified Approach wird der erwartete Ausfall einheitlich auf die gesamte Laufzeit des Vermögenswertes gerechnet.

In den nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Risikovorsorge für unterschiedliche finanzielle Vermögenswerte beziehungsweise Finanzgarantien und Kreditzusagen:

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Simplified Approach	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2025	146.080	17.540	2.962	22.502	387	189.472
Währungsumrechnungsdifferenzen	-4.412	-427	-29	-329	3	-5.194
Änderungen Konsolidierungskreis	312	-541	-4	291	-	58
Veränderungen	7.285	-2.852	-1.147	286	121	3.693
Modifikationen	-467	1	191	0	0	-275
Transfer in						
Stufe 1	2.329	-2.288	-41	-	-	0
Stufe 2	-7.203	7.280	-77	-	-	0
Stufe 3	-666	-575	1.242	-	-	0
Buchwert am 31.12.2025	143.260	18.137	3.096	22.750	511	187.754

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Simplified Approach	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2025	1.320	637	1.473	762	46	4.238
Währungsumrechnungsdifferenzen	-27	-20	-18	-6	0	-71
Änderungen Konsolidierungskreis	3	-43	-2	2	-	-41
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	728	-	-	729	93	1.550
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	-217	102	104	26	29	45
Transfer in						
Stufe 1	20	-60	-14	-	-	-54
Stufe 2	-115	315	-30	-	-	170
Stufe 3	-162	-108	1.073	-	-	802
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-427	-261	-347	-265	-3	-1.303
Inanspruchnahmen	-	-	-972	-72	-7	-1.051
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	20	19	-11	0	1	29
Buchwert am 31.12.2025	1.144	581	1.255	1.175	159	4.314

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Simplified Approach	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2024	146.691	13.839	2.388	23.703	351	186.972
Währungsumrechnungsdifferenzen	-477	-104	-80	-50	-20	-731
Änderungen Konsolidierungskreis	-302	-4	-7	57	-	-256
Veränderungen ¹	5.988	-836	-517	-1.210	56	3.480
Modifikationen	4	0	-1	3	0	7
Transfer in						
Stufe 1	3.113	-2.972	-141	-	-	0
Stufe 2	-8.045	8.111	-66	-	-	0
Stufe 3 ¹	-892	-495	1.387	-	-	-
Buchwert am 31.12.2024	146.080	17.540	2.962	22.502	387	189.472

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Simplified Approach	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2024	890	654	1.380	628	25	3.578
Währungsumrechnungsdifferenzen	-19	-10	-49	-2	-8	-88
Änderungen Konsolidierungskreis	-30	0	-3	4	-	-29
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	1.337	-	-	321	52	1.709
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe ¹	-290	-56	247	3	-9	-105
Transfer in						
Stufe 1	28	-93	-20	-	-	-86
Stufe 2	-157	471	-24	-	-	290
Stufe 3	-107	-103	624	-	-	414
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-329	-214	-314	-157	-10	-1.024
Inanspruchnahmen	-	-	-373	-41	-6	-421
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-3	-12	7	7	1	0
Buchwert am 31.12.2024¹	1.320	637	1.473	762	46	4.238

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

VERÄNDERUNG DER AUSFALLRISIKOPOSITIONEN FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2025	11.153	3.590	147	105	14.994
Währungsumrechnungsdifferenzen	-136	-48	1	1	-181
Änderungen Konsolidierungskreis	47	-	-	-	47
Veränderungen	-1.262	-321	-20	-12	-1.615
Modifikationen	-	-	-	-	-
Transfer in					
Stufe 1	255	-252	-3	-	0
Stufe 2	-1.167	1.167	0	-	0
Stufe 3	-33	-22	54	-	-
Buchwert am 31.12.2025	8.856	4.115	180	93	13.244

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2025	121	10	20	9	160
Währungsumrechnungsdifferenzen	-11	0	0	0	-11
Änderungen Konsolidierungskreis	1	-	-	-	1
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	18	-	-	1	18
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	-1	4	0	1	5
Transfer in					
Stufe 1	0	-1	0	-	-1
Stufe 2	-3	4	-	-	1
Stufe 3	0	-1	15	-	13
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-12	-1	-2	0	-15
Inanspruchnahmen	-	-	-1	-	-1
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-	-	0	-	0
Buchwert am 31.12.2025	114	16	30	10	170

VERÄNDERUNG DER AUSFALLRISIKOPOSITIONEN FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2024	10.185	2.683	174	92	13.134
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	46	1	0	50
Änderungen Konsolidierungskreis	776	0	-	-	776
Veränderungen	1.010	28	-17	13	1.034
Modifikationen	-	-	-	-	-
Transfer in					
Stufe 1	268	-236	-32	-	0
Stufe 2	-1.076	1.077	-2	-	0
Stufe 3	-13	-9	23	-	0
Buchwert am 31.12.2024	11.153	3.590	147	105	14.994

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2024	27	10	44	10	90
Währungsumrechnungsdifferenzen	3	0	0	0	3
Änderungen Konsolidierungskreis	3	0	-	-	3
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	96	-	-	1	97
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	3	3	-20	-1	-14
Transfer in					
Stufe 1	7	-2	-6	-	0
Stufe 2	-4	4	-1	-	0
Stufe 3	-4	-2	7	-	2
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-10	-4	-2	-1	-17
Inanspruchnahmen	-	-	-3	-	-3
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-	-	0	-	0
Buchwert am 31.12.2024	121	10	20	9	160

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR LEASINGFORDERUNGEN UND VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	SIMPLIFIED APPROACH	
	2025	2024
Buchwert am 01.01.	70.392	64.035
Währungsumrechnungsdifferenzen	-1.049	721
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-49
Veränderungen	3.647	5.679
Modifikationen	10	6
Buchwert am 31.12.	73.001	70.392

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR LEASINGFORDERUNGEN UND VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	SIMPLIFIED APPROACH	
	2025	2024
Buchwert am 01.01.	1.594	1.341
Währungsumrechnungsdifferenzen	-5	-5
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-48
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	493	793
Sonstige Veränderungen	321	-97
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-397	-310
Inanspruchnahmen	-146	-61
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	15	-18
Buchwert am 31.12.	1.874	1.594

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZUM FAIR VALUE BEWERTETE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Simplified Approach	Stufe 4	Keine Risikovorsorge	Gesamt
Buchwert am 01.01.2025	3.622	500	-	-	-56	29.532	33.597
Währungsumrechnungsdifferenzen	-59	-	-	-	-	-317	-376
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	-3	-3
Veränderungen	118	-169	-	-	-	3.755	3.704
Modifikationen	-	-	-	-	-	280	280
Transfer in							
Stufe 1	68	-68	-	-	-	-	-
Stufe 2	-	-	-	-	-	-	-
Stufe 3	-	-	-	-	-	-	-
Buchwert am 31.12.2025	3.749	263	-	-	-56	33.247	37.203

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZUM FAIR VALUE BEWERTETE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Simplified Approach	Stufe 4	Keine Risikovorsorge	Gesamt
Buchwert am 01.01.2024	2.685	1.797	-	-	-56	28.228	32.654
Währungsumrechnungsdifferenzen	28	-	-	-	-	96	123
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-	0	0
Veränderungen	529	-917	-	-	-	1.208	820
Modifikationen	-	-	-	-	-	-	-
Transfer in							
Stufe 1	459	-459	-	-	-	-	-
Stufe 2	-79	79	-	-	-	-	-
Stufe 3	-	-	-	-	-	-	-
Buchwert am 31.12.2024	3.622	500	-	-	-56	29.532	33.597

Die Risikovorsorge für die Zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte ist im Geschäftsjahr 2025 um 0,4 Mio. € in Stufe 1 angestiegen (Vorjahr: um 1 Mio. € gesunken) und um 1 Mio. € in Stufe 2 angestiegen (Vorjahr: um 1 Mio. € angestiegen), sodass sich ein Endbestand in Höhe von 10 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) ergibt. Diese teilen sich auf in 9 Mio. € in Stufe 1 (Vorjahr: 9 Mio. €) und 1 Mio. € in Stufe 2 (Vorjahr: 2 Mio. €).

Der vertragsrechtlich ausstehende Betrag für im laufenden Geschäftsjahr abgeschriebene finanzielle Vermögenswerte, die noch einer Vollstreckungsmaßnahme unterliegen, beläuft sich auf 377 Mio. € (Vorjahr: 238 Mio. €).

Modifikationen

Während der Berichtsperiode ergaben sich vertragliche Modifikationen finanzieller Vermögenswerte, die nicht zu einer Ausbuchung des Vermögenswertes führten. Diese resultieren im Wesentlichen aus Bonitätsänderungen und beziehen sich auf die finanziellen Vermögenswerte, deren Risikovorsorge in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste gemessen wurde. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Leasingforderungen werden vereinfacht die bonitätsbedingten Modifikationen betrachtet, bei denen Forderungen mehr als 30 Tage überfällig sind. Vor der Modifikation bestanden fortgeführte Anschaffungskosten in Höhe von 505 Mio. € (Vorjahr: 285 Mio. €). In der Berichtsperiode ergaben sich aus den vertraglichen Änderungen insgesamt Nettoerträge (-)/Nettoaufwendungen (+) in Höhe von – 0,4 Mio. € (Vorjahr: 0,4 Mio. €).

Der Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte, die seit der erstmaligen Erfassung modifiziert und gleichzeitig in der Berichtsperiode von Stufe 2 oder Stufe 3 in die Stufe 1 transferiert wurden, beträgt zum Bilanzstichtag 44 Mio. € (Vorjahr: 27 Mio. €). Folglich wurde für diese finanziellen Vermögenswerte die Bemessung der Wertberichtigung von der gesamten Vertragslaufzeit auf eine Betrachtungsperiode von 12 Monaten umgestellt.

Maximales Kreditrisiko

Die folgende Tabelle zeigt das maximale Kreditrisiko, dem der Volkswagen Konzern zum Berichtsstichtag ausgesetzt ist, unterteilt nach Klassen, auf die das Wertminderungsmodell angewendet wird:

MAXIMALES KREDITRISIKO NACH KLASSEN

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	3.946	4.055
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	183.441	185.234
Finanzgarantien und Kreditzusagen	13.244	14.834
Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	71.127	68.797
Gesamt	271.758	272.921

Ratingklassen

Im Volkswagen Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoringsysteme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Ratingsysteme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. In der Risikoklasse 3 sind entsprechend alle ausgefallenen Forderungen enthalten.

In der folgenden Tabelle sind die Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen dargestellt:

BRUTTOBUCHWERTE FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE NACH RATINGKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2025

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Simplified Approach	Stufe 4
Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	143.053	12.519	–	88.970	114
Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	3.956	5.881	–	4.330	142
Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	3.096	2.451	199
Gesamt	147.009	18.400	3.096	95.751	455

BRUTTOBUCHWERTE FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE NACH RATINGKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Simplified Approach	Stufe 4
Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	145.608	11.420	–	87.022	44
Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	4.094	6.620	–	3.872	74
Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	2.962	1.999	214
Gesamt	149.702	18.040	2.962	92.894	331

Weiterhin ist nachfolgend die Ausfallrisikoposition für Finanzgarantien und Kreditzusagen dargestellt:

AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2025

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	8.817	3.476	–	44
Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	40	639	–	1
Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	180	48
Gesamt	8.856	4.115	180	93

AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIE UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
Ausfallrisiko Ratingklasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	11.101	3.186	–	65
Ausfallrisiko Ratingklasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	52	404	–	1
Ausfallrisiko Ratingklasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	147	38
Gesamt	11.153	3.590	147	105

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 262 Mio. € (Vorjahr: 257 Mio. €) bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge.

3. Liquiditätsrisiko

Die Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns wird auf Basis einer rollierenden Liquiditätsplanung gesteuert. Die Liquiditätsversorgung wird über eine Liquiditätsreserve, bestätigte Kreditlinien sowie der Emission von Wertpapieren an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten abgesichert. Der Bestand an bilateralen und syndizierten bestätigten Kreditlinien beträgt zum 31. Dezember 2025 30,6 Mrd. € (Vorjahr: 32,4 Mrd. €), davon sind 0,1 Mrd. € (Vorjahr: 2,1 Mrd. €) ausgenutzt.

Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (zum Beispiel China, Brasilien, Argentinien, Südafrika und Indien) kann der Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Kapitalverkehrskontrollen und Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen. Das Liquiditätsrisiko in Argentinien ist unverändert hoch. Der argentinische Peso hat im Geschäftsjahr 2025 um 60 % gegenüber dem Euro abgewertet. Weitere Abwertungen im Geschäftsjahr 2026 können nicht ausgeschlossen werden.

Im Rahmen des bestehenden Reverse Factoring-Programms vereinbart Volkswagen mit den teilnehmenden Lieferanten eine Verlängerung der Zahlungsziele. Durch die Beendigung des Programms würden die ursprünglichen Zahlungsziele wieder in Kraft treten, wodurch Verbindlichkeiten früher erfüllt werden müssten. Die entstehenden Liquiditätsauswirkungen stellen kein Liquiditätsrisiko dar, da es sich bei den Verbindlichkeiten mit Reverse Factoring-Vereinbarung um keinen wesentlichen Teil der gesamten Verbindlichkeiten handelt. Darüber hinaus verfügt Volkswagen über ausreichend Finanzinstrumente um kurzfristigen Liquiditätsbedarf am Kredit-, Geld- oder Kapitalmarkt eindecken zu können. Mithilfe des Reverse Factoring-Programms bezweckt Volkswagen die langfristige Unterstützung der Lieferanten und Stabilisierung der Lieferkette, sodass eine zeitnahe Beendigung nicht beabsichtigt ist.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten, vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten:

FÄLLIGKEITSANALYSE UNDISKONTIERTER ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE AUS FINANZINSTRUMENTEN

Mio. €	VEBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			2025	VEBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			2024
	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre		bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	
Finanzschulden	135.111	132.561	19.066	286.739	124.703	128.575	21.894	275.172
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.490	-	-	30.490	29.772	-	-	29.772
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	11.534	2.735	59	14.328	11.141	2.299	47	13.487
Derivate	88.410	75.096	3.524	167.031	92.843	99.190	4.993	197.026
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	-	-	-	-	-	-	-
	265.545	210.393	22.650	498.587	258.460	230.065	26.933	515.458

Die Zahlungsmittelabflüsse der Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 82 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €).

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. In den Zahlungsmittelabflüssen sind auch durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate berücksichtigt. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in dieser Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt insbesondere auch, wenn Sicherungsbeziehungen mittels Gegengeschäften geschlossen worden sind.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, der Angabe „Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ zu entnehmen.

Die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien beträgt zum 31. Dezember 2025 459 Mio. € (Vorjahr: 787 Mio. €). Finanzgarantien werden stets als sofort fällig angenommen.

4. Marktpreisrisiko

4.1 SICHERUNGSPOLITIK UND FINANZDERIVATE

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen. Grundsätzlich werden alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert. Ausnahmen sind unter anderem die Teilkonzerne Everllence (vormals: MAN Energy Solutions), Porsche AG, Porsche Holding Salzburg, TRATON GROUP sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen, aber auch einzelne Regionen wie Südamerika und China.

Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Fair-Value-Hedges

Im Rahmen von Fair-Value-Hedges erfolgt eine Absicherung gegen Wertänderungsrisiken bei Bilanzposten. Zum Stichtag werden sowohl Sicherungsinstrumente als auch Grundgeschäfte in Bezug auf das abgesicherte Risiko zum Fair Value bewertet, wobei die sich ergebenden Wertänderungen kompensatorisch in der entsprechenden Position der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen (Fair-Value-Hedges) nach Risikoarten:

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS FAIR-VALUE-HEDGES

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Absicherung des Zinsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	0	-5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-62	-20
Absicherung des Währungsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-133	-75
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1	0

Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Cashflow-Hedges

Im Zusammenhang mit der Bildung von Cashflow-Hedges werden Risiken schwankender zukünftiger Zahlungsströme abgesichert. Diese Zahlungsströme können sich aus einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit ergeben, aber auch aus einer hochwahrscheinlich eintretenden Transaktion. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen (Cashflow-Hedges) nach Risikoarten:

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS CASHFLOW-HEDGES

Mio. €	2025	2024
Absicherung des Zinsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	-77	-38
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-4	-6
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	13	4
Absicherung des Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	1.519	-200
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	-7	3
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-191	-82
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-484	108
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	-27	58
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	2	0
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	-	-
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	10	-37
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	849	-576
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	11	-17
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	30	11
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	173	13

In der Tabelle sind im Eigenkapital gezeigte Effekte um latente Steuern reduziert.

Der Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting entspricht der Basis für die Ermittlung von Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung. Als ineffektiver Anteil von Cashflow-Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair Value Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen. Diese Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung entstehen durch Differenzen in den Parametern zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft. Diese Erträge und Aufwendungen werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen/Aufwendungen beziehungsweise im Übrigen Finanzergebnis erfasst.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Volkswagen Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die quantitative Risikomessung werden die Zins- und Währungsrisiken der Volkswagen Group Mobility mittels Value-at-Risk (VaR) auf Basis einer historischen Simulation gemessen, während die Marktpreisrisiken der übrigen Konzerngesellschaften mit Hilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt werden. Die VaR-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99,9 % innerhalb eines Zeithorizonts von 365 Tagen nicht überschritten wird. Grundlage hierfür ist die Aufbereitung aller sich aus den originären und derivativen Finanzinstrumenten ergebenden Cashflows in einer Zinsablaufbilanz. Die bei der Ermittlung des VaR verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von bis zu zehn Jahren zurück. Im Vorjahr erfolgte die Risikoermittlung auf Grundlage eines Konfidenzniveaus von 99 % und eines Zeithorizonts von 60 Kalendertagen. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

Angaben zu Sicherungsinstrumenten im Rahmen von Hedge Accounting

Im Volkswagen Konzern werden zur Absicherung von Wertänderungen von Bilanzpositionen regelmäßig Sicherungsinstrumente abgeschlossen. Die folgende Übersicht zeigt die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten, die zur Absicherung von Wertänderungsrisiken im Rahmen von Fair-Value-Hedges abgeschlossen wurden:

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2025

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	47.470	142	673	-587
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungsswaps	3.574	2	20	-17
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	1.241	1	115	-69

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2024

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	45.506	204	1.102	-1.071
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungsswaps	4.209	91	16	55
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	1.578	124	25	28

Des Weiteren werden zur Absicherung des Risikos schwankender zukünftiger Zahlungsströme Sicherungsinstrumente abgeschlossen. In der folgenden Tabelle werden die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten, die in Cashflow-Hedges abgebildet werden, aufgeführt:

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2025

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	23.774	69	107	-55
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	91.786	3.318	1.552	1.771
Devisenoptionskontrakte	6.236	201	44	166
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	2.429	51	33	17
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps	6.996	1.250	246	731

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2024

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	20.502	131	89	36
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	128.962	3.830	2.688	1.379
Devisenoptionskontrakte	8.321	126	104	35
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	1.549	152	0	35
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps	9.156	300	656	-741

Die Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten entspricht der Fair Value Änderung der designierten Komponente.

Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen von Hedge Accounting

Neben den Angaben zu den Sicherungsinstrumenten sind auch Angaben zu den Grundgeschäften getrennt nach Risikokategorie und Art der Designation in das Hedge Accounting anzugeben. Nachfolgend werden die im Zusammenhang von Fair-Value-Hedges gesicherten Grundgeschäfte getrennt von denen, die in Cashflow-Hedges einbezogen werden, aufgeführt:

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2025

Mio. €	Buchwert	Kumulierte Hedge Adjustments	Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr	Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen
Absicherung des Zinsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19.040	15	-78	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-
Finanzschulden	25.589	-784	-152	-
Absicherung des Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.267	9	8	-
Finanzschulden	-	-	-	-
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	34	-1	0	-
Finanzschulden	204	2	35	-

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2024

Mio. €	Buchwert	Kumulierte Hedge Adjustments	Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr	Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen
Absicherung des Zinsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	20.588	92	-202	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	-	-	-	-
Finanzschulden	30.909	-654	888	-
Absicherung des Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.335	0	3	-
Finanzschulden	461	-62	-50	-
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-	-	-	-
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	34	-1	-6	-
Finanzschulden	1.248	113	-3	-

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2025

		RÜCKLAGE FÜR	
Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	Aktive Cashflow-Hedges	Beendete Cashflow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	-77	-67	-13
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	10	3
Summe Absicherung Zinsrisiko	-77	-57	-9
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	1.909	2.104	204
Nicht-designierte Komponenten	-	-172	-52
Latente Steuern	-	-511	-42
Summe Absicherung Währungsrisiko	1.909	1.421	110
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	10	1	-
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	0	-
Summe Absicherung Zins- und Währungsrisiko	10	1	-
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	735	740	-47
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	-200	14
Summe Absicherung Rohstoffpreisrisiko	735	539	-34

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2024

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	RÜCKLAGE FÜR	
		Aktive Cashflow-Hedges	Beendete Cashflow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	15	18	-8
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	-13	2
Summe Absicherung Zinsrisiko	15	4	-6
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	1.433	1.413	19
Nicht-designierte Komponenten	-	-526	15
Latente Steuern	-	-223	-10
Summe Absicherung Währungsrisiko	1.433	664	24
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	48	26	-
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	-9	-
Summe Absicherung Zins- und Währungsrisiko	48	17	-
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	-782	-723	-58
Nicht-designierte Komponenten	-	-	-
Latente Steuern	-	217	17
Summe Absicherung Rohstoffpreisrisiko	-782	-506	-40

Entwicklung der Rücklage

Im Rahmen der Bilanzierung von Cashflow-Hedges sind die designierten effektiven Anteile einer Sicherungsbeziehung erfolgsneutral im sogenannten OCI I auszuweisen. Alle darüber hinausgehenden Änderungen des Marktwerts der designierten Komponente werden als Ineffektivität erfolgswirksam erfasst.

In nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Rücklage:

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASHFLOW-HEDGES (OCI I)

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins- Währungsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2025	-2	1.030	17	-547	498
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	-77	1.873	-27	849	2.618
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	-	-142	-	30	-112
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	13	-1.084	10	173	-888
Stand am 31.12.2025	-66	1.677	1	506	2.117

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASHFLOW-HEDGES (OCI I)

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins- Währungsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2024	33	1.669	-5	6	1.703
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	-38	117	58	-576	-439
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	-	-67	-	11	-56
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	4	-689	-37	13	-709
Stand am 31.12.2024	-2	1.030	17	-547	498

Die Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts erfolgt durch vorzeitige Beendigung von Sicherungsbeziehungen. Diese werden im Wesentlichen durch die Veränderung von Planzahlen zur Umsatzerlössicherung erzeugt.

Fair Value Änderungen nicht designierter Komponenten eines Derivats sind grundsätzlich ebenfalls unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Als Ausnahme von diesem Grundsatz gelten die Fair Value Änderungen aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen, soweit sie sich auf das Grundgeschäft beziehen. Zudem werden im Volkswagen Konzern die Fair Value Änderungen nicht designierter Terminkomponenten bei Währungssicherungsgeschäften im Rahmen von Cashflow-Hedges zunächst im Eigenkapital (Kosten der Sicherung) erfasst. Damit ergibt sich im Volkswagen Konzern eine sofortige erfolgswirksame Erfassung der Änderungen des Fair Values der nicht designierten Komponenten beziehungsweise Teilen hiervon nur im Falle von Ineffektivitäten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Übersicht der sich aus den nicht designierten Anteilen von Optionen und Währungssicherungsgeschäften ergebenden Veränderungen in der Rücklage für die Kosten der Sicherung:

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG - NICHT DESIGNIERTE ZEITWERTE VON OPTIONEN

Mio. €	WÄHRUNGSRISIKO	
	2025	2024
Stand am 01.01.	-24	-22
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	-18	-80
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	0	1
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	27	77
Stand am 31.12.	-15	-24

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG - NICHT DESIGNIERTE TERMINKOMPONENTE UND CROSS CURRENCY BASIS SPREAD (CCBS)

Mio. €	WÄHRUNGSRISIKO	
	2025	2024
Stand am 01.01.	-318	-785
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Terminkomponenten und CCBS		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	-336	-236
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	-50	-15
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	573	719
Stand am 31.12.	-131	-318

4.2 MARKTPREISRISIKO VOLKSWAGEN KONZERN (OHNE VOLKSWAGEN GROUP MOBILITY)

4.2.1 WÄHRUNGSRISIKO

Das Währungsrisiko des Volkswagen Konzerns (ohne Volkswagen Group Mobility) resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zinswährungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung wesentlicher Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im Finanzierungsbereich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken wurden Kurssicherungen im Jahr 2025, unter anderem in den Währungen australischer Dollar, brasilianischer Real, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Euro, Hongkong-Dollar, indische Rupie, japanischer Yen, kanadischer Dollar, mexikanischer Peso, norwegische Krone, polnischer Zloty, schwedische Krone, Schweizer Franken, Singapur-Dollar, südafrikanischer Rand, südkoreanischer Won, Taiwan-Dollar, tschechische Krone, ungarischer Forint und US-Dollar abgeschlossen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Volkswagen Konzern Finanzinstrumente eingeht.

Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen sich gegenüber den übrigen Währungen um 10 % auf- oder abgewertet hätten, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Sensitivitäten der zum 31. Dezember 2025 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen:

Mio. €	31.12.2025		31.12.2024	
	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation				
EUR / GBP				
Sicherungsrücklage	1.077	-1.079	1.868	-1.871
Ergebnis nach Ertragssteuern	-85	82	-113	110
EUR / SEK				
Sicherungsrücklage	420	-421	221	-221
Ergebnis nach Ertragsteuern	-707	691	-678	673
EUR / USD				
Sicherungsrücklage	-223	238	-33	55
Ergebnis nach Ertragsteuern	-694	728	-430	401
EUR / CHF				
Sicherungsrücklage	705	-716	810	-829
Ergebnis nach Ertragsteuern	4	-3	10	-11
EUR / CNY				
Sicherungsrücklage	201	-201	689	-648
Ergebnis nach Ertragssteuern	-70	69	-230	230
CAD / USD				
Sicherungsrücklage	-159	159	-55	55
Ergebnis nach Ertragsteuern	140	-142	54	-54
EUR / PLN				
Sicherungsrücklage	231	-231	243	-243
Ergebnis nach Ertragsteuern	-42	42	-38	38
EUR / JPY				
Sicherungsrücklage	143	-138	170	-168
Ergebnis nach Ertragsteuern	-36	36	-49	49
EUR / TWD				
Sicherungsrücklage	126	-126	134	-134
Ergebnis nach Ertragsteuern	-12	12	-21	21
EUR / BRL				
Sicherungsrücklage	17	-17	16	-16
Ergebnis nach Ertragsteuern	-98	98	112	-112
EUR / AUD				
Sicherungsrücklage	84	-84	167	-167
Ergebnis nach Ertragsteuern	-27	27	-27	27
EUR / CAD				
Sicherungsrücklage	80	-80	139	-139
Ergebnis nach Ertragsteuern	-20	20	-12	12
EUR / KRW				
Sicherungsrücklage	77	-77	107	-106
Ergebnis nach Ertragsteuern	-15	15	-20	19
USD / MXN				
Sicherungsrücklage	77	-77	31	-31
Ergebnis nach Ertragsteuern	-7	7	-12	12
SEK / CNY				
Sicherungsrücklage	-	-	-	-
Ergebnis nach Ertragsteuern	69	-69	22	-22

4.2.2 ZINSRISIKO

Das Zinsrisiko für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Group Mobility) resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden teilweise im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cashflow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps sowie kombinierte Zinswährungsswaps abgeschlossen. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt überwiegend fristenkongruent. Abweichungen vom Konzernstandard erfolgen auf Basis zentraler Limitvorgaben und unterliegen einer laufenden Überwachung.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2025 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 2 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2025 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2025 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 368 Mio. € (Vorjahr: 294 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2025 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 385 Mio. € (Vorjahr: 314 Mio. €) höher ausgefallen.

4.2.3 ROHSTOFFPREISRISIKO

Rohstoffrisiken für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Group Mobility) resultieren im Wesentlichen aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Eisen- und Nichteisenmetallen, Edelmetallen, Rohstoffbedarfen im Zusammenhang mit der Digitalisierungs- und Elektrifizierungsstrategie des Konzerns sowie CO₂-Zertifikaten und Kautschuk.

Zur Begrenzung von Rohstoffrisiken werden sowohl Waretermingeschäfte als auch Swaps abgeschlossen.

Solche Hedge-Geschäfte sind jedoch nicht für alle Rohstoffe möglich, zum Beispiel aufgrund von geringer Marktliquidität oder aufgrund fehlender Korrelation zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft. Ebenso wurden am Spotmarkt ausgewählte Rohstoffe erworben, die zu einer entsprechenden Bestandserhöhung geführt haben. Rohstoffpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese zeigt den Effekt von Änderungen der Risikovariable Rohstoffpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Nichteisenmetalle sowie der Kautschuk-Sicherungen zum 31. Dezember 2025 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 13 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2025 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 590 Mio. € (Vorjahr angepasst: 315 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

4.2.4 AKTIEN- UND ANLEIHEKURSRISIKO

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds sowie die zum Fair Value bewerteten Beteiligungen unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Die sich aus einer Variation der Marktzinssätze ergebenden Veränderungen der Anleihekurse werden wie die Bewertung von Währungs- und sonstigen Zinsrisiken aus den Spezialfonds sowie der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen in den Abschnitten 4.2.1 und 4.2.2 quantifiziert. Generell wird den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegengewirkt, dass in den Anlagerichtlinien bei der Anlage von Mitteln eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte vorgeschrieben wird. Zusätzlich sind in den Anlagerichtlinien feste Wertuntergrenzen definiert, welche mit Hilfe geeigneter Risikomanagementmaßnahmen eingehalten werden sollen. Daneben werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durchgeführt.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2025 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 555 Mio. € (Vorjahr: 478 Mio. €) und das Eigenkapital um 253 Mio. € (Vorjahr: 134 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2025 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 516 Mio. € (Vorjahr: 434 Mio. €) und das Eigenkapital um 253 Mio. € (Vorjahr: 134 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.3 MARKTPREISRISIKO VOLKSWAGEN GROUP MOBILITY

Das Währungskursrisiko der Volkswagen Group Mobility resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Zinsrisiko ergibt sich aus fristeninkongruenten Refinanzierungen und aus unterschiedlichen Zinselastizitäten der einzelnen Aktiv- und Passivpositionen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Währungs- beziehungsweise Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Im Rahmen der Zinssicherungsgeschäfte kommen Mikrohedges zum Einsatz. Die in diese Sicherungsstrategie einbezogenen Teile der festverzinslichen Vermögenswerte beziehungsweise Verbindlichkeiten werden entgegen der ursprünglichen Folgebewertung (fortgeführte Anschaffungskosten) zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die dadurch resultierenden Effekte in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die gegenläufigen Ergebniswirkungen der Zinssicherungsgeschäfte (Swaps) kompensiert. Zur Vermeidung von Währungsrisiken werden Währungssicherungskontrakte, bestehend aus Devisentermingeschäften und Zinswährungsswaps, eingesetzt. Alle Zahlungsströme in Fremdwährung werden abgesichert.

Zum 31. Dezember 2025 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 2.697 Mio. € (Vorjahr: 958 Mio. €) und für das Währungsrisiko 2.502 Mio. € (Vorjahr: 191 Mio. €).

Der Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken der Volkswagen Group Mobility betrug 3.987 Mio. € (Vorjahr: 981 Mio. €).

5. Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird im Volkswagen Konzern prospektiv im Wesentlichen mit der Critical-Terms-Match-Methode beurteilt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Tests auf Ineffektivitäten in Form der Dollar-Offset-Methode. Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Hierzu werden die kumulierten Wertänderungen der designierten Komponente des Sicherungs- und des Grundgeschäfts gegenübergestellt. Bei Nichtvorliegen eines Critical-Terms-Match wird für die nicht designierten Komponenten analog vorgegangen.

Nominalvolumen der derivativen Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Übersicht wird das Restlaufzeitprofil der Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente, welche nach den Regeln des Hedge Accounting im Volkswagen Konzern abgebildet werden, dargestellt:

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE 2025

Mio. €	RESTLAUFZEIT			NOMINAL- VOLUMEN GESAMT 31.12.2025
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting				
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	17.723	47.463	6.058	71.244
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY	4.228	6.856	42	11.126
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP	9.493	7.730	-	17.222
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	9.618	13.283	347	23.248
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CHF	2.682	7.188	107	9.977
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	18.212	15.408	167	33.787
Devisenoptionskontrakte				
Devisenoptionskontrakte USD	1.702	-	-	1.702
Devisenoptionskontrakte CHF	531	2.269	-	2.799
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	576	1.158	-	1.734
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	2.734	935	-	3.670
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps Aluminium	1.233	2.094	-	3.327
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps Kupfer	491	1.012	-	1.504
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps Nickel	633	1.159	7	1.799
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps übrige	306	60	-	366

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE 2024

Mio. €	RESTLAUFZEIT			NOMINAL- VOLUMEN GESAMT
	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2024
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting				
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	14.498	45.796	5.714	66.008
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY	5.378	10.103	-	15.481
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP	15.919	17.015	-	32.933
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	14.675	21.404	123	36.202
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CHF	2.942	8.670	418	12.029
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	19.767	16.682	76	36.526
Devisenoptionskontrakte				
Devisenoptionskontrakte CHF	1.204	2.281	-	3.485
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	2.835	2.001	-	4.836
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	2.272	854	-	3.127
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps Aluminium	1.366	1.901	-	3.267
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps Kupfer	527	1.330	7	1.865
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps Nickel	1.059	1.972	116	3.148
Wareterminkontrakte/Rohstoffswaps übrige	706	170	-	876

Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen und sonstige Derivate auf Eigenkapitalinstrumente im Wesentlichen im Rahmen von Fondsinvestitionen. Das Nominalvolumen mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr betrug 25,7 Mrd. € (Vorjahr: 30,3 Mrd. €). Das Nominalvolumen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr belief sich auf 3,6 Mrd. € (Vorjahr: 3,1 Mrd. €) und betrifft im Wesentlichen Optionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Europcar.

Ebenfalls im Rahmen von Fondsinvestitionen bestanden Kreditausfallsicherungen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 19,9 Mrd. € (Vorjahr: 17,4 Mrd. €).

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cashflow-Hedge Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 5,0 Mrd. € (Vorjahr: 3,2 Mrd. €) aufgelöst. Darüber hinaus waren aufgrund interner Risikovorgaben Sicherungsbeziehungen aufzulösen.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cashflow-Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Im Rahmen von Cashflow-Hedges hat der Volkswagen Konzern zur Absicherung des Zinsrisikos den durchschnittlichen Sicherungszins von 3,22 % erzielt. Darüber hinaus haben sich zur Absicherung des Währungsrisikos für die wesentlichen Währungspaare folgende Sicherungskurse ergeben: 1,16 EUR/USD; 0,88 EUR/GBP; 7,62 EUR/CNY; 0,93 EUR/CHF.

Zur Absicherung des Rohstoffpreisrisikos lagen die durchschnittlichen Sicherungskurse für Aluminium bei 2.601,43 USD/t, für Kupfer bei 8.779,40 USD/t und für Nickel bei 19.341,07 USD/t.

Marktwerte der Derivate-Volumina werden anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EUR	CAD	CHF	CNY	CZK	GBP	JPY	PLN	SEK	USD
Zins für sechs Monate	1,9340	2,2755	-0,0450	1,6096	3,3887	3,6467	0,7833	3,8537	2,0975	3,5690
Zins für ein Jahr	1,9390	2,3355	-0,0370	1,5842	3,4562	3,5406	0,9043	3,6145	2,1024	3,4125
Zins für fünf Jahre	2,3274	2,7630	0,3195	1,7200	3,8303	3,6570	1,5043	3,7394	2,5580	3,4155
Zins für zehn Jahre	2,6780	3,1330	0,6640	1,8750	4,1210	3,9965	1,8783	4,1725	2,9350	3,7560

37. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeitenden und der übrigen Stakeholder erreicht werden können. Insbesondere stehen die Erreichung der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, wird die Kapitalrendite (RoI) genutzt.

Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen) und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Übersteigt die Kapitalrendite den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investierten Vermögens. Im Konzern wird ein Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen von 9,0 % definiert, der

einerseits für die Geschäftseinheiten, andererseits für die einzelnen Produkte und Produktlinien gilt. Für den Konzernbereich Automobile wurde im Berichtsjahr eine Kapitalrendite von 4,8 % erzielt, die unter dem Mindestverzinsungsanspruch von 9,0 % liegt.

Aufgrund der Besonderheiten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen steht mit der Eigenkapitalrendite eine besondere Zielgröße im Mittelpunkt der Steuerung, die sich am eingesetzten Eigenkapital orientiert. Zur Ermittlung dieser Kennzahl wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt. Daneben besteht im Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen sowie das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen. Um die bankenaufsichtsrechtlichen Vorgaben stets einzuhalten, sind für die Volkswagen Financial Services AG sowie für die Volkswagen Bank in das interne Berichtswesen integrierte Planungsverfahren eingerichtet, durch die auf Basis der tatsächlichen und der erwarteten Geschäftsentwicklung laufend der jeweilige Eigenkapitalbedarf ermittelt wird. Hierdurch wurde auch im Berichtsjahr sichergestellt, dass die aufsichtsrechtlichen Mindestkapitalanforderungen sowohl auf Gruppenebene als auch auf Ebene einzelner, besonderer Eigenkapitalanforderungen unterliegender Gesellschaften immer eingehalten wurden.

Die Kapitalrendite im Konzernbereich Automobile sowie die Eigenkapitalrendite und die Eigenkapitalquote im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in folgender Tabelle dargestellt:

Mio. €	2025	2024
Konzernbereich Automobile^{1,2}		
Operatives Ergebnis nach Steuern	6.548	12.842
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	135.159	129.229
Kapitalrendite (RoI) in %	4,8	9,9
Konzernbereich Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	3.340	2.994
Durchschnittliches Eigenkapital	45.380	44.307
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	7,4	6,8
Eigenkapitalquote in %	14,2	14,4

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen; ohne Berücksichtigung der Ergebnis- und Vermögensseffekte aus der Kaufpreisallokation.

2 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

38. Eventualverbindlichkeiten

Mio. €	31.12.2025	31.12.2024
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	657	833
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	61	63
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	11	8
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	9.515	9.424
	10.244	10.329

Bei Verbindlichkeiten aus Bürgschaften verpflichtet sich der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen, sofern die Garantienehmer ihre Verpflichtungen nicht erfüllen.

Die Sonstigen Eventualverbindlichkeiten umfassen insbesondere mögliche Belastungen aus steuer- und zollrechtlichen Sachverhalten sowie Rechtsstreitigkeiten und Verfahren im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern und Anlegern. Die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik bestehenden Eventualverbindlichkeiten betragen dabei insgesamt 4,0 Mrd. € (Vorjahr: 4,0 Mrd. €), wobei 3,8 Mrd. € (Vorjahr: 3,8 Mrd. €) auf Anleagerklagen in Deutschland entfallen. Enthalten sind darüber hinaus bestimmte Umfänge von im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik stehenden Sammel- und Strafverfahren/Ordnungswidrigkeiten, soweit sie bewertbar sind. Ein Teil dieser Verfahren befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium, so dass bisher die Anspruchsgrundlagen teilweise durch die Kläger nicht spezifiziert wurden und/oder die Anzahl der Kläger beziehungsweise die geltend gemachten Beträge nicht hinreichend konkret feststehen. Diese Verfahren waren, soweit sie die Definition einer Eventualverbindlichkeit erfüllen, in der Regel mangels Bewertbarkeit nicht anzugeben.

Daneben sind in den Sonstigen Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 0,4 Mrd. € (Vorjahr: 0,5 Mrd. €) mögliche Belastungen aus Risiken enthalten, die aus Steuerverfahren der brasilianischen Finanzverwaltung gegen Volkswagen Truck & Bus (vormals: MAN Latin America) resultieren.

Die US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) hat seit 2016 weitere Ausweitungen der Rückrufe für diverse Modelle unterschiedlicher Hersteller, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden, verkündet. Daneben wurden auch Rückrufe in einzelnen Ländern von den lokalen Behörden gefordert. Von den Rückrufen sind auch Modelle des Volkswagen Konzerns betroffen. Hierfür wurden entsprechende Rückstellungen gebildet. Es kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es zu weiteren Ausweitungen kommen könnte, die auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen werden. Weitere Angaben gemäß IAS 37.86 können für den Sachverhalt derzeit aufgrund der noch andauernden technischen Untersuchungen und behördlichen Abstimmungen nicht angegeben werden.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen. Weitere Informationen finden sich in der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

39. Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmenden, Behörden, Händlern, Investoren, Kundinnen und Kunden, Lieferanten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kundinnen und Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Eine vergleichbare Herausforderung ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen divergierenden nationalen beziehungsweise internationalen gesetzlichen oder regulatorischen Vorgaben hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen oder Dokumenten auf der einen und nationalen beziehungsweise internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Ferner können Rechtsverfahren aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder im Zusammenhang mit angeblich unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels resultieren. Der Volkswagen Konzern begegnet dem Risiko unter anderem durch Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzlichen Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland, vor dem Einheitlichen Patentgericht und in den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen etwa zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten

beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Hauptforderung. Nebenforderungen, wie zum Beispiel etwaige Zinsen und Prozesskosten, werden grundsätzlich nicht berücksichtigt.

DIESELTHEMATIK

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realen Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieseldiagnostik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Diesellaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der hohen NO_x-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei. Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device“ durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board (CARB) – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückruftkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Auch die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur „Notice of Violation“ durch die EPA im November 2015 keine Kenntnis von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software“ in 3.0 l TDI-Motoren des Typs V6 hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren, und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren.

Als Folge der Dieseldisput wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Volkswagen gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatkägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs' Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieseldisput beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen ist, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO₂-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieseldisputkonzepten auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenziale hat das KBA von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht weiterhin von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für betroffene Aggregate Softwareupdates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kundinnen und Kunden umgesetzt.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Zusammenhang mit der Dieseldisput im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Im Mai 2025 wurde die seit September 2021 vor dem Landgericht Braunschweig durchgeführte Hauptverhandlung gegen teilweise auch ehemalige Beschäftigte der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldisput betreffend Motoren des Typs EA 189 mit einer Verurteilung der Angeklagten wegen Betruges abgeschlossen. Alle vier Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, die bei zweien von ihnen zur Bewährung ausgesetzt wurden. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig; alle Angeklagten legten Revision ein. Das von dem vorstehenden Verfahren abgetrennte Verfahren gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde im Juli 2025 vom Landgericht Braunschweig vorläufig eingestellt. Die Volkswagen AG ist an diesen Verfahren nicht beteiligt.

Das Landgericht München II hatte im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldisput betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II wurde im Juni 2023 abgeschlossen, und der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wie auch zwei weitere Angeklagte wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde. Als Bewährungsaufgaben wurden unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Im Dezember 2025 verwarf der Bundesgerichtshof (BGH) die Revisionen der Angeklagten. Das Urteil ist damit rechtskräftig.

Im August 2020 erhob die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren. Das für die Entscheidung über die Zulassung der Anklage zuständige Landgericht München II stellte das Verfahren gegen eines der drei angeklagten ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG gegen Auflage endgültig ein. Im Übrigen ließ das Gericht die Anklage gegen die beiden anderen ehemaligen Vorstandsmitglieder der AUDI AG zwischenzeitlich zur Hauptverhandlung zu.

Im Februar 2026 wurde bei einem Strafgericht in Paris Anklage gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Diesel-Thematik in Bezug auf Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erhoben. Die Anklage wirft der Volkswagen AG eine schwere Täuschung von Kunden und umweltstrafrechtliche Verstöße vor. Die Anklage stützt sich in weiten Teilen nicht auf eigene Beweiserhebungen durch die Behörden in Frankreich, sondern auf die öffentliche Berichterstattung und Berichte über Strafverfahren in Deutschland, unter anderem gegen ehemalige Konzernbeschäftigte der Volkswagen AG. Die Volkswagen AG tritt den Vorwürfen umfassend entgegen. Bereits 2018 hatte die Staatsanwaltschaft Braunschweig das Ordnungswidrigkeitenverfahren, das auch sämtliche in Frankreich verkauften Fahrzeuge umfasste und sich auch auf die Sachverhalte erstreckte, auf die sich nun die Anklage in Frankreich bezieht, mit einem Bußgeldbescheid gegen die Volkswagen AG rechtskräftig beendet. Wegen des europaweit geltenden Verbots der Doppelbestrafung (ne bis in idem) ist die Durchführung dieses weiteren strafrechtlichen Verfahrens gegen die Volkswagen AG unzulässig. Diese auch von der Staatsanwaltschaft Braunschweig geteilte Position wurde bereits von zahlreichen Gerichten und Behörden in mehreren europäischen Ländern bestätigt, unter anderem in Spanien, Belgien, Österreich, Schweiz und Portugal.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wiederhergestellt.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied mit Urteilen aus Juli und November 2022, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang entwickelte der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Das KBA leitete in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten und zweiten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, sowie in Bezug auf einzelne Fahrzeugmodelle mit Motoren des Typs EA 189 formelle Verwaltungsverfahren ein. Im Juli und Oktober 2023 erließ das KBA zwei Bescheide gegen die AUDI AG, in denen es feststellte, dass die ursprünglich integrierte Version der Thermofenster in einigen der betroffenen Fahrzeuge das neue verkehrstechnische EuGH-Kriterium nicht erfüllt. Die AUDI AG hat gegen beide Bescheide Widerspruch eingelegt, sodass die Bescheide nicht bestandskräftig sind. Das KBA erließ entsprechende Bescheide im Dezember 2023 gegen die Porsche AG und im Januar 2024 gegen die Volkswagen AG. Die Porsche AG und die Volkswagen AG legten Widerspruch gegen den jeweiligen Bescheid ein. Der Volkswagen Konzern hatte bereits zuvor damit begonnen, Softwareupdates zur Anpassung des Thermofensters an das neue verkehrstechnische Kriterium des EuGH auszurollen, und setzt dies weiter fort.

Das Schleswig-Holsteinische Obergerverwaltungsgericht wies im September 2025 die Berufungen der Volkswagen AG und des KBA gegen die erstinstanzliche Entscheidung des Verwaltungsgerichts Schleswig aus Februar 2023 zurück. Das Verwaltungsgericht Schleswig hatte einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das KBA stattgegeben und den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus aufgehoben, soweit dieser das Thermofenster, die sogenannte Höhenkorrektur (eine umgebungsdruckabhängige Regelung der Abgasrückführung) und die sogenannte Taxischaltung (eine von bestimmten Leerlaufzeiten abhängige Regelung der Abgasrückführung) als zulässige Abschalteinrichtungen einstufte. Das Schleswig-Holsteinische Obergerverwaltungsgericht bestätigte die Rechtsauffassung des Verwaltungsgerichts im Hinblick auf die temperaturabhängige sowie die umgebungsdruckabhängige Regelung der Abgasrückführung. Es ließ die Revision gegen seine Entscheidung nicht zu. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA legten gegen die Nichtzulassung der Revision Beschwerde ein. Bis zu einer Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts über die

Nichtzulassungsbeschwerde ist die Entscheidung des Schleswig-Holsteinischen Oberverwaltungsgerichts nicht rechtskräftig. In einem weiteren Klageverfahren der DUH, das sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche richtet und in dem das Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus Januar 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 übertragen und die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge aufgehoben hatte, legten die Volkswagen AG und das KBA im April 2024 Berufung ein. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Der Teil der Klage, der sich gegen Freigabebescheide für mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche richtet, war vor Urteilsspruch abgetrennt worden und ist in drei eigenständigen Verfahren weiterhin beim Verwaltungsgericht Schleswig anhängig. Weiterhin anhängig beim Verwaltungsgericht Schleswig ist noch eine weitere Klage der DUH, die sich gegen sämtliche Euro-5 und Euro-6b/c Dieselfahrzeuge des Konzerns richtet.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselfthematik international weitere Verwaltungsverfahren. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des EuGH zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen oder sonstige Konsequenzen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung mit nicht über 50 % ein. Für diese Fälle wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde.

2. Produktbezogene Klagen weltweit

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kundinnen und Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kundinnen und Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden waren im Berichtsjahr gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, den Niederlanden und Südafrika anhängig. Mit ihnen wurden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere waren die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Im ersten Sammelklageverfahren, das sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein Berufungsurteil, mit dem die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert wurde. Im August 2022 wurde die Revision von Volkswagen do Brasil gegen dieses Urteil durch den Superior Court of Justice teilweise zurückgewiesen. Auf das von Volkswagen do Brasil dagegen eingelegte Rechtsmittel hin hob der Superior Court of Justice die eigene Entscheidung vollumfänglich wieder auf. Das Verfahren wurde bezüglich Teilaspekten an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Das Berufungsgericht entschied im Oktober 2025 unter anderem, dass immaterielle Schäden nicht pauschal, sondern für jeden Fall individuell in separaten Verfahren festgelegt werden müssen. Das Urteil ist vollstreckbar, aber weiterhin nicht rechtskräftig. In der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, wies der Superior Court of Justice im April 2024 die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurück. Daraufhin legte die Klägerin Ende April 2024 eine einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) gegen diese Entscheidung beim Superior Court of Justice ein.

In England und Wales sowie Schottland wurden Klagen gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group United Kingdom Limited, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit verschiedenen anderen Dieselfahrzeugen bei Gericht eingereicht. In England und Wales wurden die sogenannte „outline generic particulars of claim“, die einen groben Überblick über die Klagebegründung enthalten, im September 2024 zugestellt. In Schottland wurden ab Oktober 2024 Anträge auf Einleitung einer Sammelklage und Bestellung eines Vertreters förmlich gegenüber der Volkswagen Group United Kingdom Limited, der Volkswagen Financial Services (UK) Limited, der Volkswagen AG, der SEAT S.A. und der Škoda Auto a.s. zugestellt. Die Einzelheiten der Klagen sind jeweils noch ungewiss.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In-Sammelklage, CLCV macht hauptsächlich die Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise Schadensersatz von 20-30 % des Kaufpreises, geltend. Im März 2025 erging ein prozessuales Urteil, mit dem die Opt-In-Sammelklage in Bezug auf die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG für zulässig erklärt wurde. Die Klage gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France wurde hingegen für unzulässig erachtet. Im weiteren Verlauf des Klageverfahrens wird sich das Gericht der ersten Instanz nun materiellrechtlich mit den Klageansprüchen befassen. Das prozessuale Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Klage kann im Rahmen einer Berufung gegen das zu erwartende erstinstanzliche Urteil überprüft werden.

In den Niederlanden unterzeichnete die Volkswagen AG im Juli 2025 einen Vergleich unter anderem mit der Stichting Volkswagen Car Claim und der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) zur Beendigung der Sammelklagen in Bezug auf EA 189-Fahrzeuge. Die auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der DEJF mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher bleibt teilweise anhängig, soweit sie andere Motoren als EA 189 betrifft. Im DEJF-Verfahren hatte das Berufungsgericht im August 2024 entschieden, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro-6 anwendbar sei. Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die rund 80 Tsd. Fahrzeuge, unter anderem des Motortyps EA 189, betrifft.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit rund 5 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig. Der BGH klärte in mehreren Grundsatzurteilen aus den Vorjahren wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren. Einzelheiten zu diesen Entscheidungen finden sich im Kapitel „Rechtsstreitigkeiten“ im Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns in dem Geschäftsjahr, in dem das jeweilige Grundsatzurteil entschieden wurde.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kundinnen und Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in einigen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieseldramatik erhoben.

Fast alle Anlegerklagen sind derzeit beim Landgericht Braunschweig oder beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die in Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Die gegen die Volkswagen AG in Deutschland anhängigen Anlegerklagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen im Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig begann im September 2018. Das Oberlandesgericht Braunschweig nahm in mehreren Hinweisbeschlüssen zu einigen grundsätzlichen Rechtsfragen der Auseinandersetzung Stellung. Im Juli 2023 erließ das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss und ordnete die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden an. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der, nach dem Erkenntnisstand der Volkswagen AG fehlenden, Kenntnis des Konzernvorstands, einzelner Konzernvorstandsmitglieder und/oder einzelner Mitglieder der Ad-hoc-Clearingstelle der Volkswagen AG (nach Auffassung des Senats die ad-hoc-verantwortlichen Personen) über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Abschaltvorrichtungen in Fahrzeugen der Volkswagen AG sowie die Vorstellungen dieses Personenkreises über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen. Teilweise trägt die Volkswagen AG die Beweislast. Die Vernehmungen begannen im September 2023 und wurden auch im Jahr 2025 fortgesetzt. Mehrere Zeugen machten ein Zeugnisverweigerungsrecht geltend. In einigen Fällen (keine ad-hoc-verantwortlichen Personen) bejahte das Oberlandesgericht Braunschweig ein umfassendes Zeugnisverweigerungsrecht. In anderen Fällen wurde die Entscheidung mit Verweis auf laufende strafrechtliche Ermittlungen gegen diese Personen verschoben. Seit Mitte September 2023 sagte eine Vielzahl von Zeugen aus. Bislang bekundete keiner der vernommenen Zeugen, dass Vorstandsmitglieder oder Ad-hoc-Verantwortliche der Volkswagen AG vor dem 18. September 2015 Kenntnis von einer nach Auffassung der Volkswagen AG kursrelevanten Information im Zusammenhang mit der Dieseldramatik hatten. Das Oberlandesgericht Braunschweig wird gemäß § 286 Zivilprozessordnung nach dem gesamten Inhalt der Verhandlungen und dem Ergebnis der Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden haben.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, anhängig. Am Oberlandesgericht Stuttgart war ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin war das Wolverhampton City Council, Administating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt worden. Das Oberlandesgericht Stuttgart erließ Ende März 2023 einen Musterentscheid. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des gegenwärtigen Stands des Prozessinhalts in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle ausgesetzten Anlegerklagen gegen die Porsche SE abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid legten die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde zum BGH ein. Die Volkswagen AG trat der Rechtsbeschwerde der Porsche SE als Streithelferin bei. Der BGH entschied mit Ende Januar 2026 bekanntgemachtem Beschluss vom 18. November 2025, das Rechtsbeschwerdeverfahren auszusetzen und dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) einige aus seiner Sicht entscheidungserhebliche Fragen zur Auslegung der Richtlinie 2003/6/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 28. Januar 2003 über Insider-Geschäfte und Marktmanipulation (Marktmissbrauchsrichtlinie) vorzulegen. Neben Fragen, die auf die Voraussetzungen einer Ad-hoc-Pflicht der Porsche SE für Vorgänge aus dem Organisationsbereich der Volkswagen AG abzielen, wurde die Frage

vorgelegt, ob Art. 6 Abs. 1 der Marktmissbrauchsrichtlinie dahin auszulegen ist, dass die Bekanntgabe einer Insiderinformation erst geboten ist, wenn der Emittent zurechenbare Kenntnis von der Insiderinformation hat. Der BGH wird nach einer Entscheidung des EuGH die Rechtsbeschwerde nach Maßgabe der vom EuGH gegebenen Antworten entscheiden.

Die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik weltweit geltend gemachten Ansprüche in Form von Anlegerklagen, gerichtlichen Mahn- und Güteanträgen sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG belaufen sich – trotz Klagerücknahmen und rechtskräftigen Klageabweisungen im Berichtsjahr – wie im Vorjahr auf circa 8,6 Mrd. €. Seit Beginn der Verfahren wurden Anlegerklagen in Höhe von über 1 Mrd. € zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 ordnete das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG an. Der Sonderprüfer sollte prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Die Volkswagen AG hatte gegen diese ursprünglich formal rechtskräftige Entscheidung Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Auch gegen die weitere, ursprünglich ebenfalls formal rechtskräftige Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle, einen anderen als den zunächst bestellten Sonderprüfer zu bestellen, hatte die Volkswagen AG Verfassungsbeschwerde erhoben. Nachdem das Bundesverfassungsgericht mit im November 2022 bekannt gegebenen Beschlüssen den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und die Verfahren an das Oberlandesgericht Celle zurückverwiesen hatte, wies dieses den Antrag auf Bestellung eines Sonderprüfers mit Beschluss aus November 2024 sowie den Antrag der Antragsteller im auf den Austausch des Sonderprüfers gerichteten Verfahren mit Beschluss aus Dezember 2024 zurück. Die Antragsteller erhoben gegen beide Entscheidungen jeweils Rechtsbeschwerde beim BGH. Daneben hatte die Volkswagen AG beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig wies die Unterlassungsklage im Sommer 2022 ab, die Volkswagen AG legte daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig ein.

Beim Landgericht Hannover wurde ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gerichtet ist. Dieses Verfahren wurde wieder aufgenommen, nachdem es zunächst bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren ruhend gestellt war.

5. Bewertung der Risiken aus der Dieseldiagnostik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2025 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 0,4 Mrd. € (Vorjahr: 0,6 Mrd. €). Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 Mrd. € (Vorjahr: 4,0 Mrd. €) im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 Mrd. € (Vorjahr: 3,8 Mrd. €). Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- beziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) erhob im Jahr 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008. Eingeklagt waren zuletzt, aus angeblich abgetretenem Recht, circa 2,26 Mrd. €. Ende September 2022 wies der 1. Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahrensentscheid sämtliche von den Klägern beantragten Feststellungsziele zurück oder erklärte diese für gegenstandslos. Damit wurde den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Gegen den Musterverfahrensentscheid gingen zwei Rechtsbeschwerden ein, von denen sich eine auch gegen die Volkswagen AG richtet.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen Volkswagen Truck & Bus ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für Volkswagen Truck & Bus geht. Im Dezember 2017 erging im sogenannten Administrative Court-Verfahren ein zweitinstanzliches, für Volkswagen Truck & Bus negatives Urteil. Gegen dieses Urteil erhob Volkswagen Truck & Bus vor dem regulären Gericht in 2018 Klage. In 2024 erfolgten wesentliche Reduktionen der Strafen durch eine neue Gesetzgebung. Im Mai 2025 überprüfte die brasilianische Generalstaatsanwaltschaft des Nationalen Schatzamtes die erste Phase des Verfahrens. In der Folge reduzierte sich das Risiko durch den teilweisen Abzug von Strafen, der entsprechenden Zinsen und der zugehörigen Verfahrenskosten. Durch den Teilerfolg in der ersten Phase reduzierte sich das Risiko von rund 3,1 Mrd. BRL auf rund 2,3 Mrd. BRL für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 und wird im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer ursprünglichen Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen weiterhin mit Unsicherheit behaftet.

Die indischen Zollbehörden leiteten Untersuchungen zur Frage der Anwendung von lokalen Zollsätzen bei ŠKODA Auto Volkswagen India Private Limited (ŠKODA Auto India) ein und erließen im Jahr 2024 eine „Show Cause Notice“. Eine finale Entscheidung durch die indischen Behörden erfolgte noch nicht. Als Reaktion auf die Vorwürfe reichte ŠKODA Auto India eine Klage beim High Court ein. Aufgrund des frühen Stadiums der Ermittlungen und der sich daraus ergebenden unsicheren Informationslage lassen sich diesbezügliche Risiken jedoch noch nicht abschließend quantifizieren.

Nachdem Volkswagen do Brasil in Brasilien erfolgreich gegen eine von der brasilianischen Bundesregierung vorgenommene und verfassungsgerichtlich für unzulässig erachtete Doppelbesteuerung von Fahrzeugen geklagt hatte, erstattete der Staat Brasilien Volkswagen do Brasil den überzahlten Betrag. Im Dezember 2023 verklagten unter anderem der brasilianische Händlerverband Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen (Assobrav) und einzelne Händler Volkswagen do Brasil mit der Begründung, dass die Händler mindestens teilweise Anspruch auf den erstatteten Betrag hätten. Es sind acht Klagen anhängig. Die Klage von Assobrav ist mit einem vorläufig geschätzten Streitwert von etwa 2,4 Mrd. BRL betragsmäßig mit Abstand die größte der Klagen. Im Januar 2024 wies das Gericht die Klage des Händlerverbands in vollem Umfang ab. Im Februar 2026 bestätigte das Berufungsgericht die Klageabweisung, das Urteil ist nicht rechtskräftig.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine im Jahr 2024 letztinstanzlich vom EuGH bestätigte

Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, da nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz ausgegangen wird. Für diejenigen Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müssten, spricht als dagegen, wurden Rückstellungen gebildet.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 0,5 Mrd. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkte sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kundinnen und Kunden wurden den Herstellern nicht vorgeworfen. Im Nachgang zur Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission aus Juli 2021 wurden im Vereinigten Königreich ab Ende 2021 mehrere Sammelklagen unter anderem gegen die Volkswagen AG eingereicht. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten ausgewiesen, da eine realistische Risikoeinschätzung im aktuellen Verfahrensstand nicht möglich ist. Die koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC hatte mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts analysiert und gab im April 2023 ihre Bußgeldentscheidung bekannt. Gegen die Volkswagen AG wurde kein Bußgeld verhängt, und die Porsche AG ist nicht von der Entscheidung betroffen. Gegen die AUDI AG wurde ein Bußgeld von umgerechnet knapp 3 Mio. € verhängt. Die AUDI AG und die Volkswagen AG legten vor dem zuständigen Gericht in Seoul/Korea Rechtsmittel gegen die Entscheidung ein. Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hatte, erließ im Januar 2022 ihre finale Entscheidung und stellte fest, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Eine rechtskräftige Entscheidungsbeurteilung liegt noch nicht vor. Die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG legten Rechtsmittel ein. Die chinesische Wettbewerbsbehörde eröffnete wegen vergleichbaren Sachverhalts Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG und erließ Auskunftersuchen. Im Juli 2024 eröffnete die brasilianische Wettbewerbsbehörde Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) ein Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG ebenso auf der Grundlage vergleichbarer Sachverhalte.

Im April 2025 verhängten die Europäische Kommission und die britische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) im Rahmen von Settlement-Verfahren Bußgelder gegen verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche. Überprüft worden war der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, ELV-Themen nicht wettbewerbslich zu nutzen, also keine Veröffentlichungen von relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) zu Wettbewerbszwecken vorzunehmen. Die Europäische Kommission verhängte ein Bußgeld in Höhe von rund 128 Mio. € gegen die Volkswagen AG. Die CMA verhängte gegen die Volkswagen AG und die Volkswagen Group UK zusammen ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 15 Mio. GBP. Damit sind diese Verfahren abgeschlossen. Auch die chinesische Wettbewerbsbehörde stellte der Volkswagen AG im Juni 2024 in dieser Angelegenheit ein Auskunftersuchen zu. Zudem durchsuchte die koreanische Wettbewerbsbehörde die Volkswagen Group Korea in demselben Zusammenhang und stellte Auskunftersuchen unter anderem gegen die Volkswagen Group Korea und die Volkswagen AG. In Spanien stellte die spanische Wettbewerbsbehörde SEAT S.A. im Februar 2026 ein Auskunftersuchen zu.

Die brasilianische Wettbewerbsbehörde CADE leitete im Oktober 2024 ein Verfahren gegen zahlreiche Unternehmen wegen des Vorwurfs eines kartellrechtlich unzulässigen Austauschs von Informationen im Personalbereich (Human Resources) ein. Im Volkswagen Konzern ist Volkswagen do Brasil Verfahrensbeteiligte.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Weiterhin anhängig ist das von Greenpeace begleitete Verfahren eines Biolandwirts gegen die Volkswagen AG. Der Kläger hatte in der im November 2021 vor dem Landgericht Detmold erhobenen Klage beantragt, die Volkswagen AG dazu zu verpflichten, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich soll Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Das Landgericht Detmold wies die Klage im Februar 2023 als unbegründet ab. Dagegen legte der Kläger im April 2023 Berufung beim Oberlandesgericht Hamm ein.

In dem Klageverfahren von Automobile Plant GAZ LLC (GAZ) in Russland über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB bestätigte nach dem Berufungsgericht und dem Kassationsgericht im Oktober 2025 auch das Oberste Gericht Russlands das Urteil aus Juli 2024, mit dem die Volkswagen AG zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB verurteilt worden war. Damit wurde das Urteil rechtskräftig. Die Volkswagen AG wird sich im Vollstreckungsverfahren weiter umfassend verteidigen. Im April 2025 übertrug die Klägerin GAZ ihre angeblichen Forderungen an eine dritte Gesellschaft Kameya JSC, die auf diesem Wege im Klageverfahren prozessual die Klägerstellung übernahm.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

	FÄLLIG	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT
Mio. €	2026	2027 - 2030	ab 2031	31.12.2025
Bestellobligo für				
Sachanlagen	8.336	2.262	1	10.599
Immaterielle Vermögenswerte	629	108	2	739
Investment Property	20	-	-	20
Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen	11.610	1.001	45	12.656
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	548	224	59	831
Übrige finanzielle Verpflichtungen	9.003	6.013	990	16.007
	30.145	9.609	1.098	40.851

	FÄLLIG	FÄLLIG	FÄLLIG	GESAMT
Mio. €	2025	2026 - 2029	ab 2030	31.12.2024
Bestellobligo für				
Sachanlagen	9.424	2.557	1	11.982
Immaterielle Vermögenswerte	804	158	1	963
Investment Property	42	-	-	42
Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen	12.635 ¹	1.170	32	13.837 ¹
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	599	264	22	885
Übrige finanzielle Verpflichtungen	9.471	6.082	1.232	16.785
	32.976¹	10.232	1.287	44.495¹

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Neben den in der Tabelle aufgeführten Sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen darüber hinaus Bestellobligos für Vorräte mit einer kurzen Umschlagsdauer, die im Wesentlichen aus dem Kooperations-Rahmenvertrag mit der Ford Motor Company über die gemeinsame Entwicklung von Transportern und mittelgroßen Pick-ups für den globalen Markt hervorgehen.

41. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers, EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, anzugeben.

Mio. €	2025	2024
Abschlussprüfungsleistungen	26	30
Andere Bestätigungsleistungen	6	5 ¹
Steuerberatungsleistungen	-	-
Sonstige Leistungen	0	1
	32	36¹

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Die Abschlussprüfungsleistungen entfielen im Wesentlichen auf die Prüfung des Konzernabschlusses der Volkswagen AG und von Jahresabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften sowie auf unterjährige Reviews des Zwischenkonzernabschlusses der Volkswagen AG und von Zwischenabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen umfassten im Wesentlichen gesetzlich und nicht gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen sowie nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen, einschließlich der Prüfung von Nachhaltigkeitsberichten.

42. Personalaufwand

Mio. €	2025	2024
Löhne und Gehälter	39.484	40.009
Soziale Abgaben	7.540	7.406
Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	2.056	2.371
	49.080	49.786

43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeitende

	2025	2024
Leistungslöhner	244.463	257.511
Indirekter Bereich	344.573	340.790
	589.036	598.301
davon Mitarbeitende in passiver Phase der Altersteilzeit	16.592	13.845
Auszubildende	16.310	16.222
	605.346	614.523
Mitarbeitende der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	61.818	68.201
	667.164	682.724

44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Februar 2026 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2014 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 12 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1,75 Mrd. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe ist diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Nettoliquidität werden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe wird im März 2026 erfolgen.

45. Vergütung auf Basis von Performance Shares

Ausgewählten Begünstigten innerhalb des Konzerns werden Vergütungen auf Basis von Performance-Share-Plänen gewährt. Die Ausgestaltung der Pläne variiert zwischen den gewährenden Konzerngesellschaften beziehungsweise deren Referenzaktien sowie den Hierarchieebenen der Begünstigten.

Performance-Share-Pläne auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie

Auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie werden dem Vorstand, dem Top-Management sowie dem Management und ausgewählten Teilnehmenden unterhalb des Managements im Wesentlichen funktionsgleiche Performance-Share-Pläne gewährt, die vollständig durch Barausgleich seitens der Volkswagen AG oder der gewährenden Konzerngesellschaft erfüllt werden.

VORSTAND UND TOP-MANAGEMENT-KREIS

Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans für die Mitglieder des Konzernvorstands hat eine vierjährige Laufzeit. Zum Zeitpunkt der Gewährung wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Volkswagen Vorzugsaktie in Performance Shares umgerechnet und den Begünstigten als reine Rechengröße zugeteilt. Entsprechend dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie erfolgt die Festschreibung der Anzahl der Performance Shares auf Basis einer vierjährigen, zukunftsgerichteten Performance-Periode. Nach Ablauf der Performance-Periode findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents. Für Vorstandsmitglieder ist der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan auf 200 % (ab 2023 auf 250 %) des Zielbetrags begrenzt. Zugleich gelten Malus- und Clawback-Regelungen: Bei relevantem Fehlverhalten während des Bemessungszeitraums können Zahlungen aus dem Performance-Share-Plan gekürzt oder zurückgefordert werden. Weitere Informationen zur Ausgestaltung und Zielsetzung des Performance-Share-Plans für Mitglieder des Konzernvorstands finden sich im Vergütungsbericht.

Die Performance-Periode für die Begünstigten des Top-Managements erstreckt sich auf drei Jahre und der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200 % des Zielbetrags begrenzt.

		31.12.2025	31.12.2024
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	47	54
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	146	259
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	108	100
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	111	117
Anzahl der gewährten Performance Shares	Stück	3.385.631	2.706.206
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	1.305.460	1.096.012

MITGLIEDER DES MANAGEMENTS UND AUSGEWÄHLTE TEILNEHMEDE UNTERHALB DES MANAGEMENTS

Der Auszahlungsbetrag für Mitglieder des Managements und ausgewählte Teilnehmende unterhalb des Managements wird bestimmt, indem der Zielbetrag mit dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie und dem Verhältnis zwischen Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents und Anfangs-Referenzkurses multipliziert wird. Die Zielerreichung wird auf Basis einer dreijährigen Performance-Periode mit einjährigem Zukunftsbezug ermittelt.

Im Geschäftsjahr wurden den begünstigten Mitgliedern des Managements und ausgewählten Teilnehmenden unterhalb des Managements ein Zielbetrag, dem eine Zielerreichung von 100 % zugrunde liegt, in Höhe von 505 Mio. € (Vorjahr: 623 Mio. €) zugeteilt. Zum 31. Dezember 2025 betrug der Gesamtbuchwert der Verpflichtung, der dem inneren Wert der Schulden entsprach, 613 Mio. € (Vorjahr: 565 Mio. €). In der Berichtsperiode wurde für diese Zuteilung ein Gesamtaufwand in Höhe von 638 Mio. € (Vorjahr: 576 Mio. €) erfasst.

Andere Performance-Share-Pläne

Darüber hinaus geben Konzerngesellschaften eigene Performance-Share-Pläne aus, die sich im Wesentlichen an den Performance-Share-Plänen der Volkswagen AG orientieren.

Bei den Performance-Share-Plänen der Porsche AG wird abweichend der Grad der Zielerreichung auf Basis des jährlichen Ergebnisses und der Kursentwicklung der Porsche Vorzugsaktie bestimmt. Für die Vorstandsmitglieder und das Top-Management wird der Performance-Share-Plan jeweils mit zukunftsbezogener vierjähriger Laufzeit gewährt. Für die Mitglieder des Managements wird der Plan grundsätzlich mit vierjähriger Laufzeit und einjährigem Zukunftsbezug gewährt.

Bei den Performance-Share-Plänen der TRATON Group wird der Grad der Zielerreichung auf Basis des jährlichen Ergebnisses und der Kursentwicklung der TRATON Aktie bestimmt. Für die Vorstandsmitglieder, Vorstände der Marken der TRATON Group, die nicht dem aktienrechtlichen Vorstand der TRATON SE angehören, und Mitglieder des Managements bei International Motors werden Performance-Share-Pläne mit zukunftsbezogener drei- beziehungsweise vierjähriger Laufzeit gewährt. Für die Mitglieder des Managements und ausgewählte Teilnehmende unterhalb des Managements der TRATON Group wird ein Plan grundsätzlich mit vierjähriger Laufzeit und einjährigem Zukunftsbezug gewährt.

Zum 31. Dezember 2025 betrug der aus diesen Plänen resultierende Gesamtbuchwert der Verpflichtung 139 Mio. € (Vorjahr: 160 Mio. €) und der innere Wert der Schulden 64 Mio. € (Vorjahr: 89 Mio. €). In der Berichtsperiode wurde ein Gesamtaufwand in Höhe von 87 Mio. € (Vorjahr: 115 Mio. €) erfasst.

46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Volkswagen AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Volkswagen AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Partei der Volkswagen AG stehen.

Alle Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen und Unternehmen werden regelmäßig zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche SE die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE über die Hauptversammlung nicht alle Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Volkswagen AG wählen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken und gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 8. Januar 2026 am 31. Dezember 2025 über 20,00 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurde – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht).

Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE

Die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG am 1. August 2012 wirkt sich wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge, geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns aus:

- > Unverändert gilt, dass die Volkswagen AG die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt hat, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH ergebende steuerliche Belastungen (z.B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart GmbH von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen

Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

Im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden weitere Verträge geschlossen und Erklärungen abgegeben, dazu zählen im Wesentlichen:

- > Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- > Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei.
- > Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- > Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG und dem Stammaktienverkauf an die Porsche SE auf eine maßgebliche Teilhabe von Vertretern der Porsche SE im Aufsichtsrat der Porsche AG geeinigt. Letztentscheidungsrechte der von Volkswagen bestimmten Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat im Hinblick auf die Lenkung der maßgeblichen Tätigkeiten im Sinne des IFRS 10 bei der Porsche AG stellen eine Beherrschung durch die Volkswagen AG weiterhin sicher.

Im Rahmen des Aktienkaufvertrags übernahm die Volkswagen AG als Garantiegeberin mehrere Garantien gegenüber der Porsche SE, die die Porsche SE im Wesentlichen so stellen wie die Erwerber der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs. Darüber hinaus übernimmt die Volkswagen AG wenige weitere marktübliche und überwiegend auf die positive Kenntnis der Volkswagen AG begrenzte Garantien. Die Veräußerung von Stammaktien aus dem Börsengang der Porsche AG durch die Porsche SE unterliegt bis zum Jahr 2027 Beschränkungen.

Im Zuge des Börsengangs der Porsche AG und des Stammaktienverkaufs an die Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 haben die Porsche SE und die Volkswagen AG unter anderem auch eine „Ablauf- und Anpassungsvereinbarung sowie Vereinbarung zur Anpassung der Grundlagenvereinbarung“ abgeschlossen. Diese führte unter anderem zur Anpassung der in der Grundlagenvereinbarung enthaltenen Regelungen zur Organbesetzung der Porsche AG.

Weitere Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und nahestehenden Personen und Unternehmen:

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	2025	2024	2025	2024
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	4	0	0
Aufsichtsräte	3	3	2	5
Vorstandsmitglieder	0	0	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.246	1.065	2.441	2.168
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	15.590	18.606	1.817	1.447
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	544	425	2.932	2.897
Versorgungspläne	2	2	5	3
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	1	1
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	5	4	5	5

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.12.2025	31.12.2024	31.12.2025	31.12.2024
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	0	0	2
Aufsichtsräte	0	0	92	123
Vorstandsmitglieder	0	0	80	79
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.974	2.576 ¹	2.252	2.334
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	19.046	17.710	5.363	5.004 ¹
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	456	403	1.083	9.194 ¹
Versorgungspläne	3	2	0	0
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	-	-	3	4
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	2	1

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 1.679 Mio. € (Vorjahr: 2.614 Mio. €) nicht enthalten. Weiterhin beinhalten die Tabellen ebenfalls nicht die an die Porsche SE gezahlten Dividenden in Höhe von 1.271 Mio. € (Vorjahr: 1.703 Mio. €) sowie die an das Land Niedersachsen gezahlte Dividende in Höhe von 372 Mio. € (Vorjahr: 531 Mio. €).

Die Entwicklung der erbrachten Lieferungen und Leistungen an Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen betrifft im Wesentlichen die Zulieferungen an die chinesischen Joint Venture-Gesellschaften.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 14.714 Mio. € (Vorjahr angepasst: 13.290 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.957 Mio. € (Vorjahr: 3.770 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 1.108 Mio. € (Vorjahr angepasst: 1.571 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 181 Mio. € (Vorjahr: 157 Mio. €).

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 561 Mio. € (Vorjahr angepasst: 460 Mio. €) wertberichtigt wurden. Im Geschäftsjahr 2025 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 550 Mio. € (Vorjahr: 445 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 76 Mio. € (Vorjahr: 73 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 1.123 Mio. € (Vorjahr: 1.492 Mio. €) getätigt.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten und sonstigen nahestehenden Personen beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten und sonstigen nahestehenden Personen, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Die Verpflichtungen gegenüber dem Vorstand enthalten ausstehende Salden für den Jahresbonus, die Fair Values der den Vorstandsmitgliedern gewährten Performance Shares sowie die Pensionsrückstellungen in Höhe von 72,4 Mio. € (Vorjahr: 70,4 Mio. €).

Über die oben genannten Werte hinaus sind für Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns folgende Aufwendungen für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2025	2024
Kurzfristig fällige Leistungen	36.009.699	37.042.203
Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien	9.404.032	11.781.129
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (nur Dienstzeitaufwand)	5.110.060	5.548.098
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	6.909.105	-
	57.432.896	54.371.430

Den angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu. Dies gilt entsprechend für den Vertreter der leitenden Angestellten im Aufsichtsrat.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder.

47. Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz (WpHG)

Porsche

1) Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Porsche Automobil Holding SE an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt.

2) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt. Sämtliche vorgenannten 149.696.680 Stimmrechte sind dem jeweiligen Mitteilenden nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die den Mitteilenden zugerechneten Stimmrechte werden über Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 3 WpHG gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt und die in den Klammern angegeben sind:

Mag. Josef Ahorner, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mag. Louise Kiesling, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Oliver Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Kai Alexander Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mark Philipp Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche, Österreich

(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche, Österreich

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Peter Daniell Porsche, Österreich

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland

(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich

(Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich

(Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich

(Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich

(Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich

(Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich

(Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich

(Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland

(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland

(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland

(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich

(Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland

(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland

(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Hans Michel Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland;
Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland;
Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich),

Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland;
Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland).

3) Die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich, und die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 jeweils die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag jeweils 53,13 % (156.702.015 Stimmrechte) beträgt.

Sämtliche vorgenannten 156.702.015 Stimmrechte sind der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:

- Porsche GmbH, Salzburg/Österreich;
- Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

Von den vorgenannten 156.702.015 Stimmrechten sind der Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, 50,76 % der Stimmrechte (149.696.753 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:

- Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
- Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

4) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr (indirekter) Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 29. September 2010 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.

5) Die LK Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 12.08.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 10.08.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der LK Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der LK Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart; Familien Porsche-Kiesling Beteiligung GmbH, Grünwald; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald.

6) Die Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

7) Die Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

8) Die Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Louise Daxer-Piech GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Louise Daxer-Piech GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

9) Die Ahorner Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich; Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

10) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungsverwaltungs GmbH, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 16. Dezember 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 15. Dezember 2014 die Schwellen von 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % und 3 % der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tag 0 % der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

11) Die Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 17. Dezember 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 15. Dezember 2014 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

12) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 jeweils mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat:

- Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Österreich,
- Dr. Dr. Christian Porsche, Österreich,
- Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Österreich.

Davon sind jedem der vorgenannten Mitteilenden jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihnen zugerechneten Stimmrechte werden dabei jeweils über folgende von ihnen kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salzburg; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

13) Die Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % und 3 % der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tage 0 % der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

14) Die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % und 3 % der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tage 0 % der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

15) Die Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

16) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.07.2015 jeweils mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat:

- Dr. Geraldine Porsche, Österreich,
- Diana Porsche, Österreich,
- Felix Alexander Porsche, Deutschland.

Davon sind jedem der vorgenannten Mitteilenden jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihnen zugerechneten Stimmrechte werden dabei jeweils über folgende von ihnen kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

17) Die Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 4. August 2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 31. Juli 2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

18) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 03.06.2016

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung

- ☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
☒ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
☐ Sonstiger Grund:

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Name: Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.- Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche
 Registrierter Sitz und Staat:

4. Namen der Aktionäre mit 3 % oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
 Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung

01.06.2016

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
neu	52,22%	52,22%	52,22%	295089818
letzte Mitteilung	50,73%	n/a%	0,00%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen				
a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0%	52,22%
Summe	154093681		52,22%	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeit- raum/ Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimm- rechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeit- raum/ Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimm- rechte absolut	Stimm- rechte in %
Einbrin- gungsver- trag	n/a	n/a	physisch	154093681	52,22%
			Summe	154093681	52,22%

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen			
[] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderlevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).			
[X] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	52,22%	52,22%
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

19) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 03.06.2016

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten☒ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte☐ Sonstiger Grund:**3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen**

Name:

Herr Dr. Wolfgang Porsche

Registrierter Sitz und Staat:

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.

Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung

01.06.2016

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimm- rechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimm- rechte des
neu	52,22%	52,22%	52,22%	295089818
letzte Mitteilung	50,76%	n/a%	0,00%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen				
a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0%	52,22%
Summe	154093681		52,22%	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeit- raum/ Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimm- rechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungs- zeitraum/ Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimm- rechte in %
Einbringungs- vertrag	n/a	n/a	physisch	154093681	52,22%
			Summe	154093681	52,22%

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

[] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

[X] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	52,22%	52,22%
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstif- tung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

20) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 17.06.2016

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten☒ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte☒ Sonstiger Grund: Konzernmitteilung aufgrund konzerninterner Umstrukturierung**3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen**

Name:

Registrierter Sitz und Staat:

Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.

Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung

15.06.2016

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
neu	52,22%	0,00%	52,22%	295089818
letzte Mitteilung	52,22%	52,22%	52,22%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen				
a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	Direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0%	52,22%
Summe	154093681		52,22%	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instru- ments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeit- raum/ Laufzeit	Stimm- rechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instru- ments	Fällig- keit/ Verfall	Ausübungs- zeit- raum/Lauf- zeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimm- rechte ab- solut	Stimmrechte in %
					%
			Summe		%

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

[] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderlevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

[X] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding-GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

21) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 10.11.2017

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten☐ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte☒ Sonstiger Grund: Veräußerung eines Tochterunternehmens**3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen**

Name:

Registrierter Sitz und Staat:

Herr Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand Karl

Piëch, Geburtsdatum: 17.04.1937

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.**5. Datum der Schwellenberührung**

08.11.2017

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
neu	0,00%	0,00%	0,00%	295089818
letzte Mitteilung	50,76%	n/a%	n/a%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen				
a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	0	0,00%	0,00%
Summe	0		0,00 %	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		%

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
					%
			Summe		%

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen			
[X] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderlevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).			
[] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG	
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)	
Datum der Hauptversammlung:	
Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung:	% (entspricht Stimmrechten)

10. Sonstige Erläuterungen
Diese Stimmrechtsmitteilung erfolgt gleichzeitig mit befreiender Wirkung für die Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, und die Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg. Auf Grund der Veräußerung der Beteiligung an der Auto 2015 Beteiligungs GmbH durch die Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, werden auch der Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, und der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg, keine Stimmrechte an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT mehr zugerechnet.

22) Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 18.12.2024

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland, 529900NNUPAGGOMPXZ31

2. Grund der Mitteilung

- ☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
☐ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
☒ Sonstiger Grund: Ausscheiden aus der Kontrolle

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Natürliche Person (Vorname, Nachname):

Hans-Peter Ing. Porsche Geburtsdatum: 29.10.1940

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
5. Datum der Schwellenberührung

18.12.2024

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte nach §41 WpHG
neu	0,00%	0,00%	0,00%	295089818
letzte Mitteilung	50,73%	0,00%	n/a%	/

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen				
a. Stimmrechte (§§ 33, 34 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)
DE0007664005	0	0	0,00%	0,00%
Summe	0		0,00 %	

b.1. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
			0	0,00%
		Summe	0	0,00%

b.2. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				0	0,00%
			Summe	0	0,00%

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen			
☒ Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen, die Stimmrechte des Emittenten (1.) halten oder denen Stimmrechte des Emittenten zugerechnet werden. ☐ Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher

9. Bei Vollmacht gemäß § 34 Abs. 3 WpHG		
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 34 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)		
Datum der Hauptversammlung:		
Gesamtstimmrechtsanteil (6.) nach der Hauptversammlung:		
Anteil Stimmrechte	Anteil Instrumente	Summe Anteile
%	%	%

10. Sonstige Informationen

23) Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 21.03.2025

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESellschaft, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland, 529900NNU-PAGGOMPXZ31

2. Grund der Mitteilung

- ☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
☐ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
☒ Sonstiger Grund: Eintritt in die Kontrolle

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Andreas Johann Kiesling, BA, MA
Geburtsdatum: 29.08.1989

4. Namen der Aktionäre

mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung

20.03.2025

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimm- rechte nach §41 WpHG
neu	53,35 %	0,00 %	53,35 %	295089818
letzte Mitteilung	n/a %	n/a %	n/a %	/

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen

a. Stimmrechte (§§ 33, 34 WpHG)

ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)
DE0007664005	0	157426554	0,00 %	53,35 %
Summe	157426554		53,35 %	

b.1. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG

Art des Instru- ments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte ab- solut	Stimmrechte in %
			0	0,00 %
		Summe	0	0,00 %

b.2. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instru- ments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Barausgleich oder phy- sische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				0	0,00 %
			Summe	0	0,00 %

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen			
[] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen, die Stimmrechte des Emittenten (1.) halten oder denen Stimmrechte des Emittenten zugerechnet werden. [X] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Andreas Johann Kiesling, BA, MA (bezüglich weiterer Familiengesellschafter siehe Ziff. 10)	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH			
Porsche Automobil Holding SE	53,35 %		53,35 %

9. Bei Vollmacht gemäß § 34 Abs. 3 WpHG		
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 34 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)		
Datum der Hauptversammlung:		
Gesamtstimmrechtsanteil (6.) nach der Hauptversammlung:		
Anteil Stimmrechte	Anteil Instrumente	Summe Anteile
%	%	%

10. Sonstige Informationen
Ergänzung zu Ziff. 8: Dr. Wolfgang Porsche/Dr. Dr. Christian Porsche/Dipl.- Design. Stephanie Porsche-Schröder/Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche/Felix Alexander Porsche/Gerhard Anton Porsche/Dr. Ferdinand Oliver Porsche/Mag. Mark Philipp Porsche/KSupplement to section 8ai Alexander Porsche/Dr. Geraldine Porsche/Peter Daniell Porsche/Diana Porsche/Hubertus Josef Kiesling, BSc

24) Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 21.03.2025

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland, 529900NNU-PAGGOMPXZ31

2. Grund der Mitteilung

- ☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
☐ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
☒ Sonstiger Grund: Eintritt in die Kontrolle

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Hubertus Josef Kiesling, BSc
Geburtsdatum: 23.09.1992

4. Namen der Aktionäre

mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung

20.03.2025

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimm- rechte nach §41 WpHG
neu	53,35 %	0,00 %	53,35 %	295089818
letzte Mitteilung	n/a %	n/a %	n/a %	/

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen
a. Stimmrechte (§§ 33, 34 WpHG)

ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)
DE0007664005	0	157426554	0,00 %	53,35 %
Summe	157426554		53,35 %	

b.1. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG

Art des Instru- ments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte ab- solut	Stimmrechte in %
			0	0,00 %
		Summe	0	0,00 %

b.2. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Barausgleich oder phy- sische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				0	0,00 %
			Summe	0	0,00 %

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen			
[] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen, die Stimmrechte des Emittenten (1.) halten oder denen Stimmrechte des Emittenten zugerechnet werden. [X] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Hubertus Josef Kiesling, BSc (bezüglich weiterer Familiengesellschafter siehe Ziff. 10)	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	53,35 %		53,35 %

9. Bei Vollmacht gemäß § 34 Abs. 3 WpHG		
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 34 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)		
Datum der Hauptversammlung:		
Gesamtstimmrechtsanteil (6.) nach der Hauptversammlung:		
Anteil Stimmrechte	Anteil Instrumente	Summe Anteile
%	%	%

10. Sonstige Informationen
Ergänzung zu Ziff. 8: Dr. Wolfgang Porsche/Dr. Dr. Christian Porsche/Dipl.- Design. Stephanie Porsche-Schröder/Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche/Felix Alexander Porsche/Gerhard Anton Porsche/Dr. Ferdinand Oliver Porsche/Mag. Mark Philipp Porsche/Kai Alexander Porsche/Dr. Geraldine Porsche/Peter Daniell Porsche/Diana Porsche/Andreas Johann Kiesling, BA, MA

25) Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 07.04.2025

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland, 529900NNU-PAGGOMPXZ31

2. Grund der Mitteilung

☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten

☐ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten

☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte

☒ Sonstiger Grund: freiwillige Konzernmitteilung aufgrund Schwellenberührung eines Tochterunternehmens

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Wolfgang Dr. Porsche

Geburtsdatum: 10.05.1943

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Christian Dr. Dr. Porsche

Geburtsdatum: 21.03.1974

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Stephanie Dipl.-Design. Porsche-Schröder

Geburtsdatum: 11.02.1978

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche

Geburtsdatum: 14.04.1993

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Felix Alexander Porsche

Geburtsdatum: 15.02.1996

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Gerhard Anton Porsche

Geburtsdatum: 05.06.1938

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Ferdinand Oliver Dr. Porsche

Geburtsdatum: 13.03.1961

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Mark Philipp Mag. Porsche

Geburtsdatum: 17.09.1977

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Kai Alexander Porsche

Geburtsdatum: 14.12.1964

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Geraldine Dr. Porsche

Geburtsdatum: 22.07.1980

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Peter Daniell Porsche

Geburtsdatum: 17.09.1973

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Diana Porsche

Geburtsdatum: 03.03.1996

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Andreas Johann Kiesling, BA, MA

Geburtsdatum: 29.08.1989

Natürliche Person (Vorname, Nachname): Hubertus Josef Kiesling, BSc

Geburtsdatum: 23.09.1992

4. Namen der Aktionäre

mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung

04.04.2025

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimm- rechte nach §41 WpHG
neu	53,35 %	0,00 %	53,35 %	295089818
letzte Mitteilung	52,22 %	0 %	52,22 %	/

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen**a. Stimmrechte (§§ 33, 34 WpHG)**

ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)
DE0007664005	0	157426554	0,00 %	53,35 %
Summe	157426554		53,35 %	

b.1. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte ab- solut	Stimmrechte in %
			0	0,00 %
		Summe	0	0,00 %

b.2. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG

Art des Instruments	Fäl- ligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Barausgleich oder phy- sische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrecht e in %
				0	0,00 %
			Summe	0	0,00 %

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

[] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen, die Stimmrechte des Emittenten (1.) halten oder denen Stimmrechte des Emittenten zugerechnet werden. [X] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:			
Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Meldepflichtige Nr.1 bis 14	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche Zweite GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%		%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	53,35 %	%	53,35 %
-			
Dr. Wolfgang Porsche/Dr. Dr.Christian Porsche/Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder/Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche/Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche Zweite GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	53,35 %	%	53,35 %

9. Bei Vollmacht gemäß § 34 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 34 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil (6.) nach der Hauptversammlung:

Anteil Stimmrechte	Anteil Instrumente	Summe Anteile
%	%	%

10. Sonstige Informationen

Eine 100-prozentige Beteiligung an der Ferdinand Alexander Porsche GmbH wurde von der Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH auf die Ferdinand Alexander Porsche Zweite GmbH im Rahmen einer konzerninternen Umstrukturierung übertragen.

26) Herr Hubertus Josef Kiesling, BSc, Österreich, hat der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 08. April 2025 – und unter Bezugnahme auf die Stimmrechtsmitteilung vom 21. März 2025 – gem. § 43 Abs. 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Das Überschreiten der Stimmrechtsschwellen ist nicht auf einen Erwerb von Aktien durch den Mitteilenden zurückzuführen, sondern auf eine erstmalige Zurechnung von Stimmrechten aus Aktien eines Tochterunternehmens des Mitteilenden (§ 34 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG).

1) Mit dem Stimmrechtserwerb verfolgte Ziele:

- a) Der der Zurechnung der Stimmrechte zugrunde liegende Sachverhalt dient weder der Erzielung von Handelsgewinnen des Mitteilenden noch der Umsetzung strategischer Ziele.
- b) Der Mitteilende beabsichtigt derzeit nicht, innerhalb der nächsten zwölf Monate weitere Stimmrechte durch Erwerb oder auf sonstige Weise zu erlangen.
- c) Der Mitteilende strebt derzeit keine weitere Einflussnahme auf die Besetzung von Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen der Emittentin an, die über das bereits bestehende Maß an Einflussnahmemöglichkeiten im Rahmen des rechtlich Zulässigen hinausgeht.
- d) Der Mitteilende strebt in seiner Funktion als mittelbarer Aktionär derzeit keine wesentliche Änderung der Kapitalstruktur der Emittentin an, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis von Eigen- und Fremdfinanzierung und die Dividendenpolitik.

2) Herkunft der für den Erwerb verwendeten Mittel:

Der Erwerb der Stimmrechte ist nicht auf einen Erwerb von Aktien an der Emittentin durch den Mitteilenden, sondern auf eine Zurechnung von Stimmrechten gemäß §§ 34 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zurückzuführen. Eigen- oder Fremdmittel wurden zur Finanzierung des Erwerbs von Stimmrechten nicht aufgewendet.“

27) Herr Andreas Johann Kiesling, BA, MA, Österreich, hat der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 08. April 2025 – und unter Bezugnahme auf die Stimmrechtsmitteilung vom 21. März 2025 – gem. § 43 Abs. 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Das Überschreiten der Stimmrechtsschwellen ist nicht auf einen Erwerb von Aktien durch den Mitteilenden zurückzuführen, sondern auf eine erstmalige Zurechnung von Stimmrechten aus Aktien eines Tochterunternehmens des Mitteilenden (§ 34 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG).

1) Mit dem Stimmrechtserwerb verfolgte Ziele:

- a) Der der Zurechnung der Stimmrechte zugrunde liegende Sachverhalt dient weder der Erzielung von Handelsgewinnen des Mitteilenden noch der Umsetzung strategischer Ziele.
- b) Der Mitteilende beabsichtigt derzeit nicht, innerhalb der nächsten zwölf Monate weitere Stimmrechte durch Erwerb oder auf sonstige Weise zu erlangen.
- c) Der Mitteilende strebt derzeit keine weitere Einflussnahme auf die Besetzung von Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen der Emittentin an, die über das bereits bestehende Maß an Einflussnahmemöglichkeiten im Rahmen des rechtlich Zulässigen hinausgeht.
- d) Der Mitteilende strebt in seiner Funktion als mittelbarer Aktionär derzeit keine wesentliche Änderung der Kapitalstruktur der Emittentin an, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis von Eigen- und Fremdfinanzierung und die Dividendenpolitik.

2) Herkunft der für den Erwerb verwendeten Mittel:

Der Erwerb der Stimmrechte ist nicht auf einen Erwerb von Aktien an der Emittentin durch den Mitteilenden, sondern auf eine Zurechnung von Stimmrechten gemäß §§ 34 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zurückzuführen. Eigen- oder Fremdmittel wurden zur Finanzierung des Erwerbs von Stimmrechten nicht aufgewendet."

28) Die Ferdinand Alexander Porsche Zweite GmbH mit Sitz in Grünwald, Landkreis München, Deutschland, eingetragen im Handelsregister des Amtsgerichts München unter HRB 287799, hat der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 15. April 2025 – und unter Bezugnahme auf die Stimmrechtsmitteilung von Herrn Dr. Wolfgang Porsche, Herrn Dr. Dr. Christian Porsche, Frau Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Herrn Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Herrn Felix Alexander Porsche, Herrn Gerhard Anton Porsche, Herrn Dr. Ferdinand Oliver Porsche, Herrn Mag. Mark Philipp Porsche, Herrn Kai Alexander Porsche, Frau Dr. Geraldine Porsche, Herrn Peter Daniell Porsche, Frau Diana Porsche, Herrn Andreas Johann Kiesling, BA, MA, und Herrn Hubertus Josef Kiesling, BSc vom 4. April 2025 – gem. § 43 Abs. 1 WpHG Folgendes mitgeteilt:

„Das Überschreiten der Stimmrechtsschwellen ist nicht auf einen Erwerb von Aktien durch die Mitteilende zurückzuführen, sondern auf eine erstmalige Zurechnung von Stimmrechten aus Aktien eines Tochterunternehmens der Mitteilenden (§ 34 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG)

1) Mit dem Stimmrechtserwerb verfolgte Ziele:

- a) Der der Zurechnung der Stimmrechte zugrunde liegende Sachverhalt dient weder der Erzielung von Handelsgewinnen der Mitteilenden noch der Umsetzung strategischer Ziele.
- b) Die Mitteilende beabsichtigt derzeit nicht, innerhalb der nächsten zwölf Monate weitere Stimmrechte durch Erwerb oder auf sonstige Weise zu erlangen.
- c) Die Mitteilende strebt derzeit keine weitere Einflussnahme auf die Besetzung von Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorganen der Emittentin an, die über das bereits bestehende Maß an Einflussnahmemöglichkeiten im Rahmen des rechtlich Zulässigen hinausgeht.
- d) Die Mitteilende strebt in ihrer Funktion als mittelbare Aktionärin derzeit keine wesentliche Änderung der Kapitalstruktur der Emittentin an, insbesondere im Hinblick auf das Verhältnis von Eigen- und Fremdfinanzierung und die Dividendenpolitik.

2) Herkunft der für den Erwerb verwendeten Mittel:

Der Erwerb der Stimmrechte ist nicht auf einen Erwerb von Aktien an der Emittentin durch die Mitteilende, sondern auf eine Zurechnung von Stimmrechten gemäß §§ 34 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zurückzuführen. Eigen- oder Fremdmittel wurden zur Finanzierung des Erwerbs von Stimmrechten nicht aufgewendet."

Qatar

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of the State of Qatar, acting by and through the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to the State of Qatar pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:

(aa) Qatar Investment Authority, Doha, Qatar;

(bb) Qatar Holding LLC, Doha, Qatar;

(cc) Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg;

(dd) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands.

(2) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (bb) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

(3) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and behalf of Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, that its direct and indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (cc) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no.1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:

- (a) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands;
 (b) Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany.

(2) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Netherlands B.V. are held via the entity as set forth in (1) (b) which is controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amounts to 3 % or more.

(3) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany, that its direct voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 3 %, 5 %, 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date.

Land Niedersachsen

1) Veröffentlichung gemäß § 40 Abs. 1 WpHG vom 28.03.2025

1. Angaben zum Emittenten

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland, 529900NNU-PAGGOMPXZ31

2. Grund der Mitteilung

- ☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
☐ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
☒ Sonstiger Grund: freiwillige Konzernmitteilung aufgrund Schwellenberührung eines Tochterunternehmens

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Juristische Person: Land Niedersachsen, vertreten durch das Niedersächsische Finanzministerium
 Registrierter Sitz, Staat: Hannover, Deutschland

4. Namen der Aktionäre

mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
 Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH
 Wissenschafts- und Forschungsförderung Niedersachsen gGmbH

5. Datum der Schwellenberührung

26.03.2025

6. Gesamtstimmrechtsanteile				
	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimm- rechte nach §41 WpHG
neu	20,001594904234 %	0,00 %	20,001594904234 %	295089818
letzte Mitteilung	20,26 %	n/a %	n/a %	/

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen**a. Stimmrechte (§§ 33, 34 WpHG)**

ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)	direkt (§ 33 WpHG)	zugerechnet (§ 34 WpHG)
DE0007664005	800	59021870	0,00 %	20,00 %
Summe	59022670		20,001594904234 %	

b.1. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 1 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte ab- solut	Stimmrechte in %
			0	0,00 %
		Summe	0	0,00 %

b.2. Instrumente i.S.d. § 38 Abs. 1 Nr. 2 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Barausgleich oder phy- sische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				0	0,00 %
			Summe	0	0,00 %

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

[] Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen, die Stimmrechte des Emittenten (1.) halten oder denen Stimmrechte des Emittenten zugerechnet werden.

[X] Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Land Niedersachsen	%	%	%
Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH	9,76 %	%	9,76 %
Wissenschafts- und Forschungsförderung Niedersachsen gGmbH	10,25 %	%	10,25 %

9. Bei Vollmacht gemäß § 34 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 34 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil (6.) nach der Hauptversammlung:

Anteil Stimmrechte	Anteil Instrumente	Summe Anteile
%	%	%

10. Sonstige Informationen

Übertragung von Aktien mit Stimmrechten auf ein Tochterunternehmen im Wege einer Ausgliederung nach UmwG.

2) Das Land Niedersachsen hat am 8. Januar 2026 mitgeteilt, dass es zum 31. Dezember 2025 insgesamt 59.022.790 Stammaktien und 100 Vorzugsaktien der Volkswagen AG hält. Von den Stammaktien werden 920 direkt durch das Land gehalten, 28.777.270 indirekt über die landeseigene Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH (HanBG) und 30.244.600 über die Wissenschafts- und Forschungsförderung Niedersachsen gGmbH, eine 100%-Beteiligung.

48. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 14. November 2025 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagen-group.com/erklaerungen dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben im Dezember 2025 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage <https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html> dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG haben im Dezember 2025 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage <https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance> dauerhaft zugänglich gemacht.

49. Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die den Mitgliedern des Vorstands gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 48,3 Mio. € (Vorjahr: 49,2 Mio. €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den aktiven Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2025 insgesamt 250.710 Performance Shares zugeteilt (Vorjahr: 201.434), deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 20,1 Mio. € (Vorjahr: 19,9 Mio. €) belief.

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 7,8 Mio. € (Vorjahr: 7,8 Mio. €).

Pensionsansprüche und Leistungen an ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 6,9 Mio. € (Vorjahr: 0,0 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 244,3 Mio. € (Vorjahr: 265,2 Mio. €).

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht erläutert. Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Vergütungskomponenten.

Wolfsburg, 24. Februar 2026

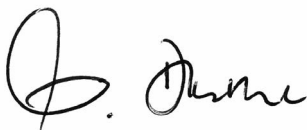
Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Wolfsburg, 24. Februar 2026

Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Oliver Blume



Arno Antlitz



Ralf Brandstätter



Gernot Döllner



Manfred Döss



Thomas Schäfer



Thomas Schmall-von Westerholt



Hauke Stars

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2025, der Konzern-Eigenkapitalentwicklung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 sowie dem Konzernanhang, einschließlich wesentlicher Informationen zu den Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 geprüft. Die in der Anlage genannten Bestandteile des Konzernlageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den vom International Accounting Standards Board (IASB) herausgegebenen IFRS Accounting Standards (im Folgenden „IFRS Accounting Standards“), wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2025 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Wir geben kein Prüfungsurteil zu den in der Anlage genannten Bestandteilen des Konzernlageberichts ab.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Über-

einstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und dem International Code of Ethics for Professional Accountants (including International Independence Standards) des International Ethics Standards Board for Accountants (IESBA Code), wie er bei Abschlussprüfungen von Einheiten von öffentlichem Interesse einschlägig ist. Wir haben auch unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen und dem IESBA Code erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. WERTHALTIGKEIT DER GOODWILLS UND DER ERWORBENEN MARKENNAMEN

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Zur Beurteilung der Werthaltigkeit der in der Bilanz ausgewiesenen Goodwills und der erworbenen Markennamen überprüft die Gesellschaft jährlich auf Basis der jeweils aktuellen Unternehmensplanung der zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, ob eine Wertminderung vorliegt. Das Ergebnis der Ermittlung eines möglichen Wertminderungsbedarfs im Rahmen der durchgeführten Werthaltigkeitstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten einschätzen und welche Diskontierungszinssätze für die Abzinsung dieser Zahlungsströme bestimmt werden. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, denen der Goodwill zugeordnet ist, wird grundsätzlich als Barwert der erwarteten zukünftigen Zahlungsströme unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen bestimmt.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung, dem Übergang zu autonom fahrenden Fahrzeugen sowie sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der zukünftigen Marktanteile des Volkswagen-Konzerns, der zu erzielenden Margen, insbesondere bei batterieelektrischen Fahrzeugen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Ebenso sind Unsicherheiten in Bezug auf eine mögliche Verzögerung der Durchsetzung der Elektromobilität und die hohe Wettbewerbsintensität, insbesondere ausgehend von neuen chinesischen Herstellern, zu berücksichtigen. Darüber hinaus bedingen protektionistische Maßnahmen in Form von Zöllen zunehmende Unsicherheiten. Die Schätzungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und könnten zukünftig angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bestehen darüber hinaus in der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten für Zwecke der Wertminderungstests, der Festlegung der jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsraten.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen in Relation zur Bilanzsumme, der im Zwischenabschluss zum Stichtag 30. September 2025 erfassten Wertminderung des auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit Porsche Automobile entfallenden Goodwills, der der Bewertung zugrunde liegenden Komplexität sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume, waren die Wertminderungstests für die Goodwills und die erworbenen Markennamen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Die unterjährig vorgenommene Absenkung des strategischen Renditeniveaus auf Ebene der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG stellte einen Wertminderungsindikator („triggering event“) i.S.d. IAS 36 dar. In der Folge war im Rahmen der Zwischenabschlusserstellung zum Zwischenabschlussstichtag 30. September 2025 ein anlassbezogener Wertminderungstest auf Ebene des Geschäftssegments Porsche durchzuführen.

Im Rahmen der prüferischen Würdigung zum Zwischenabschlussstichtag 30. September 2025 haben wir die zentralen Planungsannahmen des anlassbezogenen Wertminderungstests analysiert und kritisch hinterfragt. Hierzu wurden Befragungen und Managementgespräche mit den jeweils planungsverantwortlichen Personen auf Konzern- und Markenebene durchgeführt. Ferner haben wir das Modell gewürdigt und die dem anlassbezogenen Wertminderungstest zugrundeliegenden Planannahmen verprobt.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Wir haben auf Basis des internen Berichtswesens des Volkswagen-Konzerns beurteilt, ob für die erworbenen Markennamen die Marken die niedrigste Ebene innerhalb des Volkswagen-Konzerns darstellen, die weitestgehend unabhängig voneinander Zahlungsmittelzuflüsse generieren, und ob die Goodwills für interne Managementzwecke auf Ebene der Marken überwacht werden.

Den im Volkswagen-Konzern eingerichteten Planungsprozess sowie den Prozess zur Durchführung der Werthaltigkeitstests haben wir analysiert und die wirksame Ausgestaltung der in den Prozessen identifizierten Kontrollen beurteilt. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte operative Fünf-Jahresplanung des Volkswagen-Konzerns mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen. Weiterhin haben wir beurteilt, inwieweit nach dem Bilanzstichtag beschlossene und in der Konzernplanung enthaltene Maßnahmen in die Ermittlung des Nutzungswertes einzubeziehen waren. Die wesentlichen Prämissen der Planung für ausgewählte Marken, denen wesentliche Goodwills sowie erworbene Markennamen zugeordnet sind, haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt.

Bei der Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen sowie aktuelle makroökonomische und geopolitische Entwicklungen, wie Veränderungen bei Zöllen, berücksichtigt. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge, die Erwartungen hinsichtlich der Entwicklung der Marktanteile des Volkswagen-Konzerns insgesamt sowie die Auswirkungen auf die geplanten Investitionen, insbesondere in Zusammenhang mit der Transformation des Kerngeschäfts, sowie deren mittelbare Auswirkungen auf die von den gesetzlichen Vertretern erwarteten, nachhaltigen Zahlungsmittelzuflüsse untersucht.

Im Hinblick auf die Überleitung der Mittelfristplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsraten durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt. Zur Beurteilung der verwendeten Diskontierungszinssätze und Wachstumsraten haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Werthaltigkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der Goodwills und der erworbenen Markennamen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ zu den Immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den Goodwills und zu den erworbenen Markennamen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ zu „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 12 „Immaterielle Vermögenswerte“. Im Konzernlagebericht verweisen wir auf das Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“, Abschnitt „Risiken und Chancen“, dort im Unterabschnitt „Risiken aus der Wertminderung von Goodwill, Markennamen oder aktivierten Entwicklungskosten“. Zu der unterjährig vorgenommenen Wertberichtigung auf den – dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten – Goodwill verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“.

2. ANSATZ UND WERTHALTIGKEIT VON ENTWICKLUNGSKOSTEN

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u. a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Aufgrund der technologischen Transformation des Volkswagen-Konzerns und damit verbundenen neuen Entwicklungsbereichen (u. a. hohe Investitionen in Elektromobilität, Software und autonomes Fahren) steigt die Komplexität von Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielt in diesem Zusammenhang eine zunehmend bedeutsame Rolle und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet.

Solange noch keine planmäßige Abschreibung der aktivierten Entwicklungskosten erfolgt, sind diese mindestens einmal jährlich als Teil der zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit einem Wertminderungstest auf Ebene der als zahlungsmittelgenerierende Einheiten definierten Marken zu unterziehen. Die Annahme der Erzielung künftigen wirtschaftlichen Nutzens sowie das Ergebnis der Überprüfung der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten im Rahmen der vorgenommenen Analysen und Wertminderungstests sind in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung, dem Übergang zu autonom fahrenden Fahrzeugen sowie sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der zukünftigen Marktanteile des Volkswagen-Konzerns, der zu erzielenden Margen, insbesondere bei batterieelektrischen Fahrzeugen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Ebenso sind Unsicherheiten in Bezug auf eine mögliche Verzögerung der Durchsetzung der Elektromobilität und die hohe Wettbewerbsintensität, insbesondere ausgehend von neuen chinesischen Herstellern, zu berücksichtigen. Darüber hinaus bedingen protektionistische Maßnahmen in Form von Zöllen zunehmende Unsicherheiten. Die Schätzungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und könnten zukünftig angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bestehen darüber hinaus in der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten für Zwecke der Wertminderungstests, der Festlegung der jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsraten.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der aktivierten Entwicklungskosten in Relation zur Bilanzsumme, der im Zwischenabschluss zum Stichtag 30. September 2025 erfassten Wertminderung der auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit Porsche Automobile entfallenden Entwicklungskosten, der der Bewertung zugrunde liegenden Komplexität sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume, waren der Ansatz von Entwicklungskosten sowie der Wertminderungstest im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den Prozess zur Abgrenzung der Forschungs- von den Entwicklungskosten, insbesondere im Hinblick auf die Aktivierungsvoraussetzungen, gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir analytische Prüfungshandlungen, wie Vergleiche von Projektbudgets und Aktivierungsquoten, durchgeführt, Unterlagen zur Dokumentation der Projektumsetzbarkeit eingesehen und in Teilbereichen prozessbezogene Kontrollen getestet. Außerdem haben wir das Aktivierungskriterium des künftigen wirtschaftlichen Nutzens auf der Basis der Annahmen hinsichtlich der Zahlungsmittelzuflüsse der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der die aktivierten Entwicklungsleistungen zugeordnet werden, gewürdigt.

Darüber hinaus haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bestimmung der relevanten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Den im Volkswagen-Konzern eingerichteten Planungsprozess sowie den Prozess zur Durchführung der Wertminderungstests haben wir analysiert und die wirksame Ausgestaltung der in den Prozessen identifizierten Kontrollen beurteilt. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte operative Fünf-Jahresplanung des Volkswagen-Konzerns mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen. Weiterhin haben wir beurteilt, inwieweit nach dem Bilanzstichtag beschlossene und in der Konzernplanung enthaltene Maßnahmen in die Ermittlung des Nutzungswertes einzubeziehen waren. Die wesentlichen Prämissen der Planung für ausgewählte Marken mit wesentlichen aktivierten Entwicklungskosten haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt.

Bei der Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen sowie aktuelle makroökonomische und geopolitische Entwicklungen, wie Veränderungen bei Zöllen, berücksichtigt. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge sowie die Auswirkungen auf die geplanten Investitionen sowie deren mittelbare Auswirkungen auf die, von den gesetzlichen Vertretern erwarteten, nachhaltigen Zahlungsmittelzuflüsse untersucht.

Im Hinblick auf die Überleitung der Mittelfristplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsraten durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt. Zur Beurteilung der verwendeten Diskontierungszinssätze und Wachstumsraten haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich des Ansatzes und der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten keine Einwände ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der für die aktivierten Entwicklungskosten angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ zu den Immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den aktivierten Entwicklungskosten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ zu „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 12 „Immaterielle Vermögenswerte“.

3. BILANZIELLE BEHANDLUNG DER RISIKOVORSORGEN FÜR DIE DIESELTHEMATIK

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Aufgrund von Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten bei Abgasemissionen von Dieselmotoren in bestimmten Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns leiteten Regierungsbehörden zahlreicher Länder (insbesondere in Europa, den USA und Kanada) in den vergangenen Jahren Untersuchungen ein, die noch nicht vollumfänglich abgeschlossen sind.

Als Ergebnis eigener und behördlicher Feststellungen wurden vom Volkswagen-Konzern für die betroffenen Fahrzeuge in den verschiedenen Ländern teils unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt, die Hard- und Softwaremaßnahmen, Fahrzeugrückkäufe, die frühzeitige Beendigung von Leasingverhältnissen sowie teilweise Ausgleichszahlungen an Fahrzeughalter umfassen. Die Hard- und Softwaremaßnahmen sind zum Bilanzstichtag weitestgehend abgeschlossen. Die Risikovorsorgen für die Dieselthematik umfassen im Wesentlichen Rückstellungen aus behördlichen und zivilrechtlichen Verfahren. Darüber hinaus bestehen rechtliche Risiken aus weiteren strafrechtlichen und behördlichen Verfahren sowie zivilrechtlichen Klagen insbesondere von Kunden und Wertpapierinhabern.

Die zum 31. Dezember 2025 gebildeten Rückstellungen und die im Konzernanhang ausgewiesenen Eventualverbindlichkeiten unterliegen infolge der andauernden umfangreichen rechtlichen und behördlichen Ermittlungen und Verfahren, der Komplexität der verschiedenen Sachverhalte und der Entwicklung der aktuellen Rechtsprechung sowie der Marktbedingungen für gebrauchte Dieselfahrzeuge einem erheblichen Schätzrisiko. Ob und in welcher Höhe für die rechtlichen Risiken aus der Dieselthematik Rückstellungen zu bilden oder Eventualverbindlichkeiten anzugeben sind, ist dabei in hohem Maße durch die Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter beeinflusst. Wie im Konzernanhang dargestellt, haben die gesetzlichen Vertreter bei ihren Einschätzungen und Annahmen insbesondere berücksichtigt, dass die Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten und inzwischen überwiegend abgeschlossenen Maßnahmen zur Aufklärung der Dieselthematik unverändert keine Bestätigung dafür ergeben haben, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von einer bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten.

Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Zur Beurteilung des Ansatzes sowie der Bewertung der Rückstellungen für Rechtsrisiken und des Ausweises von Eventualverbindlichkeiten infolge der Dieselthematik haben wir im Rahmen einer risikoorientierten Auswahl bedeutsamer Vorgänge neben vorliegenden behördlichen Bescheiden und aktuellen gerichtlichen Urteilen insbesondere Arbeitsergebnisse und Stellungnahmen von Experten, die durch die gesetzlichen Vertreter des Volkswagen-Konzerns beauftragt wurden, gewürdigt. Darüber hinaus haben wir unter Einbindung eigener Rechts- und Forensik-Experten regelmäßig Gespräche mit der Rechtsabteilung geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den Einschätzungen bezüglich der laufenden Verfahren geführt haben, erläutern zu lassen. Erhaltene externe Rechtsanwaltsbestätigungen haben wir mit der von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Risikoeinschätzung abgeglichen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten erfolgte darüber hinaus auch eine regelmäßige Durchsicht öffentlich verfügbarer Informationen, wie z. B. der Medienberichterstattung.

Wir haben zudem das Mengen- und Wertgerüst der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten für einzelne Sachverhalte anhand eingegangener Klageschriften, geschlossener Vergleiche und ergangener Urteile stichprobenartig überprüft. Weiterhin haben wir in Bezug auf das Wertgerüst, soweit beobachtbar, die aktuellen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter mit Erfahrungswerten der Vergangenheit abgeglichen. Für wesentliche Zuführungen zu den Rückstellungen haben wir untersucht, inwieweit diese auf neuen Sachverhalten bzw. auf Änderungen in den Schätzparametern beruhen und hierzu entsprechende Nachweise eingeholt. Zur Analyse wesentlicher

Inanspruchnahmen der Rückstellungen haben wir uns ein Verständnis über die eingerichteten prozessualen Kontrollen verschafft und in Stichproben untersucht, ob diese auf abgeschlossenen Vergleichen bzw. ergangenen Urteilen beruhen und entsprechende Zahlungen geleistet wurden.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der bilanziellen Behandlung der Risikovorsorgen für die Dieselthematik ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik einschließlich der Ausführungen zu den zugrunde liegenden Ursachen, zu der Kenntnislage von Vorstandsmitgliedern sowie zu den Auswirkungen auf diesen Abschluss sind in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse“, „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ zu den „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ und „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 30 „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“, Textziffer 38 „Eventualverbindlichkeiten“ und Textziffer 39 „Rechtsstreitigkeiten“ des Konzernanhangs und im Konzernlagebericht im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“, Abschnitt „Rechtsrisiken“, dort im Unterabschnitt „Dieselthematik“ enthalten.

4. VOLLSTÄNDIGKEIT UND BEWERTUNG DER RÜCKSTELLUNGEN FÜR GEWÄHRLEISTUNGSVERPFLICHTUNGEN

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Ermittlung der Verpflichtungen aus Gewährleistungsansprüchen erfolgt auf der Basis des geschätzten Schadensverlaufs und des Kulanzverhaltens. Sofern außergewöhnliche technische Einzelrisiken erwartet werden, erfolgt eine gesonderte Einschätzung, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Maßnahmen zu ihrer Behebung notwendig sind und entsprechende Rückstellungen gebildet werden müssen.

Die Höhe der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ist insgesamt bedeutsam. Darüber hinaus ergeben sich neben allgemeinen Ermessensspielräumen in der Auswahl der Bewertungsverfahren sowie der Einschätzung der Verpflichtungen derzeit höhere Schätzunsicherheiten aufgrund des steigenden Anteils von Hybrid- und batterieelektrischen Fahrzeugen mit geringen Erfahrungswerten in Bezug auf deren Schadensanfälligkeiten. Vor dem Hintergrund der Höhe des Rückstellungsbetrags und der bei der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war die Vollständigkeit und Bewertung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Hinsichtlich der Bilanzierung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen haben wir uns mit den zugrunde liegenden Prozessen zur Erfassung der bisherigen Schadensfälle, zur Ermittlung und Bewertung des geschätzten zukünftigen Schadensverlaufes sowie zur Bildung der Rückstellungen befasst und in Teilbereichen die Effektivität der implementierten Kontrollen getestet.

Vor dem Hintergrund der Unsicherheit in Bezug auf den geschätzten zukünftigen Schadensverlauf haben wir die zugrunde liegenden Bewertungsannahmen, insbesondere zu den erwarteten Schadensraten pro Fahrzeug und deren Kosten, mit Hilfe von Analysen auf der Basis von Vergangenheitsdaten beurteilt. Im Falle fehlender Erfahrungswerte wurden die zugrunde liegenden Annahmen der gesetzlichen Vertreter nachvollzogen und auf Basis von Vergangenheitsdaten für vergleichbare Sachverhalte plausibilisiert. Anhand der aus diesen Vergangenheitsdaten abgeleiteten Berechnungsgrundlagen haben wir die für die erwarteten Schadensfälle je Fahrzeug geschätzten Kosten nachvollzogen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen haben wir darüber hinaus die für die Rückstellungsbildung zugrunde gelegte Anzahl der verkauften Fahrzeuge mit den Absatzmengen abgestimmt. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir, einschließlich der Abzinsung, methodisch und rechnerisch nachvollzogen.

Für wesentliche technische Einzelrisiken haben wir deren erwartete Schadenshäufigkeiten sowie die Ermittlung der erwarteten Kosten je Fall bzw. Fahrzeug auf der Grundlage von Dokumentationen über bisherige Schadensfälle, der Einsicht in Beschlüsse technischer Gremien und von Erörterungen mit den zuständigen Abteilungen beurteilt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den im Rahmen der Bilanzierung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ zu den „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 30 „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“.

5. ERMITTLUNG DER ERWARTETEN RESTWERTE DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE IM RAHMEN DES WERTHALTIGKEITSTESTS

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Im Bilanzposten vermietete Vermögenswerte werden Fahrzeuge aus Operating-Leasingverträgen ausgewiesen. Die Werthaltigkeit der vermieteten Vermögenswerte hängt insbesondere vom erwarteten Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Vertragslaufzeit ab. Die erwarteten Restwerte werden vierteljährlich von der Gesellschaft überprüft. Dabei werden in Abhängigkeit von lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen einbezogen. Im Rahmen dessen sind insbesondere Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise zu treffen.

Die Restwerte von Fahrzeugen werden insbesondere durch die Entwicklung der Kaufkraft in den jeweiligen Märkten und damit der konjunkturell bedingten Nachfrage sowie bei Elektrofahrzeugen durch eine erhöhte Innovationsgeschwindigkeit und staatliche Fördermaßnahmen beeinflusst. Aufgrund der anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikte, protektionistischer Tendenzen sowie dem daraus resultierenden Risiko negativer Auswirkungen auf die weltweite Konjunktur bestanden im Geschäftsjahr weiterhin erhöhte Schätzunsicherheiten bei der Ermittlung der erwarteten Restwerte. Vor diesem Hintergrund war die Ermittlung der erwarteten Restwerte von im Rahmen von OperatingLeasingverträgen vermieteten Vermögenswerten im Rahmen des Werthaltigkeitstests ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt im Rahmen unserer Prüfung.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft implementierten Prozess zur Ermittlung und Überwachung der Restwerte auf mögliche Fehlriskien analysiert und uns ein Verständnis über die Prozessschritte und Kontrollen verschafft. Darauf aufbauend haben wir die Wirksamkeit der implementierten Kontrollen hinsichtlich der Ermittlung und Überwachung der erwarteten Restwerte getestet. Zur Beurteilung der für die Ermittlung der Restwerte verwendeten Prognosemodelle haben wir auf Basis der jeweiligen Modellkonzeptionen die Validierungskonzepte daraufhin analysiert, ob die dort beschriebenen Validierungshandlungen eine Beurteilung der Prognosegüte des Modells ermöglichen. Wir haben untersucht, ob sich auf Basis der durchgeführten Validierungshandlungen und Backtestings Hinweise auf Modellschwächen bzw. Anpassungsbedarfe der Modelle ergaben. Weiterhin haben wir beurteilt, ob die dem Prognosemodell zu Grunde liegenden Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Ermittlung der erwarteten Restwerte nachvollziehbar dokumentiert sind. Dazu haben wir Nachweise über die verwendeten wesentlichen Ausgangsdaten und Annahmen in Bezug auf Laufleistung, Alter und Lebenszyklus der Fahrzeuge zur Ermittlung der Restwerte erlangt und in Bezug auf ihre Aktualität und Nachvollziehbarkeit untersucht. Die getroffenen Vermarktungsannahmen haben wir dahingehend gewürdigt, ob sie mit branchenspezifischen und allgemeinen Markterwartungen sowie insbesondere mit aktuellen Vermarktungsergebnissen im Einklang stehen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen gegen die Ermittlung der erwarteten Restwerte von im Rahmen von OperatingLeasingverträgen vermieteten Vermögenswerten im Rahmen des Werthaltigkeitstests ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der für die vermieteten Vermögenswerte angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmetho-

den“ zu „Vermietete Vermögenswerte“. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ zu „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 14 „Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“.

Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den im Kapitel „An unsere Aktionäre“ enthaltenen Bericht des Aufsichtsrats verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzernklärung zur Unternehmensführung ist, sowie für den Vergütungsbericht nach § 162 AktG sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in der Anlage genannten Bestandteile des Geschäftsberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS UND DEN KONZERNLAGEBERICHT

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- erlangen wir ein Verständnis von den für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollen und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit der internen Kontrollen des Konzerns bzw. dieser Vorkehrungen und Maßnahmen abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS Accounting Standards, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- planen wir die Konzernabschlussprüfung und führen sie durch, um ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftsbereiche innerhalb des Konzerns einzuholen als Grundlage für die Bildung der Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchsicht der für Zwecke der Konzernabschlussprüfung durchgeführten Prüfungstätigkeiten. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel in internen Kontrollen, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DER FÜR ZWECKE DER OFFENLEGUNG ERSTELLTEN ELEKTRONISCHEN WIEDERGABEN DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS NACH § 317 ABS. 3A HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei VWAG_JFB_Konzern-2025-12-31-DE.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen des IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

ÜBRIGE ANGABEN GEMÄß ARTIKEL 10 EU-APRVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 16. Mai 2025 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 30. Juni 2025 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der VOLKSWAGEN AKTIENGESellschaft tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

SONSTIGER SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Dr. Christian Janze.

Anlage zum Bestätigungsvermerk:

1. NICHT INHALTLICH GEPRÜFTE BESTANDTEILE DES KONZERNLAGEBERICHTS

Folgende Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die auf der im Konzernlagebericht angegebenen Internetseite veröffentlichte Konzernerklärung zur Unternehmensführung, die Bestandteil des Konzernlageberichts ist,
- das Kapitel „Nachhaltigkeitsbericht“,
- die in Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ im Absatz „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems“ enthaltenen lageberichtsforenden Angaben.

Lageberichtsforende Angaben im Konzernlagebericht sind Angaben, die weder nach §§ 315, 315a bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben, noch nach DRS 20 gefordert sind.

2. WEITERE SONSTIGE INFORMATIONEN

Zu den „Sonstigen Informationen“ zählen die folgenden für den Geschäftsbericht vorgesehenen Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung des Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere die Abschnitte bzw. Kapitel:

- An unsere Aktionäre
- Konzernbereiche
- Konzernerklärung zur Unternehmensführung
- Vergütungsbericht
- Versicherung der gesetzlichen Vertreter sowie
- Weitere Informationen

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Konzernlageberichtsangaben und nicht unser dazugehöriger Bestätigungsvermerk.

3. INFORMATIONEN DES UNTERNEHMENS AUßERHALB DES GESCHÄFTSBERICHTS, AUF DIE IM KONZERNLAGEBERICHT VERWIESEN WIRD

Der Konzernlagebericht enthält weitere Querverweise auf Internetseiten des Konzerns. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

Hannover, 6. März 2026

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gaenslen
Wirtschaftsprüfer

Dr. Janze
Wirtschaftsprüfer

Prüfungsvermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter und hinreichender Sicherheit in Bezug auf den Nachhaltigkeitsbericht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den im Konzernlagebericht enthaltenen Nachhaltigkeitsbericht der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2025 bis zum 31. Dezember 2025 unter Berücksichtigung der im nachfolgenden Absatz dargelegten Prüfung mit hinreichender Sicherheit der Angaben zur EU-Taxonomie im Kapitel „EU-Taxonomie“ sowie die im Kapitel „Klimawandel“, Abschnitt „CO₂e-Emissionen über den gesamten Lebensweg (DKI)“ enthaltenen Tabellen zu den Angaben zum Dekarbonisierungsindex für die Jahre 2024 und 2025 („DKI“) und zu den Werten der Rekalkulation (Base Year Recalculation) des DKI für die Jahre 2020 bis 2024 („BYR“) (im Folgenden gemeinsam kurz „Angaben zur EU-Taxonomie sowie zu DKI und BYR“), einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Der Nachhaltigkeitsbericht wurde zur Erfüllung der Anforderungen der Richtlinie (EU) 2022/2464 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2022 (Corporate Sustainability Reporting Directive, CSRD) und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 der Europäischen Kommission vom 4. Juli 2025 sowie der §§ 289b bis 289e und §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernenerklärung, die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Mutterunternehmens zusammengefasst wird, aufgestellt.

Aufgrund entsprechender Beauftragung haben wir die Angaben zur EU-Taxonomie sowie zu DKI und BYR in dem Nachhaltigkeitsbericht einer Prüfung mit hinreichender Sicherheit unterzogen. Eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit dieser Angaben erfüllt die Anforderungen an eine Prüfung mit begrenzter Sicherheit und entspricht, nach dem Erwägungsgrund 60 der CSRD, damit den Anforderungen der CSRD an die Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts.

Auf der Grundlage der im Rahmen unserer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass der beigegefügte Nachhaltigkeitsbericht unter Berücksichtigung der mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben zur EU-Taxonomie sowie zu DKI und BYR im Nachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD und des Artikels 8 der Verordnung (EU) 2020/852 unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 der Europäischen Kommission vom 4. Juli 2025, der §§ 289b bis 289e und §§ 315b und 315c HGB an eine nichtfinanzielle Konzernenerklärung,

die mit der nichtfinanziellen Erklärung des Mutterunternehmens zusammengefasst wird, sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt ist. Dieses Prüfungsurteil schließt ein, dass uns keine Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen,

- dass der beigefügte Nachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen den Europäischen Standards für die Nachhaltigkeitsberichterstattung, wie sie als Delegierte Verordnung (EU) 2023/2772 erlassen wurden (ESRS), entspricht, einschließlich dass der vom Unternehmen durchgeführte Prozess zur Identifizierung von Informationen, die in den Nachhaltigkeitsbericht aufzunehmen sind (die Wesentlichkeitsanalyse), nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der im Kapitel „Allgemeine Informationen“, Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ des Nachhaltigkeitsberichts aufgeführten Beschreibung steht, bzw.
- dass die Angaben zur EU-Taxonomie im Kapitel „EU-Taxonomie“ im Nachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 unter Anwendung der Delegierten Verordnung (EU) 2026/73 der Europäischen Kommission vom 4. Juli 2025 entsprechen.

Nach unserer Beurteilung auf der Grundlage unserer Prüfung zur Erlangung hinreichender Sicherheit sind die Angaben zur EU-Taxonomie sowie zu DK1 und BYR im Nachhaltigkeitsbericht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den für diese Angaben geltenden Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt.

GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung des vom International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB) herausgegebenen International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): Assurance Engagements Other Than Audits or Reviews of Historical Financial Information durchgeführt.

Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterscheiden sich die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit in Art und zeitlicher Einteilung und sind weniger umfangreich. Folglich ist der erlangte Grad an Prüfungssicherheit erheblich niedriger als die Prüfungssicherheit, die bei Durchführung einer Prüfung mit hinreichender Prüfungssicherheit erlangt worden wäre.

Unsere Verantwortung nach ISAE 3000 (Revised) ist im Abschnitt „Verantwortung des Wirtschaftsprüfers für die Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts“ weitergehend beschrieben.

Wir sind von dem Unternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) und des vom IAASB herausgegebenen International Standard on Quality Management (ISQM) 1 angewendet. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN NACHHALTIGKEITSBERICHT

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit den Anforderungen der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien und für die Ausgestaltung, Implementierung und Aufrechterhaltung der internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Nachhaltigkeitsberichts in Übereinstimmung mit diesen

Vorschriften zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen des Nachhaltigkeitsberichts) oder Irrtümern ist.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter umfasst die Einrichtung und Aufrechterhaltung des Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse, die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen und die Ermittlung von zukunftsorientierten Informationen zu einzelnen nachhaltigkeitsbezogenen Angaben.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts.

INHÄRENTE GRENZEN BEI DER AUFSTELLUNG DES NACHHALTIGKEITSBERICHTS

Die CSRD sowie die einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften enthalten Formulierungen und Begriffe, die erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch keine maßgebenden umfassenden Interpretationen veröffentlicht wurden. Demzufolge haben die gesetzlichen Vertreter im Kapitel „EU-Taxonomie“ des Nachhaltigkeitsberichts ihre Auslegungen solcher Formulierungen und Begriffe angegeben. Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegungen. Da solche Formulierungen und Begriffe unterschiedlich durch Regulatoren oder Gerichte ausgelegt werden können, ist die Gesetzmäßigkeit von Messungen oder Beurteilungen der Nachhaltigkeitssachverhalte auf Basis dieser Auslegungen unsicher.

Diese inhärenten Grenzen betreffen auch die Prüfung des Nachhaltigkeitsberichts.

VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES NACHHALTIGKEITSBERICHTS

Unsere Zielsetzung ist es,

- a) auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit darüber abzugeben, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung veranlassen, dass der beigefügte Nachhaltigkeitsbericht unter Berücksichtigung der mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben zur EU-Taxonomie sowie zu DK1 und BYR im Nachhaltigkeitsbericht nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit der CSRD sowie den einschlägigen deutschen gesetzlichen und weiteren europäischen Vorschriften sowie den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien aufgestellt worden ist sowie einen Prüfungsvermerk zu erteilen, der unser Prüfungsurteil zum Nachhaltigkeitsbericht unter Berücksichtigung der mit hinreichender Sicherheit geprüften Angaben zur EU-Taxonomie sowie zu DK1 und BYR im Nachhaltigkeitsbericht beinhaltet.
- b) Auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit hinreichender Sicherheit darüber abzugeben, ob die Angaben zur EU-Taxonomie sowie zu DK1 und BYR im Nachhaltigkeitsbericht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den für diese Angaben geltenden Vorschriften sowie mit den von den gesetzlichen Vertretern der Gesellschaft dargestellten konkretisierenden Kriterien gemacht worden sind.

Im Rahmen einer Prüfung gemäß ISAE 3000 (Revised) üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- a) für die Prüfung mit begrenzter Sicherheit
 - erlangen wir ein Verständnis über den für die Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben im Nachhaltigkeitsbericht.
 - identifizieren wir Angaben, bei denen die Entstehung einer wesentlichen falschen Darstellung aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern wahrscheinlich ist, planen und führen Prüfungshandlungen durch, um diese Angaben zu adressieren und eine das Prüfungsurteil unterstützende begrenzte Prüfungssicherheit zu erlangen. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das

Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.

- würdigen wir die zukunftsorientierten Informationen, einschließlich der Angemessenheit der zugrunde liegenden Annahmen. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Informationen abweichen.

b) für die Prüfung mit hinreichender Sicherheit

- führen wir Prüfungshandlungen zur Risikobeurteilung durch, einschließlich der Erlangung eines Verständnisses über die für die Prüfung der Angaben zur EU-Taxonomie sowie zu DK1 und BYR im Nachhaltigkeitsbericht relevanten internen Kontrollen, um die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen auf Aussageebene aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern zu identifizieren und zu beurteilen, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser internen Kontrollen der Gesellschaft abzugeben. Das Risiko, dass eine aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, ist höher als das Risiko, dass eine aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellung nicht aufgedeckt wird, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können. Außerdem ist das Risiko, eine wesentliche falsche Darstellung in Informationen aus der Wertschöpfungskette nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die nicht unter der Kontrolle des Unternehmens stehen (Informationen aus der Wertschöpfungskette), in der Regel höher als das Risiko, eine wesentliche Falschdarstellung in Informationen nicht aufzudecken, die aus Quellen stammen, die unter der Kontrolle des Unternehmens stehen, da sowohl die gesetzlichen Vertreter des Unternehmens als auch wir als Prüfer in der Regel Beschränkungen beim direkten Zugang zu den Quellen von Informationen aus der Wertschöpfungskette unterliegen.
- beurteilen wir die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus den bedeutsamen Annahmen und die Angemessenheit dieser Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

ZUSAMMENFASSUNG DER VOM WIRTSCHAFTSPRÜFER FÜR DIE PRÜFUNG MIT BEGRENZTER SICHERHEIT DURCHGEFÜHRTEN TÄTIGKEITEN

Eine Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit beinhaltet die Durchführung von Prüfungshandlungen zur Erlangung von Nachweisen über die Nachhaltigkeitsinformationen. Art, zeitliche Einteilung und Umfang der ausgewählten Prüfungshandlungen liegen in unserem pflichtgemäßen Ermessen.

Bei der Durchführung unserer Prüfung mit begrenzter Sicherheit haben wir:

- ein Verständnis über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern erlangt.
- ein Verständnis über den für die Aufstellung des Auftragsgegenstands angewandten Prozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen erlangt.
- die Eignung der von den gesetzlichen Vertretern im Nachhaltigkeitsbericht dargestellten Kriterien insgesamt beurteilt.
- die gesetzlichen Vertreter und relevante leitende Mitarbeitende befragt, die in die Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, einschließlich des vom Unternehmen durchgeführten Prozesses der Wesentlichkeitsanalyse zur Identifizierung der zu berichtenden Angaben im Nachhaltigkeitsbericht, sowie über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen.
- die gesetzlichen Vertreter und relevante leitende Mitarbeitende befragt, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Aufstellung des Auftragsgegenstandes betraut sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben im Auftragsgegenstand relevant sind.
- die von den gesetzlichen Vertretern angewandten Methoden zur Aufstellung des Nachhaltigkeitsberichts beurteilt.
- die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern angegebenen geschätzten Werte und der damit zusammenhängenden Erläuterungen beurteilt. Wenn die gesetzlichen Vertreter in Übereinstimmung mit den ESRS die zu berichtenden Informationen über die Wertschöpfungskette für einen Fall schätzen, in dem die gesetzlichen Vertreter nicht in der Lage sind, die Informationen aus der Wertschöpfungskette trotz angemessener Anstrengungen einzuholen, ist unsere Prüfung darauf begrenzt zu beurteilen, ob die gesetzlichen Vertreter diese Schätzungen in Übereinstimmung mit den ESRS vorgenommen haben, und die Vertretbarkeit dieser Schätzungen zu beurteilen, aber nicht Informationen über die Wertschöpfungskette zu ermitteln, die die gesetzlichen Vertreter nicht einholen konnten.
- relevante Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung der Daten aus den relevanten Bereichen im Berichtszeitraum eingesehen.
- selektive Stichproben durchgeführt und Nachweisen hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung von ausgewählten Angaben im Auftragsgegenstand eingeholt.
- die Umsetzung von zentralen Managementanforderungen, Prozessen und Vorgaben zur Datenerhebung durch Vor-Ort-Besuche bei ausgewählten Standorten der Volkswagen AG gewürdigt.
- analytische Prüfungshandlungen und Befragungen zu ausgewählten Informationen im Nachhaltigkeitsbericht durchgeführt.
- ausgewählte Angaben mit den entsprechenden Angaben im Konzernlagebericht der Volkswagen AG, Wolfsburg, abgeglichen.
- die Darstellung der Informationen im Nachhaltigkeitsbericht gewürdigt.
- den Prozess zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben im Nachhaltigkeitsbericht gewürdigt.
- die CO₂-Kompensationszertifikate bezüglich ihrer Existenz gewürdigt, nicht jedoch hinsichtlich ihrer Wirksamkeit.

VERWENDUNGSBESCHRÄNKUNG FÜR DEN PRÜFUNGSVERMERK

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Prüfungsvermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Prüfungsvermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

AUFTRAGSBEDINGUNGEN UND HAFTUNG

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2024 (<https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/de-de/legal/documents/ey-idw-aab-de-2024.pdf>).

Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

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

Hannover, 6. März 2026

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Janze
Wirtschaftsprüfer

Hinderer
Wirtschaftsprüfer

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den beigegeführten, zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 einschließlich der dazugehörigen Angaben geprüft. Die Angaben zur Angemessenheit und Marktüblichkeit in Abschnitt „1. Grundsätze der Vorstandsvergütung“, die über § 162 AktG hinausgehende Angaben des Vergütungsberichts darstellen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d. h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Unternehmens abzugeben. Eine Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Vertretbarkeit, der von den gesetzlichen Vertretern und dem Aufsichtsrat ermittelten, geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

PRÜFUNGSURTEIL

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2025 einschließlich der dazugehörigen Angaben in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG. Wir geben kein Prüfungsurteil ab zu dem Inhalt der oben genannten, über § 162 AktG hinausgehenden Angaben des Vergütungsberichts.

SONSTIGER SACHVERHALT – FORMELLE PRÜFUNG DES VERGÜTUNGSBERICHTS

Die in diesem Prüfungsvermerk beschriebene inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts umfasst die von § 162 Abs. 3 AktG geforderte formelle Prüfung des Vergütungsberichts, einschließlich der Erteilung eines Vermerks über diese Prüfung. Da wir ein uneingeschränktes Prüfungsurteil über die inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts abgeben, schließt dieses Prüfungsurteil ein, dass die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG in allen wesentlichen Belangen im Vergütungsbericht gemacht worden sind.

Hannover, 6. März 2026

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gaenslen
Wirtschaftsprüfer

Dr. Janze
Wirtschaftsprüfer



Weitere Informationen

- 666** Fünf-Jahres-Übersicht
- 667** Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
- 668** Glossar
- 670** Termine



Fünf-Jahres-Übersicht

	2025	2024	2023 ¹	2022 ²	2021
Mengendaten (in Tsd.)					
Absatz (Automobile)	9.022	9.037	9.362	8.481	8.576
im Inland	1.220	1.195	1.178	1.005	973
im Ausland	7.802	7.842	8.184	7.476	7.603
Produktion (Automobile)	8.866	8.954	9.309	8.717	8.283
im Inland	1.789	1.686	1.914	1.648	1.483
im Ausland	7.077	7.267	7.395	7.069	6.800
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	667	683	676	669	668
im Inland	287	295	293	289	294
im Ausland	381	388	383	380	373
Finanzdaten (in Mio. €)					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	321.913	324.656	322.284	279.050	250.200
Kosten der Umsatzerlöse	-270.671	-265.184	-261.299	-226.866	-202.959
Bruttoergebnis	51.243	59.472	60.985	52.184	47.241
Vertriebskosten	-22.804	-22.320	-21.345	-19.840	-19.228
Verwaltungskosten	-12.541	-12.754	-12.729	-11.655	-10.420
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-7.029	-5.338	-4.382	1.421	1.682
Operatives Ergebnis	8.868	19.060	22.528	22.109	19.275
Finanzergebnis	439	-2.255	570	-40	851
Ergebnis vor Steuern	9.307	16.806	23.099	22.070	20.126
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.403	-4.411	-5.237	-6.217	-4.698
Ergebnis nach Steuern	6.904	12.394	17.861	15.852	15.428
Personalaufwand	49.080	49.786	49.755	47.002	43.677
Bilanzstruktur (Stand 31.12.)					
Langfristige Vermögenswerte	396.602	387.674	361.005	339.853	328.261
Kurzfristige Vermögenswerte	247.865	245.231	239.644	224.159	200.347
Gesamtvermögen	644.467	632.905	600.649	564.013	528.609
Eigenkapital	203.054	196.731	189.186	178.328	146.154
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.777	14.437	14.218	12.952	1.705
Langfristige Schulden	214.887	219.134	205.427	202.961	218.062
Kurzfristige Schulden	226.525	217.039	206.036	182.723	164.393
Gesamtkapital	644.467	632.905	600.649	564.013	528.609
Cashflow laufendes Geschäft	15.009	17.151	19.356	28.496	38.633
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	25.060	28.853	28.031	25.454	24.181
Finanzierungstätigkeit	11.918	11.140	16.008	4.225	-7.754

1 Das Jahr 2023 wurde angepasst.

2 Das Jahr 2022 wurde angepasst.

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

%	2025	2024	2023 ¹	2022 ²	2021
Volkswagen Konzern					
Bruttomarge	15,9	18,3	18,9	18,7	18,9
Personalaufwandsquote	15,2	15,3	15,4	16,8	17,5
Operative Umsatzrendite	2,8	5,9	7,0	7,9	7,7
Umsatzrendite vor Steuern	2,9	5,2	7,2	7,9	8,0
Umsatzrendite nach Steuern	2,1	3,8	5,5	5,7	6,2
Eigenkapitalquote	31,5	31,1	31,5	31,6	27,6
Konzernbereich Automobile³					
Absatzveränderung zum Vorjahr ⁴	-0,2	-3,5	+ 10,4	-1,1	-6,3
Umsatzveränderung zum Vorjahr	-0,1	-1,2	+ 15,4	+ 12,7	+ 13,3
Operative Umsatzrendite	1,8	5,6	7,0	7,1	6,4
EBITDA (in Mio. €) ⁵	32.102	37.967	36.472	37.325	31.609
Kapitalrendite (RoI) ⁶	4,8	9,9	12,3	12,0	10,4
Cashflow laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	10,8	11,8	14,1	12,9	15,7
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	8,6	10,0	10,1	10,8	11,5
Nettoliiquidität in % der Umsatzerlöse des Konzerns	10,7	10,6	12,5	15,4	10,7
Sachinvestitionsquote in %	5,1	5,8	5,4	5,5	5,1
Forschungs- und Entwicklungskosten in % der Umsatzerlöse	6,7	7,2	8,1	8,1	7,6
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile	11,8	13,0	13,5	13,6	12,6
Cash Conversion Rate	122,1	31,8	57,1	29,2	65,1
Eigenkapitalquote	43,0	41,7	47,5	45,1	40,1
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme ⁷	+ 2,9	+ 6,2	+ 12,0	+ 2,6	+ 5,6
Eigenkapitalrendite vor Steuern ⁸	7,4	6,8	8,8	14,1	17,3
Eigenkapitalquote	14,2	14,4	14,8	16,1	14,5

1 Das Jahr 2023 wurde angepasst.

2 Das Jahr 2022 wurde angepasst.

3 Seit 2024 entsprechen die Werte der geänderten Berichtsstruktur.

4 Inklusive der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

5 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen gemäß Kapitalflussrechnung.

6 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ unter der Überschrift Kapitalrendite (RoI) .

7 Das Jahr 2024 wurde angepasst.

8 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Berufsfamilien

Zum Beispiel Elektronik, Logistik, Marketing oder Finanzen. Mit der Förderung der Qualifizierung in den Berufsfamilien wird nach und nach eine neue Lehr- und Lernkultur etabliert. Die Fachexpertinnen und Fachexperten werden aktiv in die Vermittlung des Fachwissens eingebunden, indem sie ihr Können und Wissen an ihre Kolleginnen und Kollegen weitergeben.

Bilanzielle CO₂-Neutralität

Bilanzielle Kohlenstoffdioxid (CO₂) Neutralität wird erreicht, wenn anthropogene CO₂ Emissionen weltweit durch die Vermeidung, Reduktion und Kompensation über einen spezifischen Zeitraum ausgeglichen werden. Dies schließt alle anderen relevanten Treibhausgase mit ein. Die Vermeidung und Reduktion bilden die Priorität für den Volkswagen Konzern.

Drehscheibenkonzept

Konzept einer flexiblen Fertigung, das es ermöglicht, sowohl innerhalb eines Werkes verschiedene Modelle mit variabler Tagesstückzahl zu produzieren als auch die Tagesstückzahl eines Modells zwischen zwei oder mehreren Werken zu variieren.

End-to-End-Elektronikarchitektur

Skalierbare Plattform von CARIAD zur sicheren und schnellen Verarbeitung von Daten im digital vernetzten Fahrzeug. Sie verbessert die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Cloud und ermöglicht eine höhere Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge.

Hybridanleihe

Die von Volkswagen begebenen Hybridanleihen werden vollständig dem Eigenkapital zugerechnet. Während der unbegrenzten Laufzeit stehen der Emittentin zu bestimmten Terminen Kündigungsrechte zu. Die Zinsausstattung ist bis zur ersten Kündigungsmöglichkeit fixiert und variiert später nach Maßgabe der Anleihebedingungen.

Hybridantrieb

Antrieb, bei dem zwei verschiedene Typen von Motoren und Energiespeichern kombiniert werden (in der Regel ein Verbrennungs- und ein Elektromotor).

Liquefied Natural Gas (LNG)

Verflüssigtes Erdgas wird benötigt, um Erdgasmotoren für die Langstrecken von Lastkraftwagen und Bussen nutzen zu können, da nur so die erforderliche Energiedichte erzielt wird.

Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)

Baukastensystem für die Herstellung von Elektroautos. Der MEB legt die Parameter für Achsen, Antriebe, Hochvoltbatterien, Radstände und Gewichtsverhältnisse fest, damit ein Fahrzeug optimal die Anforderungen der Elektromobilität erfüllt. Im Jahr 2020 startete die Produktion der ersten Fahrzeuge auf Basis des MEB in Serie.

Modularer Querbaukasten (MQB)

Ausweitung der Modulstrategie auf die Fahrzeugarchitektur für Fahrzeuge mit Anordnung des Motors in Fahrzeugquerrichtung. Durch die modulare Betrachtung werden hohe Synergien zwischen den Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und Škoda erzielt.

Plug-in-Hybrid

Leistungsstufe von Hybridfahrzeugen. Plug-in-Hybrid Electric Vehicles (PHEVs) besitzen eine größere Batterie mit entsprechend hoher Kapazität, die sowohl über den Verbrennungsmotor oder das Bremsen als auch über die Steckdose geladen werden kann. Dadurch erhöht sich die Reichweite des Fahrzeugs.

Premium Plattform Elektrik (PPE)

Neue Fahrzeugplattform für elektrisch angetriebene Fahrzeuge der Premium-, Sport- und Luxusklasse. Die Komponenten und Funktionen dieser Plattform sind speziell auf die hohen Anforderungen in diesem Segment zugeschnitten. Mit dieser Plattform werden hohe Synergien insbesondere zwischen den Marken Audi, Porsche und Bentley erzielt.

Rating

Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die die verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definieren.

Scalable Systems Platform (SSP)

Die Scalable Systems Platform (SSP) ist eine zukunftsorientierte und wettbewerbsüberlegene Mechatronikplattform für elektrisch angetriebene und vordigitalisierte Fahrzeuge auf Basis einer einheitlichen Software-Architektur. Innovative Technologien und Skalierbarkeit ermöglichen hohe Synergien vom Kleinstwagen bis zur Oberklasse mit der erforderlichen Produktdifferenzierung zwischen den Markengruppen Volumen, Progressive sowie Sport Luxury bei gleichzeitig verringertem Investitionsbedarf.

Software Defined Vehicles (SDV)

Fahrzeuge, die mit Fokus auf Software konzipiert und entwickelt werden. Hochgradig digitalisiert mit Hochleistungsrechnern und modernen, eingebetteten Rechnersystemen. Ihre Funktionen lassen sich zentralisiert steuern, über die Lebensdauer aktualisieren und erweitern. Ihre Software dockt flexibel an unterschiedlichste Hardware an - von Steuergeräten bis Sensoren wie Kamera und Lidar. SDVs gelten als Grundlage für sichere, intelligent kommunizierende Fahrzeugflotten, ein neues Kundenerlebnis im Infotainment und hochautomatisierte Fahrfunktionen.

Testverfahren

Bisher wurden Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen der in Europa zugelassenen Fahrzeuge auf einem Rollenprüfstand mit Hilfe des „Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)“ ermittelt. Seit Herbst 2017 wird das bestehende Testverfahren für Abgas und Verbrauch in der EU durch die Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) sukzessive abgelöst. Diese gilt seit Herbst 2017 für neue Fahrzeugtypen und seit Herbst 2018 für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus ist, CO₂-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist auch die Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmesstechnik zusätzlich auch im realen Straßenverkehr überprüft werden.

Vehicle-Lifetime-Value

Der Wert, den ein Fahrzeug für den Volkswagen Konzern inklusive der Handelsorganisation über seinen gesamten Lebenszyklus erwirtschaftet, das heißt beginnend mit den Erträgen aus dem Verkauf, über Erträge während der gesamten Betriebszeit, bis hin zum Recycling am Ende des Fahrzeug-Lebenszyklus.

Zero-Emissions-Fahrzeuge (ZEV)

Fahrzeuge, die beim Betrieb keine schädlichen Emissionen aus Verbrennungsgasen aufweisen. Zu den Zero-Emissions-Fahrzeugen zählen beispielsweise reine Elektroautos (BEV) oder Brennstoffzellenfahrzeuge.

Aktivierungsquote

Die Aktivierungsquote ist als Relation aus den aktivierten Entwicklungskosten und den gesamten Kosten für Forschung und Entwicklung im Konzernbereich Automobile definiert. Sie stellt den Anteil der gesamten Primärausgaben für Forschung und Entwicklung dar, welcher aktivierungspflichtig ist.

Ausschüttungsquote

Die Ausschüttungsquote ist die Summe der auf die Stamm- und Vorzugsaktien entfallenden Dividenden im Verhältnis zum Ergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Die Ausschüttungsquote gibt Auskunft über die Verteilung des Ergebnisses.

Bruttomarge

Mit der Bruttomarge wird der prozentuale Anteil des Bruttoergebnisses an den Umsatzerlösen innerhalb einer Periode ermittelt. Die Bruttomarge gibt Auskunft über die Profitabilität nach Kosten des Umsatzes.

Cash Conversion Rate

Die Cash Conversion Rate stellt das Verhältnis des Netto Cashflows zum operativen Ergebnis im Konzernbereich Automobile dar. Dieses Verhältnis zeigt die Relation von Mittelüberschuss und operativem Gewinn.

Dividendenrendite

Als Dividendenrendite wird die Relation aus Dividende für das Berichtsjahr und dem Schlusskurs des letzten Handelstages des Berichtsjahres je Aktiengattung berechnet und zeigt die Rendite je Aktie. Die Dividendenrendite findet insbesondere Verwendung bei der Aktienbewertung und zum Aktienvergleich.

Eigenkapitalquote

Die Eigenkapitalquote gibt den prozentualen Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital zu einem Stichtag an. Diese Quote ist ein Indikator für die Stabilität und Kapitalkraft des Unternehmens und zeigt den Grad der finanziellen Unabhängigkeit.

Eigenkapitalrendite vor Steuern

Mit der Eigenkapitalrendite wird das Verhältnis von Gewinn vor Steuern und durchschnittlichem Eigenkapital einer Periode in Prozent dargestellt. Sie ist ein Indikator für die Ertragskraft des Unternehmens und gibt die Verzinsung des Eigenkapitals wieder.

Kurs-Gewinn-Verhältnis

Das Kurs-Gewinn-Verhältnis ergibt sich aus der Division des Jahresendkurses je Aktiengattung durch das Ergebnis je Aktie. Es spiegelt die Ertragskraft je Aktie wider und gibt im Mehrjahresvergleich Auskunft über deren Entwicklung.

Steuerquote

Bei der Steuerquote handelt es sich um das in Prozent angegebene Verhältnis zwischen den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag und dem Gewinn vor Steuern. Die Steuerquote zeigt den Anteil, der vom erwirtschafteten Gewinn als Steuern abzuführen ist.

Umsatzrendite vor Steuern

Als Umsatzrendite ist das in Prozent ausgedrückte Verhältnis von Gewinn vor Steuern und Umsatzerlösen innerhalb einer Periode definiert. Sie zeigt die Höhe des je Umsatzeinheit erwirtschafteten Gewinns. Die Umsatzrendite gibt Auskunft über die Profitabilität der gesamten Geschäftstätigkeit vor Abzug von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.

Termine 2026

→ 10. März

Jahrespressekonferenz und
Investorenkonferenz der Volkswagen AG

→ 30. April

Zwischenbericht Januar – März 2026

→ 18. Juni

Hauptversammlung der Volkswagen AG

→ 24. Juli

Halbjahresfinanzbericht 2026

→ 29. Oktober

Zwischenbericht Januar – September 2026



Herausgeber

Volkswagen AG
Konzernfinanzpublizität
Brieffach 1848
38436 Wolfsburg, Deutschland
Telefon + 49 (0) 5361 9-0

Investor Relations

Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg, Deutschland
E-Mail: ir@volkswagen.de
Internet: www.volkswagen-group.com

Fotografie

Volkswagen AG

Dieser Geschäftsbericht
ist inhouse erstellt mit
firesys (exklusive Konzern-
abschluss).

Konzept, Design und Realisation

nexxar GmbH, Wien

658.809.636.00

