AUDI REPORT 2021

KOMBINIERTER GESCHÄFTS- UND NACHHALTIGKEITSBERICHT

Liebe Leser_innen,

Zusammenhalt macht stark, heißt es – und wohl noch nie in unserer Unternehmensgeschichte war dieser Satz sinnfälliger als heute. Als starkes Team von rund 87.000 Audianer_innen haben wir ein schwieriges Jahr 2021 mit weltweiter Halbleiterknappheit und anhaltender Coronapandemie gemeinsam erfolgreich gemeistert. Mit einem Operativen Ergebnis von 5,5 Milliarden Euro und ungebrochener Nachfrage der Kund_innen hat das ganze Audi Team gezeigt, dass wir auch unter erschwerten Bedingungen Höchstleistungen bringen können und die Vier Ringe für die Zukunft gut gerüstet sind. Und anstatt angesichts der aktuellen Herausforderungen „auf Sicht“ zu fahren, haben wir das vergangene Jahr genutzt, uns mit der klaren, mutigen Strategie „Vorsprung 2030“ für das nächste Jahrzehnt optimal zu positionieren.

Im Mittelpunkt unserer Strategieentwicklung stand mehr denn je: das Team. Erstmals in unserer Unternehmensgeschichte wurde unsere Strategie von mehr als 500 Mitarbeitenden aller Hierarchieebenen, den Audi 500+, gemeinsam mit Vorstand und Strategieteam erarbeitet. Ein echter Paradigmenwechsel. Und ein großer Vertrauensbeweis in unsere interne Kompetenz und Schwarmintelligenz. Frei nach dem Motto: „Aus dem Unternehmen, für das Unternehmen“.

Der Kerngedanke von „Vorsprung 2030“ ist unmissverständlich: Unsere Zukunft ist elektrisch. Schon 2021 haben wir das mutig umgesetzt. Gegenüber dem Vorjahr haben wir die weltweiten Auslieferungen unserer E-Modelle um mehr als 50 Prozent gesteigert und zudem unser rein elektrisches Produktportfolio im Vergleich zu 2020 mehr als verdoppelt. Um diese Erfolgsbilanz auszubauen, müssen wir den eingeschlagenen Weg – technologische Innovation und interne Transformation sowie die intelligente Verknüpfung von Ökonomie und Ökologie – konsequent fortsetzen.

Das bedeutet nicht zuletzt, dass wir Business und Nachhaltigkeit zusammendenken. Für Analyst_innen und Investor_innen ist dies längst weit mehr als nur ein Ideal. Nachhaltigkeit ist heute ein, wenn nicht der zentrale Indikator für zeitgemäße Investments. Deshalb veröffentlichen wir seit 2020 einen kombinierten Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht, der Finanzperspektive und ESG-Themen – Environment, Social und Governance – vereint.

Für 2021 haben wir mit einer umfassenden Stakeholderbefragung die Interessen unserer Hauptzielgruppen analysiert und die Erkenntnisse in Inhalt und Struktur dieses Reports einfließen lassen. Und auch deshalb berichten wir im Audi Report 2021 offen, transparent und mitunter selbstkritisch über unseren Weg zu weniger CO_2-Emissionen in der Produktion und bei der Nutzung unserer Automobile, unser Konzept zur Kreislaufwirtschaft oder darüber, wie künstliche Intelligenz bei der Verbesserung der Einhaltung von Menschenrechten entlang der Lieferkette helfen kann.

E-Mobilität ist das Herzstück unserer Unternehmensstrategie. Deren Grundlage aber bildet ein neues Denken. „Vorsprung 2030“ kann nur gelingen, wenn wir unser tägliches Agieren, unsere Gewohnheiten und Prozesse stärker denn je hinterfragen. Wer künftig in der digital dominierten Mobilität führend sein will, muss Veränderung als Tagesgeschäft begreifen und muss das Auto von morgen als mobilen Lebensraum mit fortlaufend neuen Softwarelösungen verstehen. Software wird in Zukunft unser wichtigster Hebel für Synergien und Innovationen sein. Deshalb hat der Volkswagen Konzern im Softwareunternehmen CARIAD seine gesamte Entwicklungskraft gebündelt. Zusammen mit CARIAD treibt Audi insbesondere die Einführung des automatisierten Fahrens mit Hochdruck voran.

Gemeinsam sehen wir, das Vorstandsteam von Audi, uns auf einem sehr guten Weg. Mit einer Vielzahl von Umschulungen und Weiterbildungen unserer Mitarbeitenden legen wir den Grundstein für eine erfolgreiche Transformation. Und schon heute beeindruckt uns die Bereitschaft zum Dazulernen und Übersich-Hinauswachsen innerhalb unserer Belegschaft stets aufs Neue. Diesen Weg wollen wir auch 2022 weiter mutig beschreiten. Als Team Audi.

Ihr
Markus Duesmann

Fotos: Bernhard Huber

Vorstandsteam der AUDI AG

Markus Duesmann
Vorsitzender des Vorstands und
Vorstand für Baureihen

Jürgen Rittersberger
Mitglied des Vorstands für Finanz und Recht

Hildegard Wortmann
Mitglied des Vorstands für Marketing
und Vertrieb

Oliver Hoffmann
Mitglied des Vorstands für
Technische Entwicklung

Dirk Große-Loheide
Mitglied des Vorstands für
Beschaffung und IT

Dr. Sabine Maaßen
Mitglied des Vorstands für Personal
und Organisation

Gerd Walker
Mitglied des Vorstands für
Produktion und Logistik

Berichtszeitraum
1. Januar bis 31. Dezember 2021

Redaktionsschluss
28. Februar 2022

Veröffentlichung
17. März 2022

Veröffentlichung des
letzten Berichts 18. März 2021

Berichtszyklus jährlich

Titel: AUDI AG

Die Angaben im Bericht beziehen sich auf den Audi Konzern. Sofern nur einzelne Gesellschaften, Standorte oder Marken angesprochen sind, ist dies entsprechend vermerkt.
Die Kennzahlen zu Mitarbeitenden beziehen sich, sofern nicht anders gekennzeichnet, auf den jeweiligen Jahresendstand. Alle EUR-Werte sind jeweils für sich gerundet, was in der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen kann.

Bei dem auf dem Cover abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist.

Inhalt

Foto: Bernhard Huber

Foto: Daniel Wollstein (Rightlight Media GmbH)

Foto: Francois Wavre

Auftakt & Strategie

4 **Das Jahr in Zahlen:**
Zwölf Zahlen aus zwölf Monaten: Auf diese Ergebnisse aus 2021 ist Audi stolz

8 **Ausblick 2022**
Ein Blick in die nahe Zukunft: Elf Audianer_innen über ihre Projekte und Innovationen

19 **Vorsprung 2030 – von Audi für Audi:**
Wie mehr als 500 Mitarbeitende die Entwicklung der neuen Strategie „Vorsprung 2030“ unterstützten

24 **Ein starkes Team für die Mobilität der Zukunft**
Gemeinsam für die Transformation von Audi: das Vorstandsteam im Interview

Wirtschaften & Integrität

33 **Zahlen und Fakten**
Ausgewählte finanzielle Highlights auf einen Blick

35 **Finanzielle Lage**
Von den Auswirkungen der Halbleiterkrise bis zur Steuerung der Markengruppe: Rückblick auf das Geschäftsjahr 2021

67 **Mit Compliance und Integrität zu langfristigem Erfolg**
So funktioniert das Compliance-Management-System (CMS) bei Audi

Produkte & Services

73 **Auf der Ideallinie zu mehr Nachhaltigkeit**
Ex-Skistar Felix Neureuther erfährt am Beispiel des Audi RS e-tron GT[1], wie Audi Emissionen reduziert – von der Beschaffung bis zum Recycling

79 **Starkes Duo**
Audi A6 Avant e-tron concept und Audi grandsphere concept[2] weisen den Weg in die Zukunft

Wertschöpfung & Produktion

92 **Der Audi Code für Nachhaltigkeit**
Vier Beispiele, wie Audi eine Vielzahl innovativer Digitallösungen nutzt, um Effizienz und Umweltschutz in der Produktion zu optimieren

96 **Die Vision einer Circular Economy**
Audi bewertet und verfolgt vielfältige Ansätze für eine Implementierung von Kreisläufen in die automobile Wertschöpfungskette

Mitarbeitende & Gesellschaft

102 **Großer Wandel**
Wie Audi die Transformation der technischen Entwicklung Richtung Elektromobilität und Digitalisierung zusammen mit den Mitarbeitenden gestaltet

105 **Menschenrechte gemeinsam stärken**
Prof. Dr. Dorothée Baumann-Pauly, Direktorin des Center for Business and Human Rights, im Gespräch mit Marco Philippi, Leiter der Strategie Beschaffung bei Audi

Anhang

111 Die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG) der Vereinten Nationen

112 Audi Nachhaltigkeitsprogramm

118 Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

124 Verbrauchs- und Emissionsangaben

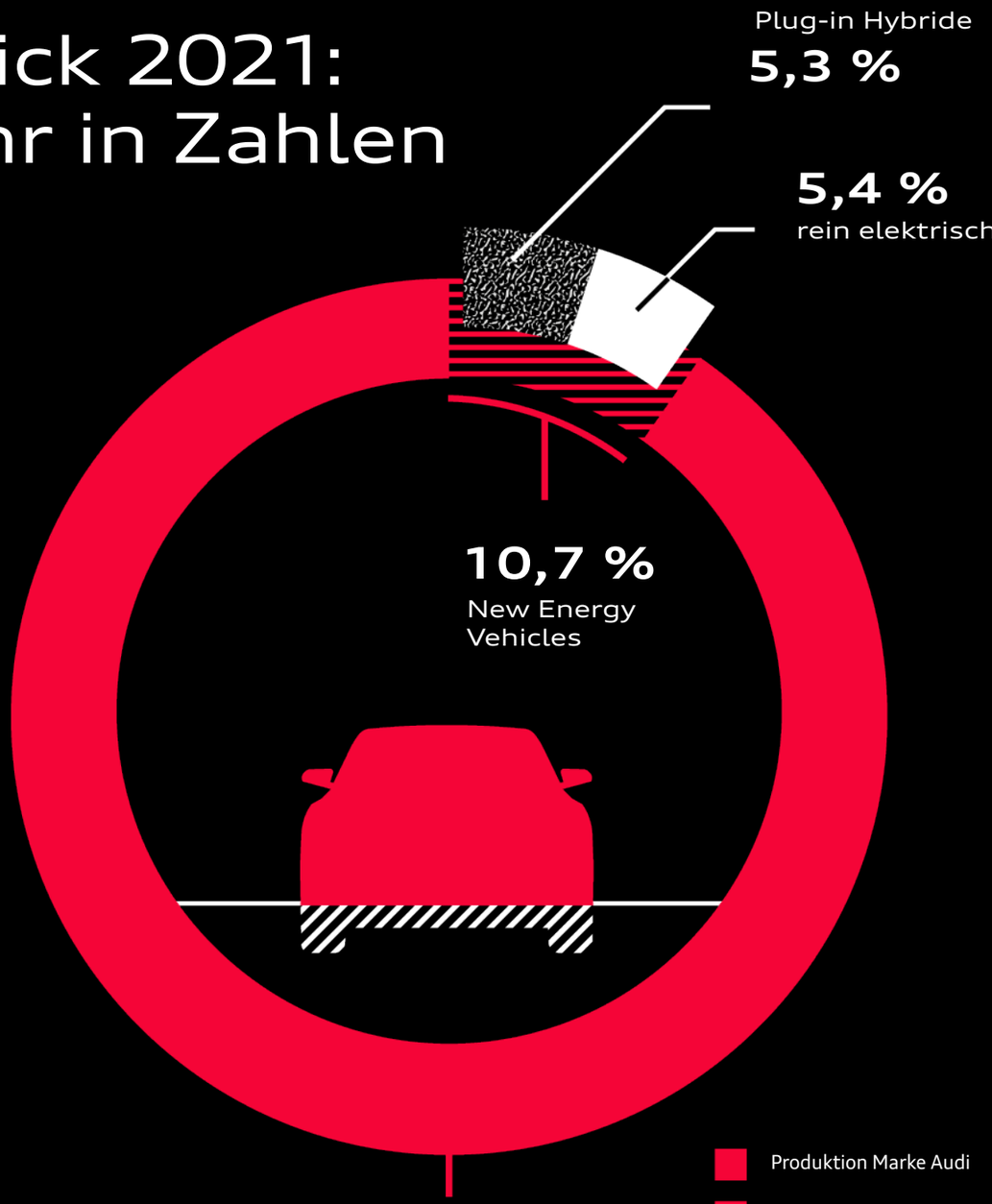
125 Vermerk des Wirtschaftsprüfers

127 GRI-Inhaltsindex

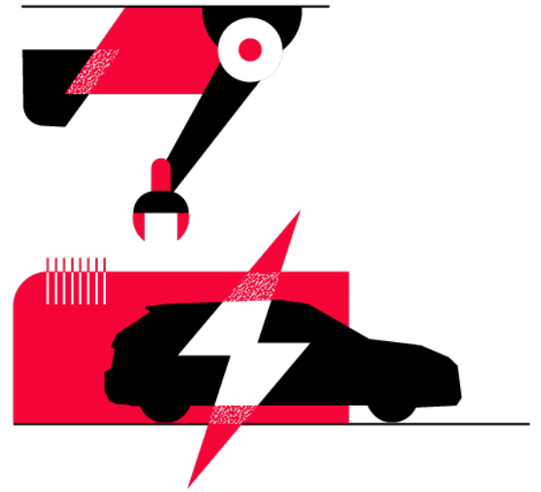
[1] Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
[2] Bei den hier genannten Fahrzeugen handelt es sich um Konzeptfahrzeuge, die nicht als Serienfahrzeuge verfügbar sind.

Rückblick 2021: Das Jahr in Zahlen

Text: Jochen Förster



Obwohl der Halbleitermangel die gesamte Automobilindustrie 2021 stark beeinflusste, hat der Audi Konzern im vergangenen Jahr 1.581.164 Fahrzeuge, davon 1.572.861 der Marke Audi, produziert. 169.049 Audi Modelle waren teil- oder vollelektrisch, was einem New Energy Vehicle (NEV-) Share von 10,7 Prozent entspricht. 49 Prozent der NEVs waren Plug-in-Hybride, 51 Prozent vollelektrische Modelle. Damit hat Audi seinen Anteil elektrifizierter Fahrzeuge im Vergleich zu 2020 (6,8 Prozent) gesteigert und setzt seine Roadmap E konsequent um.



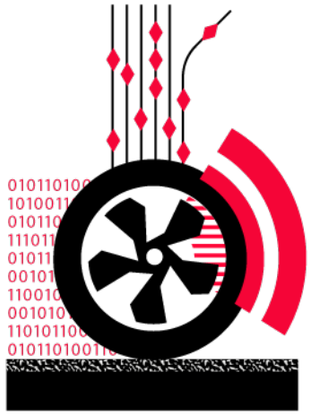
43.866

Exemplare des Audi e-tron wurden bei Audi Brussels 2021 produziert. Das Modell ist in Europa das meistverkaufte rein elektrische Premium-SUV. Seit 2020 bietet Audi eine Sportbackvariante und jeweils S-Varianten des Audi e-tron an. 2021 erweiterten die Vier Ringe ihr rein elektrisches Modellportfolio um die Audi Q4 e-tron und e-tron GT Modellreihe. Bis 2026 wird Audi mehr als 20 vollelektrische Modelle anbieten.

80 %

der insgesamt 370 Anforderungen erfüllte die AUDI AG bei der erstmaligen Zertifizierung durch das Top Employers Institute – ein sehr guter Wert, der dem Unternehmen auf Anhieb die Auszeichnung als „Top Employer Germany“ einbrachte. Nach Einschätzung des Instituts erfüllt Audi auf den Gebieten „Arbeitsumfeld“, „Ethik und Integrität“, „Diversität und Inklusion“ sowie „Arbeitgeberauftritt“ höchste Ansprüche. Audi nutzt die Ergebnisse gezielt, um neue Impulse zu setzen und sich als Arbeitgeber konsequent weiterzuentwickeln.

Illustrationen: C3 Visual Lab



Rund 1.700.000

Autos des Volkswagen Konzerns können dank Schwarmintelligenz einen Beitrag zu mehr Sicherheit auf den Straßen leisten und treiben die intelligente Mobilität von morgen voran. Audi ging 2021 einen Schritt weiter und nutzte erstmals hochpräzise Schwarmdaten zur Verbesserung seines Car-to-X-Dienstes „Lokale Gefahreninformation“. Dieser Dienst ist als Zusatzfunktion bereits in vielen Modellen verfügbar. Die neuartige Car-to-Cloud-Anwendung kann kleinste Veränderungen der Fahrbahnhaftung anhand des zwischen Reifen und Fahrbahn vorherrschenden Reibwerts erkennen und die Daten anonymisiert zur Verarbeitung in eine Cloud hochladen. Nachfolgende Fahrer_innen, die den gleichen Dienst nutzen, werden nahezu in Echtzeit vor gefährlichen Verkehrssituationen wie Straßenglätte gewarnt.

Illustrationen: C3 Visual Lab

2026

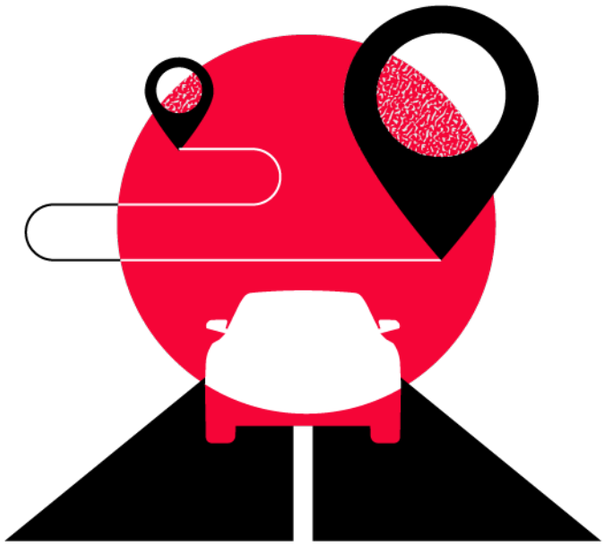
markiert für Audi das Ende neuer Benzin- und Dieselmodelle. Ab dann will die Marke neue Modelle nur noch mit reinem Elektroantrieb auf den Weltmarkt bringen. Bis 2033 lässt Audi die Produktion seiner Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor nach und nach auslaufen. Mit dem klaren Datum für den vollständigen Fokus auf Elektromobilität packt das Unternehmen die Transformation entschlossen an und stärkt seine Position als ein Vorreiter und Innovationstreiber der Automobilindustrie. Der Ausbau der E-Mobilität ist ein wichtiger Baustein in der neuen Audi Strategie „Vorsprung 2030“. Mehr dazu lesen Sie ab Seite 19.

16,8

Prozent Frauenanteil in der zweiten sowie 8,6 Prozent in der ersten Führungsebene: Damit hat die AUDI AG ihre selbst gesetzten Ziele von 16,0 bzw. 8,0 Prozent bis Ende 2021 erreicht, die sie gemäß den gesetzlichen Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft formuliert hatte. Jetzt heißt es, den nächsten Schritt zu machen! Bis Ende 2025 sollen die Frauenanteile schrittweise auf 20,0 Prozent in der zweiten und 12,0 Prozent in der ersten Führungsebene erhöht werden.
Es gilt in diesem Zusammenhang, die Audi Diversity-Strategie konsequent umzusetzen. Dazu gehören die Realisierung flexibler Arbeitsmodelle, der Ausbau von Jobsharing-Angeboten vor allem auf den Führungsebenen und ein klarer Fokus in Richtung Empowerment. Im Aufsichtsrat betrug der Frauenanteil zum 31. Dezember 2021 bereits 35 Prozent und überschritt damit den Zielwert bis 2025 von 30 Prozent. Dieser soll von der Seite der Anteilseigner_innen und Arbeitnehmer_innen jeweils getrennt erfüllt werden. Für den Vorstand hat der Aufsichtsrat bis 2025 eine formelle Zielquote von 25 Prozent Frauenanteil beschlossen. Zum Ende des Jahres 2021 waren bereits zwei von sieben Vorstandsmitgliedern der AUDI AG Frauen.

Bis zu 534

Kilometer Reichweite (WLTP) bietet das neue kompakte Elektro-SUV Audi Q4 Sportback e-tron. Flankiert durch attraktive Preise ab 41.900 EUR[1] eröffnet der Audi Q4 e-tron den Einstieg in das elektrische Premiumsegment von Audi. Die neuen Audi Q4 e-tron Modelle werden in Zwickau bilanziell CO_2-neutral[2] gefertigt. Das Werk bezieht ausschließlich Grünstrom für die Produktion und auch die Lieferunternehmen der Batteriezellen sind verpflichtet, bei der Herstellung ausschließlich Strom aus erneuerbaren Quellen einzusetzen. Sämtliche CO_2-Emissionen, die sich trotz der bereits heute umgesetzten Maßnahmen in der Lieferkette und in der Produktion des Audi Q4 e-tron nicht vermeiden lassen, werden über Klimaschutzprojekte kompensiert, bevor das Fahrzeug im europäischen und US-amerikanischen Handel an Kund_innen übergeben wird.



[1] Der Preis versteht sich als unverbindliche Preisempfehlung der AUDI AG inklusive Mehrwertsteuer und bezieht sich auf den Audi Q4 35 e-tron (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,7–15,8 (NEFZ), 19,0–17,0 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0; Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs).
[2] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Illustrationen: C3 Visual Lab

Bilanziell mehr als

195.000

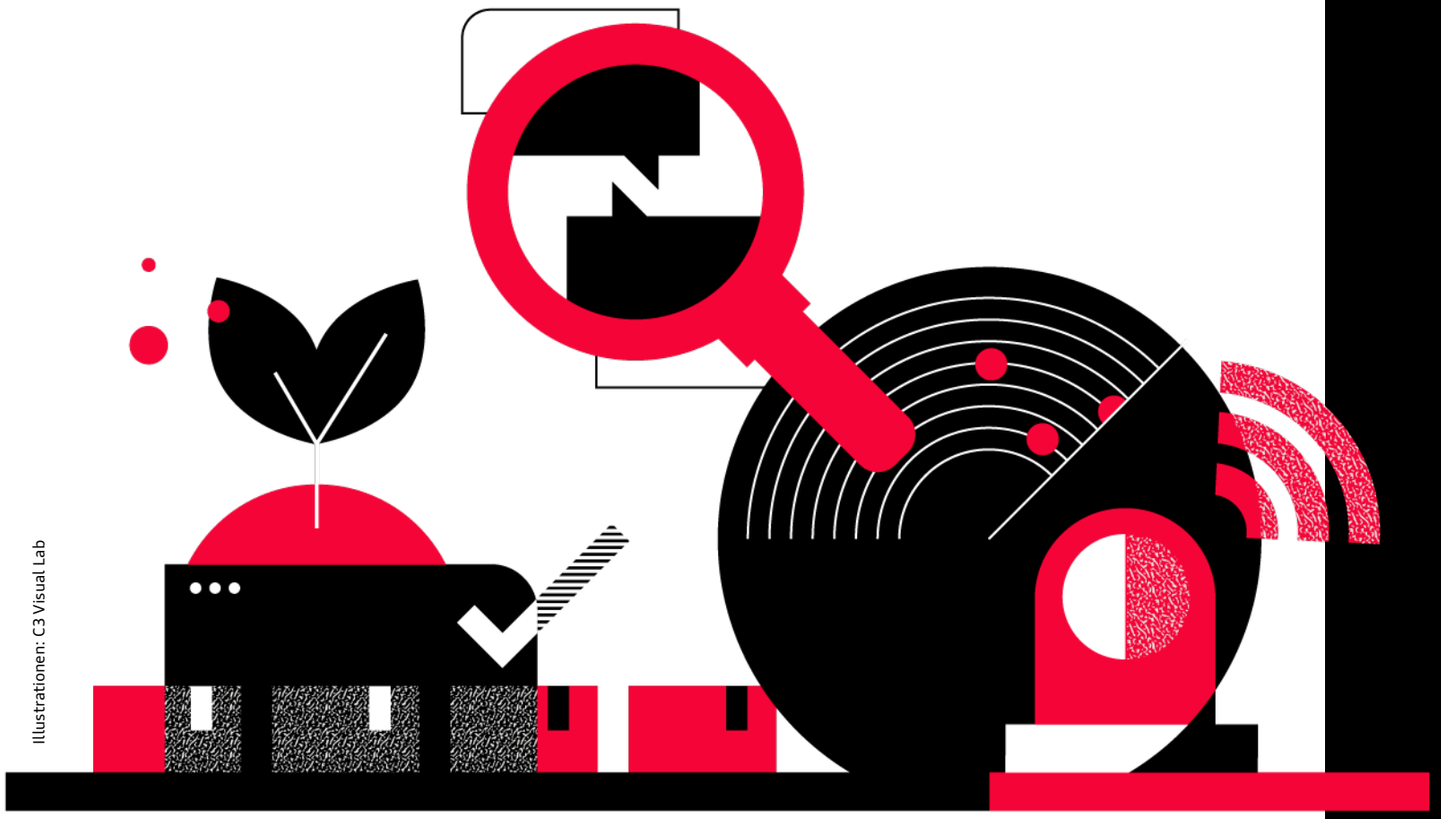
Tonnen CO_2 vermieden die Audi Standorte in Ingolstadt, Neckarsulm, Győr und dem Mehrmarkenstandort Bratislava durch einen geschlossenen Aluminiumkreislauf – ein Closed-Loop-Verfahren, das Audi bereits seit 2017 nutzt. Seit 2021 kommt das Verfahren auch im ungarischen Werk Győr zum Einsatz. Die CO_2-Einsparung wurde erreicht, indem bei der Produktion entstandene Aluminiumabfälle gesammelt und zurück zum Zulieferunternehmen gebracht wurden: Aus ihnen lassen sich neue Aluminium-Coils in gleicher Qualität herstellen, die Audi erneut in den Produktionsprozess einbringt. Dieser Materialkreislauf verringert den Verbrauch von primärem Aluminium. Dank der Wiederverwertung der bei der Produktion entstandenen Aluminiumabfälle ohne Qualitätsverlust starten die an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr und Bratislava produzierten Automobile ihren Lebenszyklus mit einer besseren Bilanz hinsichtlich CO_2, Energie und Rohstoffen im Vergleich zu Automobilen, die ausschließlich aus primärem Aluminium hergestellt wurden.

0100000 10111010 1011001 0001101 0010100

ist der Binärcode für das Wort Audi. Und Code spielt eine zunehmend wichtige Rolle in der Entwicklung jedes Fahrzeugs – schließlich werden Automobile zunehmend zu Mobile Devices. Audi überträgt seine erstklassige Qualität bei Design und Verarbeitung in die digitale Welt und denkt damit Fahrzeugsicherheit weiter. Es gilt, das Fahrzeug und damit Kund_innen, aber auch das Unternehmen selbst konsequent vor unberechtigten Zu- und Angriffen zu schützen. Im Sommer 2021 wurden die beiden Managementsysteme zu Cyber Security und Software-Updates erfolgreich durch den Technischen Dienst ATEEL zertifiziert. Damit erfüllte Audi frühzeitig die beiden neuen UNECE-Richtlinien in Bezug auf das Managementsystem. „Automotive Security“ ist damit integraler Baustein der Fahrzeugentwicklung.

Rund 150

Länder stehen derzeit im Fokus des globalen Pilotprojekts, bei dem Audi mithilfe künstlicher Intelligenz (KI) analysiert, inwiefern geforderte Nachhaltigkeitskriterien von Lieferant_innen eingehalten werden. Hierzu werten Algorithmen Nachrichten zu mehr als 4.000 Zulieferunternehmen aus digitalen Medien und sozialen Netzwerken aus. Geprüft werden Kriterien wie Umweltverschmutzung, Menschenrechtsverstöße oder Korruption. Besteht der Verdacht auf potenzielle Verstöße, schlägt das digitale Frühwarnradar Alarm. Laut ersten Ergebnissen ist das System besonders geeignet, die sich täglich ändernden Risiken in den Lieferketten zu erkennen. Mehr dazu lesen Sie ab Seite 105.



Illustrationen: C3 Visual Lab

5

Sterne und damit die Höchstwertung haben die neuen kompakten Elektro-SUV Audi Q4 e-tron und der Audi Q4 Sportback e-tron im Euro-NCAP-Test 2021 zur Bewertung der Pkw-Sicherheit erhalten. Getestet wurde in den vier Kategorien Insassenschutz, Kindersicherheit, Fußgängerschutz / ungeschützte Verkehrsteilnehmer und Aktive Sicherheit. Trotz stetig verschärfter Testbedingungen überzeugten die beiden ersten reinen E-Modelle im Kompaktsegment der Vier Ringe insbesondere beim Aufprallschutz, beim Zentralairbagsystem, der Kindersicherheit, dem Fußgängerschutz sowie mit dem serienmäßig eingebauten automatischen Notbremssystem (AEBS).

Damit reihen sich die jüngsten Mitglieder des elektrischen Audi Portfolios in die Tradition der Fahrzeugsicherheit bei Audi ein. Denn seit über fünf Jahren wurden alle getesteten Audi Modelle – unabhängig vom Segment oder der Antriebsform – beim Euro-NCAP-Test mit fünf Sternen bewertet. Ob Audi A1, Audi Q8 oder Audi e-tron: Die bestmögliche Bewertung zeigt, dass die Vier Ringe beim Thema Sicherheit keine Kompromisse kennen.

35

Jahre lang war Peter Kössler Audianer mit Leib und Seele – zunächst als Audi Trainee, später in diversen Managementfunktionen innerhalb der Audi Produktion, als Werkleiter des größten Audi Standorts in Ingolstadt, als CEO der Audi Hungaria Zrt. und als Mitglied im Aufsichtsrat der AUDI AG. Ab 2017 verantwortete er als Vorstand den Bereich Produktion und Logistik. In dieser Funktion trieb Peter Kössler mit Leidenschaft die Umstellung des weltweiten Audi Produktionsnetzwerks auf die Fertigung von Elektroautos voran und entwickelte mit dem Audi Umweltprogramm Mission:Zero einen klar definierten Fahrplan für eine nachhaltige Produktion. Zum 1. Februar 2022 ging Peter Kössler in den geplanten Ruhestand und übergab sein Amt an Gerd Walker. Das gesamte Unternehmen dankt ihm für seine besonderen Leistungen und seinen großen persönlichen Einsatz für die Vier Ringe und wird ihn in bester Erinnerung behalten.

Ausblick 2022

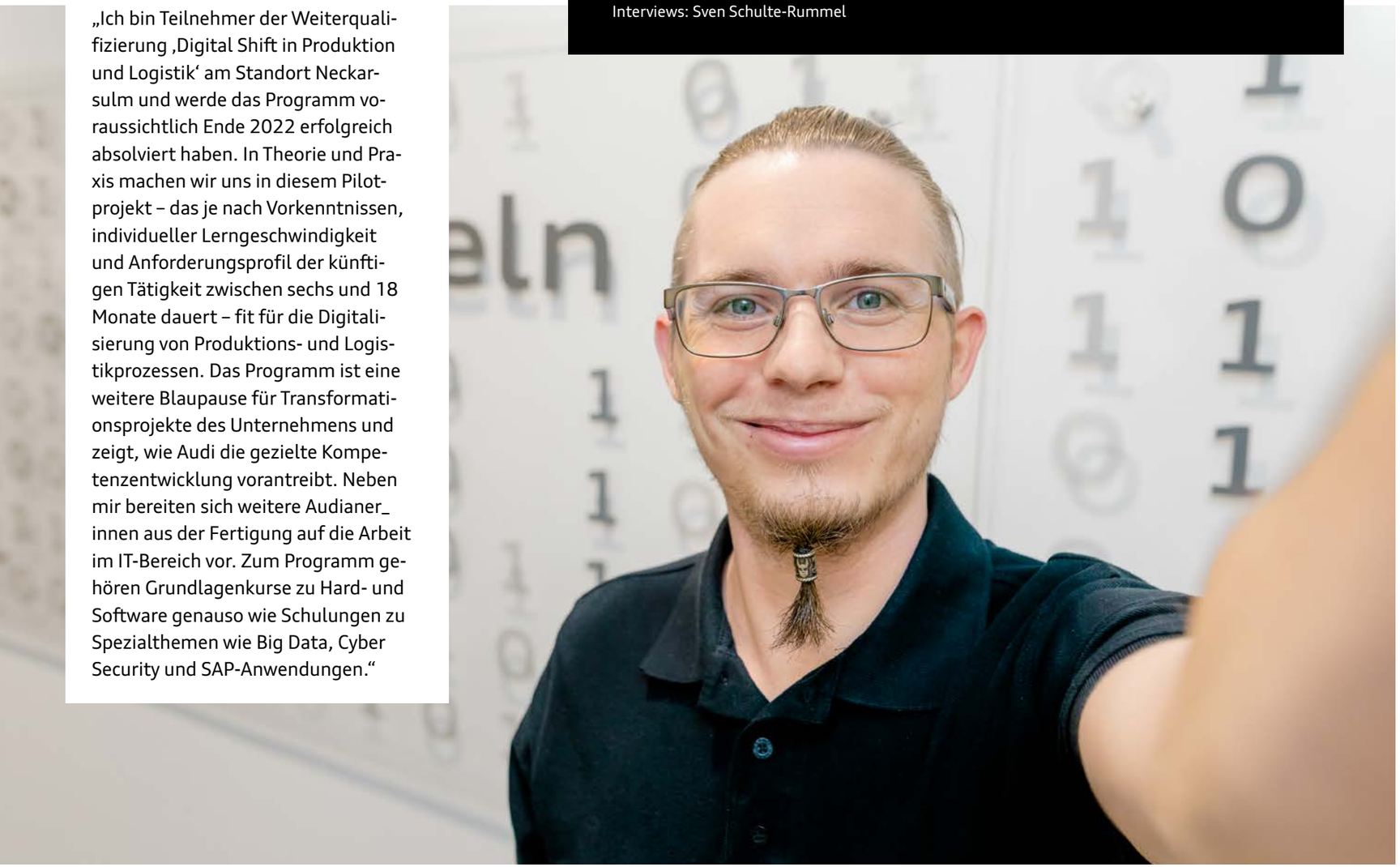
Von Erfindungen wie Holoride, die für Kund_innen neue Erlebnisse in ihrem Audi bieten, über den Start neuer Plattformen bis zur Erweiterung der Modellpalette in China: Elf Audianner_innen berichten über ihre großen Projekte der kommenden Wochen und Monate.

Interviews: Sven Schulte-Rummel

„Big Data, Cyber Security und SAP-Anwendungen“

Timothy Michael, Technischer Fachwirt und Teilnehmer des Transformationsprogramms „Digital Shift“

„Ich bin Teilnehmer der Weiterqualifizierung ‚Digital Shift in Produktion und Logistik‘ am Standort Neckarsulm und werde das Programm voraussichtlich Ende 2022 erfolgreich absolviert haben. In Theorie und Praxis machen wir uns in diesem Pilotprojekt – das je nach Vorkenntnissen, individueller Lerngeschwindigkeit und Anforderungsprofil der künftigen Tätigkeit zwischen sechs und 18 Monate dauert – fit für die Digitalisierung von Produktions- und Logistikprozessen. Das Programm ist eine weitere Blaupause für Transformationsprojekte des Unternehmens und zeigt, wie Audi die gezielte Kompetenzentwicklung vorantreibt. Neben mir bereiten sich weitere Audianer_innen aus der Fertigung auf die Arbeit im IT-Bereich vor. Zum Programm gehören Grundlagenkurse zu Hard- und Software genauso wie Schulungen zu Spezialthemen wie Big Data, Cyber Security und SAP-Anwendungen.“



„Dieses Auto interpretiert die Audi DNA neu“

Anke Even, Projektleiterin in der Technischen Entwicklung

„Das erste Mal die Fahrertür zu öffnen und in einem Technikträger des zukünftigen Audi Q6 e-tron Platz zu nehmen, das war für mich ein ganz besonderer Moment. Seit fünf Jahren arbeite ich an diesem Projekt mit. 2017 habe ich das Elektroauto erstmals in einem CAD-Programm digital gesehen. Seitdem steigt mit jedem Tag, den wir dem Produktionsstart näher kommen, meine Vorfreude auf das fertige Modell. Der Audi Q6 e-tron ist beeindruckend: Er ist der erste Audi, der auf der Premium Platform Electric (PPE) entsteht. Und er interpretiert für mich die Audi DNA neu. Wie er sich anfühlt für Fahrer_innen und Insass_innen, seine innovative Technik und sein Design machen ihn zu einem besonderen Fahrzeug in seinem Segment. Außerdem wichtig: Mit dem Audi Q6 e-tron kommt die E-Mobilität am Heimatstandort von Audi in Ingolstadt an und zeigt, welche Vorteile die PPE mit ihren konzernweiten Synergien bei Beschaffung, Entwicklung und Produktion mit sich bringt.“

Fotos: Audi AG

„Klares Bekenntnis zu unserer Umwelt“

Andrea Robien, Geoökologin, Betrieblicher Umweltschutz

„Für die Umwelt. Für die Region. 2015 erwarb die IN-Campus GmbH, ein Joint Venture der AUDI AG und der Stadt Ingolstadt, einen ehemaligen Raffineriestandort am Stadtrand. Diese Entscheidung ist ein starkes Bekenntnis für den Standort und für unsere Umwelt. Bevor auf dem Gelände gebaut werden konnte, musste es saniert werden. Der Grund? Die durch den Raffineriebetrieb belasteten Böden. 1.200 Sondierungsbohrungen und mehr als 50.000 Laboranalysen auf verschiedenste Schadstoffe wurden veranlasst, 600.000 Tonnen Aushubmaterial wurden gewaschen und aufbereitet und mit über 1.000.000 Tonnen zusätzlichem Bodenmaterial wurde das Gelände planiert. Das alles haben wir mit Rücksicht auf die Umwelt und mit neuesten Technologien umgesetzt und somit für unsere Standorterweiterung keine Natur- und Kulturlandschaft in Anspruch genommen. Der Technologiepark IN-Campus ist offen und naturnah konzipiert. Seit Herbst 2018 wird auf dem Gelände kräftig gebaut und Gebäudeareale wie das sogenannte Projekthaus sind bereits fertiggestellt. Hier entwickeln Expert_innen von Audi und Partnerunternehmen zukunftsträchtige Ideen in räumlicher Nähe zum Audi Stammwerk, der Technischen Entwicklung und wichtigen Lieferunternehmen. 2022 sollen weitere Gebäude auf dem IN-Campus hinzukommen.“

Foto: AUDI AG

Foto: AUDI AG

„Synergien sind eine Stärke des Konzerns“

Emin Atic, Gruppenleiter Batteriemontage

„Etwas Neues aufzubauen? Das macht mir Spaß, motiviert. Dafür nehme ich gerne Herausforderungen an: etwa fern von zu Hause für eineinhalb Jahre in Zwickau zu arbeiten. Dort fertigen Kolleg_innen von Volkswagen Sachsen elektrische Modelle der Marken Audi, Volkswagen und Seat. In Zwickau habe ich bis Februar 2022 gelernt, worauf es beim Job als Gruppenleiter einer hochautomatisierten Fertigung von Hochvoltbatterien ankommt. Über alle Marken hinweg voneinander zu lernen ist eine große Stärke des Konzerns. Mit meiner Erfahrung helfe ich, dass der Produktionsstart von Batteriemodulen für den Audi Q6 e-tron reibungslos verläuft. Mein Augenmerk liegt dabei besonders auf der Sicherheit für die Mitarbeitenden, da wir mit Hochvolttechnologie arbeiten. Außerdem ist das Arbeitsumfeld wichtig. Eine Produktionsumgebung mit hohen Sauberkeitsanforderungen soll Verunreinigung vermeiden und die Qualität des Produkts sicherstellen.“

„Nachhaltige Sitzbezüge“

Dana Laubinger, Designerin Oberfläche und Farben (Color & Trim)

„Mit dem Mikrofaservlies Dinamica bieten wir ein ressourcenschonendes Material in vielen unserer Fahrzeuge an. Es schmeichelt der Hand wie Veloursleder und sieht auch so aus, besteht jedoch zu großen Teilen aus Polyesterfasern. Diese werden etwa aus recycelten PET-Flaschen, Textilien oder Faserresten gewonnen. Somit setzt Audi hochwertige Materialien ein, die unter anderem aus Abfallprodukten entstanden sind. Im Gegensatz zu unseren bisherigen Mikrofasern ist die Produktion von Dinamica zudem lösemittelfrei – ein weiterer Beitrag, der negative Umweltauswirkungen reduziert. Als Sitzbezug ist das Mikrofaservlies Dinamica seit 2020 bestellbar und mittlerweile für viele Modelle erhältlich. Wir werden das Angebot auch in diesem Jahr sukzessive erweitern. Ich freue mich auf die Entwicklung neuer Designs auf Basis dieses Materials.“

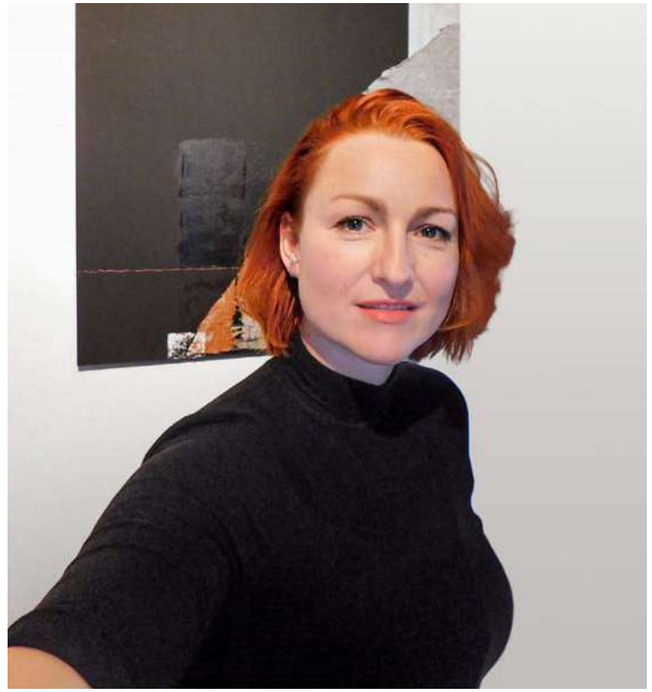
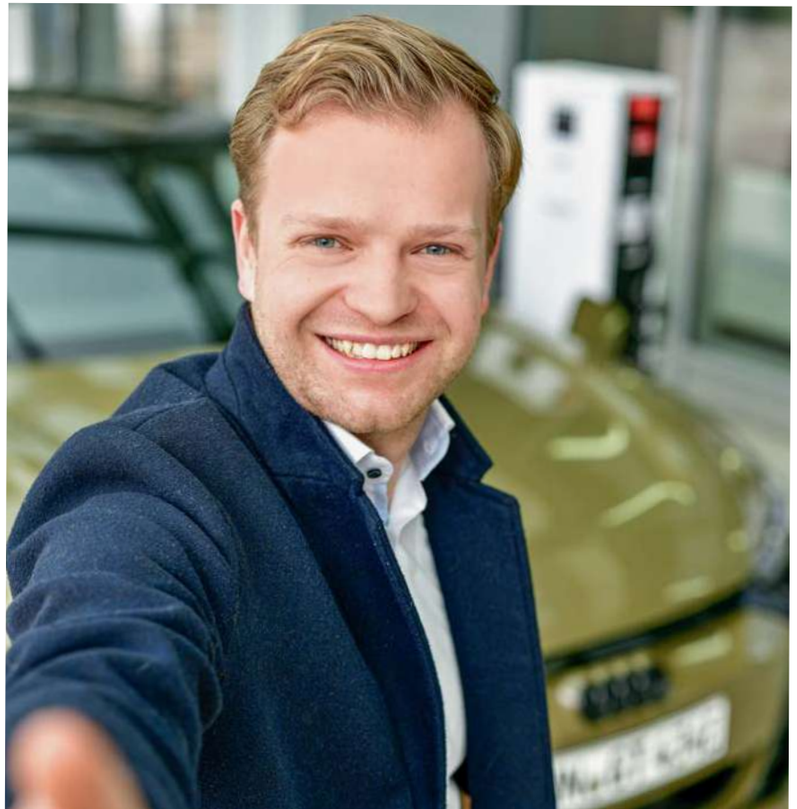


Foto: privat

„Sonne und Wind im Tank“

Malte Vömel, Projektreferent für die Dekarbonisierungsstrategie

„Mobilität ist für uns bei Audi nur dann wirklich nachhaltig, wenn Kund_innen ihre Elektroautos mit Grünstrom laden können. Was folgt daraus? Weil wir Mobilität nachhaltiger machen wollen, unterstützen wir zum einen Kund_innen mit Angeboten zum Laden mit grünem Strom zu Hause oder im öffentlichen Bereich. Zum anderen investieren wir auch in den Ausbau erneuerbarer Energien in Europa. Und das tun wir im industriellen Maßstab! Das erste Projekt, ein Solarpark in Mecklenburg-Vorpommern, haben wir in Zusammenarbeit mit dem Energieunternehmen RWE realisiert. Seit Januar 2022 ist die Anlage in Betrieb. Mit knapp 420.000 Solarmodulen handelt es sich um einen der größten unabhängigen Solarparks in Deutschland, worauf wir zugegeben richtig stolz sind. Bis 2025 entstehen in verschiedenen Ländern Europas mit mehreren Partnerunternehmen neue Wind- und Solarparks, dank derer unsere Kund_innen die Möglichkeit erhalten, Strom aus Sonne und Wind zu laden.“



„Hand in Hand in China mit unseren starken Partnern“

Giorgio Delucchi, Leiter Digital Experience/Business
(bis 4. März 2022 Leiter Vertrieb China und Hongkong)

„China ist der größte Absatzmarkt für Audi und ein zentraler Pfeiler in der Audi Strategie. Für Audi als Premiummarke ist das Potenzial in China riesig: Der Gesamtmarkt umfasste 2021 mehr als 20 Mio. Pkw, davon waren rund 2,4 Mio. rein elektrisch. Insgesamt hat Audi seit seinem frühen Markteintritt 1988 bereits mehr als 7 Mio. Fahrzeuge im Reich der Mitte ausgeliefert. Ein wichtiger Erfolgsfaktor dabei ist unsere „In China, for China“-Strategie, die darauf setzt, speziell an die Bedürfnisse chinesischer Kund_innen angepasste Automobile anzubieten. In Zukunft wird Audi noch enger zusammenarbeiten – Audi intern, mit Audi China und mit unseren Partnern FAW und SAIC. Unser Erfolg fußt auf Teamwork, wir arbeiten mit unseren starken Partnern in China Hand in Hand. Und ich freue mich, dass wir richtig gute Fahrzeuge im Portfolio haben und im Jahr 2022 die Elektrifizierung weiter vorantreiben werden: Die neuen Modelle Audi e-tron GT quattro[1], Audi Q4 e-tron[2] und Audi Q5 Roadjet e-tron[3] werden unsere Kund_innen begeistern! Alle drei Modelle spiegeln unsere Strategie der Elektrifizierung und Digitalisierung wider. Ich persönlich freue mich, in Zukunft das Thema digitale Geschäftsmodelle bei Audi weiter voranzubringen – in China und auf der ganzen Welt."

[1] Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ), 21,8–19,9 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
[2] Audi Q4 e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,2–15,8 (NEFZ); 21,3–17,0 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
[3] Das Modell wird vom assoziierten Unternehmen SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (China), hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

Fotos: AUDI AG

„Rückgrat der elektrifizierten Mobilität stärken“

Ralph Hollmig, Projektleiter Audi Charging Hub

„Kann Tanken mehr als eine lästige Notwendigkeit sein? Ja! Der erste Audi Charging Hub demonstriert seit Dezember 2021 zum einen unsere Vision einer ‚Elektrotankstelle der Zukunft‘ für Premiumkund_innen zur Abdeckung von Spitzenbedarfen beim Laden oder als Ersatz für die heimische Ladesäule im urbanen Raum. Zum anderen ist das Pilotprojekt Symbol für den intelligenten Ausbau der Ladeinfrastruktur. Diesen treiben wir im Volkswagen Konzernverbund mit vielen Projekten voran, zum Beispiel in Europa durch die IONITY-Offensive, bei der mehr als 5.000 neue Schnellladepunkte bis 2025 entstehen sollen. Auch in den USA bauen wir das Netz mit Electrify America[4] massiv aus. Wir sind überzeugt: Leistungsfähige Ladenetze sind das Rückgrat elektrifizierter Mobilität. Das Besondere an unserem neuen Konzept des Audi Charging Hub: Wir beschleunigen dank High-Power-Charging mit bis zu 320 kW das Aufladen und entschleunigen durch ein Premiumerlebnis. Der Audi Charging Hub bietet reservierbare Ladeplätze und optional eine Lounge für Audi Kund_innen. Für die erste Jahreshälfte 2022 planen wir, einen zweiten Pilotstandort in Zürich in Betrieb zu nehmen.“

„Das Auto wird zur Entertainment-Plattform“

Jakob Wulf, Audi Produktmarketing Holoride

„Es gibt wenige Dinge im Leben, die mit Worten nur schwer zu beschreiben sind. Das sind Erlebnisse, die man erfahren und fühlen muss, um sie zu verstehen. Holoride ist für mich so etwas – und noch in diesem Jahr steht diese Technologie unseren Kund_innen in ausgewählten Audi Modellen zur Verfügung. Damit ist Audi der erste Hersteller überhaupt, der dieses komplett neue Entertainment-Erlebnis bietet. Mitfahrende tauchen mithilfe einer Virtual-Reality-Brille in Spiele, Filme und interaktive Inhalte ein. Der Clou: Die virtuelle Realität passt sich in Echtzeit an die Fahrbewegungen des Autos an. Jede Kurve, jede Beschleunigung, jedes Bremsen beeinflusst die Wahrnehmung. Das Auto wird so zur Erlebnisplattform. Besonders spannend finde ich dabei, dass hier ein neuer Marktplatz für digitale Inhalte entsteht. Diese sind nicht nur mitreißend, sondern eng mit dem Auto verwoben. Holoride ist ein Beispiel, wie wir bei Audi in Zusammenarbeit mit Partner_innen, mit unseren vernetzten Fahrzeugen und unter Einsatz der Fahrzeugdaten die Basis für digitale Geschäftsmodelle legen. Und damit völlig neue Kundenerlebnisse kreieren.“

[4] Über sein Tochterunternehmen Electrify America will der Volkswagen Konzern insgesamt rund 10.000 Schnellladestationen bis 2025 entlang der Hauptverkehrsachsen der USA aufbauen. Dort können Elektroautos unabhängig von der Marke geladen werden. Diese Initiative basiert auf einer Vergleichsvereinbarung mit den US-Behörden infolge der Dieselthematik.

Fotos: AUDI AG

Foto: privat

„Signifikate Synergien bei der Elektrifizierungsstrategie“

Adrian Hallmark, Bentley CEO

„Anfang 2021 hat Audi die Steuerungsfunktion für Bentley innerhalb der Markengruppe Premium übernommen. Für uns in Crewe ist das aufregend, mit Audi einen Partner an der Seite zu wissen, mit dem wir ein gemeinsames Ziel verfolgen: Wir streben beide nach nachhaltiger Mobilität – Audi im Premium-, wir im Ultra-Luxussegment. Und wer eine Beziehung führt, der weiß, wie wichtig gemeinsame Ziele sind, auf die man sich einschwört. Dabei agieren wir zusammen aus einer Position der Stärke: Dank unserer Markenstärke, unserer operativen Exzellenz und unserer strategischen Prioritäten konnten wir im letzten Jahr 14.659 Fahrzeuge an Kund_innen übergeben. Die Vorfreude unserer Kund_innen auf den Flying Spur Hybrid[5] zeigt, in welche Richtung sich der Ultra-Luxussektor entwickelt, und wir sind bestens darauf vorbereitet. Besonders bei der Elektrifizierungsstrategie werden wir signifikante Synergien bei der Entwicklung neuer Technologien heben. Bereits in diesem Jahr erwarten wir einen Absatz an Plug-in-Hybriden von mehr als 20 Prozent. 2025 wollen wir den ersten rein elektrisch angetriebenen Bentley auf den Markt bringen. Wir streben an, dass es das erste Fahrzeug im Ultra-Luxussegment ist, das bilanziell CO_2-neutral[6] über den Lebenszyklus sein wird. Fünf Jahre später wollen wir unser gesamtes Unternehmen CO_2-neutral stellen.“

[5] Der Bentley Flying Spur Hybrid kann in vielen Märkten bestellt werden, ist aber derzeit nicht in der EU27, Großbritannien, der Schweiz, Israel, der Ukraine, Norwegen, der Türkei und Vietnam erhältlich. Verbrauchs- und Emissionsdaten in Prüfung, Fahrzeug in Zulassung.

[6] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht die Markengruppe Premium einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Unternehmen der Markengruppe weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

„Resilienter und krisenfester“

Andreas Haller, Leiter Audi Gesundheitswesen

„In Ruhe durchatmen? Dazu lässt uns Covid-19 auch nach zwei Jahren keine Zeit. Aber ich bin optimistisch! 2021 hat Audi viel erreicht: In den Gesundheitszentren der Werke bieten wir unseren Mitarbeitenden Beratungs-, Test- und Impfmöglichkeiten, die sie online buchen können. 2021 haben wir rund 20.000 Impfdosen verabreicht und rund 15.600 Tests durchgeführt. In Deutschland ist Audi einer von wenigen Arbeitgebern, die das digitale Impfzertifikat durch den betriebsärztlichen Dienst ausstellen können. Wir haben die Strukturen in unseren Gesundheitszentren gestärkt und auch hier die Digitalisierung weiter vorangetrieben. Was die Pandemie Gutes gebracht hat, werde ich oft gefragt: Sie hat uns Audianer_innen resilienter und das Unternehmen krisenfester gemacht. Einmal mehr hat sich gezeigt, wie wichtig stark im Unternehmen verankerte medizinische Expertise ist. Deshalb gelingt es uns, schnell und selbstständig zu handeln – und beim Thema Pandemiebekämpfung unseren Vorsprung zu halten.“

Foto: AUDI AG

Stakeholder: Was wünschen Sie sich von Audi?

Woher Audi weiß, was Menschen von den Vier Ringen erwarten? Alle zwei Jahre bindet das Unternehmen seine Stakeholder[1] in einer Wesentlichkeitsanalyse aktiv zu zentralen Fragestellungen ein. Ein Dialog, der wichtige Impulse für die strategische Planung liefert.

2.200
Stakeholder nahmen an der Befragung teil

Die Welt dreht sich in hohem Tempo – insbesondere die Mobilität entwickelt sich rasant weiter. Audi richtet sich konsequent danach aus, zum Beispiel mit der neuen Unternehmensstrategie „Vorsprung 2030“ (ab Seite 18). Diese soll die Zukunftsfähigkeit von Audi sicherstellen, sie stärkt verantwortungsvolles Wirtschaften und konsequentes Handeln.

„Vorsprung 2030“ ist auch Ausdruck für den Anspruch, ganzheitlich zu denken und den gesellschaftlichen und sozialen Kontext stets im Blick zu behalten. Doch wer erwartet von Audi was? Welche Zielgruppe hat welche Ansprüche? Welche Impulse sind zu berücksichtigen? Schließlich will Audi bestmöglich agieren, Sichtweisen überprüfen und sich durch Zuhören weiterentwickeln.

Ermittlung wesentlicher Themen

Ein Mittel, um diese Fragen zu beantworten, ist das Instrument der Wesentlichkeitsanalyse, die Audi seit 2012 durchführt. Audi hat diese Analyse 2021 weiterentwickelt und aktualisiert. Unter Einbezug interner und externer Quellen hat das Unternehmen zunächst 16 relevante Nachhaltigkeitsthemen wie „Ökonomische Stabilität“ und „Fahrzeugsicherheit“ herausgearbeitet. Diese Nachhaltigkeitsthemen wurden dann mithilfe einer Online-Umfrage durch Stakeholder[1] priorisiert: Auf Rang 1 landete das Thema mit der größten Relevanz im Zusammenhang mit der AUDI AG, auf Rang 16 das mit der geringsten Relevanz. Diese Themen lassen sich vier Handlungsfeldern zuordnen: Wirtschaften & Integrität, Produkte & Services, Mitarbeitende & Gesellschaft sowie Wertschöpfung & Produktion.

Bewertung des Impacts

Zusätzlich zur Relevanz der Nachhaltigkeitsthemen evaluierte das Strategieteam von Audi in zwei Schritten: zuerst im Rahmen eines Workshops mit internen und externen Fachexpert_innen. Dann folgte die Validierung der Ergebnisse durch Mitglieder des Steuerkreises Nachhaltigkeit. Die gesellschaftlichen, ökonomischen und ökologischen Auswirkungen des unternehmerischen Handelns von Audi auf die Nachhaltigkeitsthemen wurden beurteilt und eingestuft (Impact-Bewertung: sehr hoch, hoch, mittel). Ein Beispiel: Seinen Einfluss auf das Thema „Fahrzeugsicherheit“ bewertet Audi als „sehr hoch“, seinen Einfluss auf das Thema „Naturschutz & Biodiversität“, weltweit betrachtet, als eher „mittel“.

Audi setzt die Wesentlichkeitsanalyse als strategisches Instrument ein. Sie schafft Transparenz und ermöglicht eine zielgerichtete Anpassung der Unternehmenssteuerung. Damit leistet diese Analyse einen Beitrag für die regelmäßige Überprüfung und Weiterentwicklung des Unternehmens. Sie hilft zudem, die Wechselwirkung von wirtschaftlichem Erfolg und nachhaltigem Engagement noch besser zu verstehen und in Folge enger zu verzahnen. Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse sind außerdem eine wichtige Basis für die Themenauswahl des Audi Reports.

Gut aufgestellt bei den Topthemen

„Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse 2021, an der knapp 2.200 Stakeholder teilnahmen, bestätigen zum einen, dass Audi mit der Strategie ‚Vorsprung 2030‘ bereits die richtigen strategischen Schwerpunkte gesetzt hat. Zum anderen erlauben sie, weiter zu fokussieren und relevante Details zu ergänzen“, erklärt Roxana Codita, Audi Corporate Responsibility.

Bereits jetzt ist Audi gut aufgestellt. Das zeigt sich bei der Betrachtung der drei wichtigsten Themen aus Sicht der befragten Anspruchsgruppen[1]:

Topthema 1: „Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen“ liegen bei den Stakeholdern auf Platz 1. Für seine Qualität als Arbeitgeber wurde Audi auch ausgezeichnet: Das Top Employers Institute zertifizierte Audi 2021 erstmals als „Top Employer Germany“. Flexible und individuelle Arbeitsmodelle wie mobiles Arbeiten oder Teilzeit sowie die Möglichkeiten für ein Sabbatical sorgten unter anderem für die positive Bewertung. Auch bei seinen Partner_innen achtet Audi auf die Einhaltung gesellschaftlicher und sozialer Standards und hat dafür ein eigenes Rating eingeführt.

Topthema 2: Auch zum hoch bewerteten Thema „Alternative Antriebstechnologien und Emissionen der Fahrzeuge“ liefert Audi eine klare Antwort:

[1] Als Stakeholder – oder auch wesentliche Anspruchsgruppen – versteht Audi alle internen und externen Personengruppen, die von den unternehmerischen Tätigkeiten direkt oder indirekt betroffen sind. Die Auswahl der jeweiligen Stakeholder basiert grundsätzlich auf deren Expertise sowie den Möglichkeiten ihrer Einflussnahme auf Audi. Bei den Stakeholdern unterscheidet Audi verschiedene Anspruchsgruppen: Kund_innen, Analyst_innen und Investor_innen, Presse und Medien, Geschäftspartner_innen der AUDI AG, Mitarbeitende, Anwohner_innen und Nachbar_innen, Politik und Verbände sowie Organisationen von Arbeitnehmenden, den wissenschaftlichen Bereich und Nachhaltigkeitsexpert_innen sowie zivilgesellschaftliche Organisationen (NGOs) und weitere sonstige Gruppen. Die Grundlage für die Ermittlung und Auswahl der Stakeholder sind der Stakeholder-Engagement-Standard Accountability 1000 (AA1000SES) und dessen Prinzipien Inklusivität, Wesentlichkeit und Reaktivität.

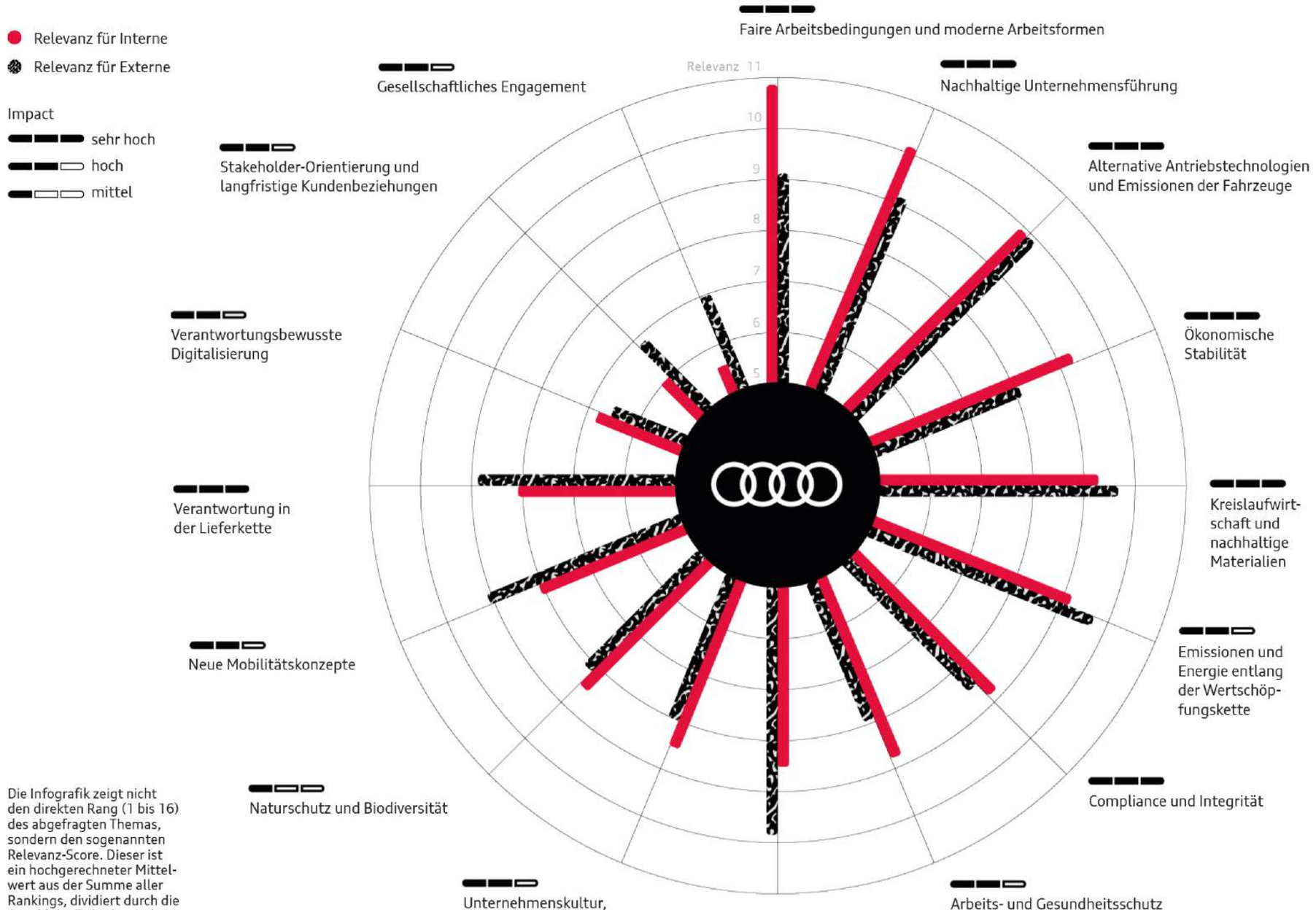
GRI 102-40, 102-42, 102-43, 102-44, 102-46, 102-47

Durch die frühe Weichenstellung zum Umstieg auf E-Mobilität hat sich das Unternehmen frühzeitig Klarheit verschafft. Ab 2026 fahren alle neu in den Markt eingeführten Audi Modelle rein elektrisch. Bereits bis 2026 plant das Unternehmen, über 20 vollelektrische Batterieautos im Angebot zu haben. Zusätzlich beteiligt sich Audi am Ausbau relevanter Ladeinfrastruktur.

Topthema 3: „Nachhaltige Unternehmensführung“ ist ein weiteres enorm wichtiges Thema für alle Anspruchsgruppen. Audi versteht Nachhaltigkeit als Zukunftsfähigkeit – und das Unternehmen leistet gezielt seinen Beitrag zur Lösung globaler Herausforderungen. Audi hat den Anspruch, nicht nur technologisch und wirtschaftlich, sondern auch bei Nachhaltigkeit führend zu sein. Dafür werden Unternehmensstrukturen und -prozesse konsequent an ESG-Kriterien (Environment, Social und Governance) ausgerichtet.

Detaillierte Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse 2021 sehen Sie online.

Wesentlichkeitsmatrix



Die Infografik zeigt nicht den direkten Rang (1 bis 16) des abgefragten Themas, sondern den sogenannten Relevanz-Score. Dieser ist ein hochgerechneter Mittelwert aus der Summe aller Rankings, dividiert durch die Anzahl der Teilnehmenden und zusätzlich nach Stakeholder-Gruppen gewichtet.

GRI 102-44, 102-46, 102-47

Illustration: C3 Visual Lab

Kurzporträt

Die Markengruppe Premium, bestehend aus Audi, Lamborghini, Ducati und dem Neuzugang Bentley[1], zählt zu den erfolgreichsten Herstellern von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Supersportwagensegment. Audi ist seit dem 16. November 2020 eine 100-prozentige Tochter der Volkswagen AG.

2021 hat der Audi Konzern 1.680.512 (1.692.773)[2,3] Automobile der Marke Audi, 8.405 (7.430)[2,3] Supersportwagen der Marke Lamborghini und 59.447 (48.042)[2] Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert. Weltweit arbeiteten zum Stand 31. Dezember 2021 85.350 (86.860) Mitarbeitende für den Audi Konzern, davon 59.027 (59.817) in Deutschland. Der Stammsitz ist in Ingolstadt. Weltweit ist Audi mit seinen Partner_innen in mehr als 100 Märkten präsent und produzierte im Jahr 2021 an 20 Standorten[4] in zwölf Ländern. Neu hinzugekommen sind die Mehrmarkenwerke in Zwickau und Anting (China). Die Standortübersicht für 2021 finden Sie hier.

1 Ingolstadt, Deutschland
AUDI AG
285.958 Fahrzeuge
A3 Limousine, A3 Sportback, S3 Limousine, S3 Sportback, RS 3 Limousine, RS 3 Sportback, A4 allroad quattro, A4 Avant, A4 Limousine, S4 Avant, S4 Limousine, RS 4 Avant, A5 Coupé, A5 Sportback, S5 Coupé, S5 Sportback, RS 5 Coupé, RS 5 Sportback, Q2, SQ2

2 Neckarsulm, Deutschland
AUDI AG, Audi Sport GmbH
145.092 Fahrzeuge
A4 Limousine, A5 Cabriolet, S5 Cabriolet, A6 allroad quattro, A6 Avant, A6 Limousine, S6 Avant, S6 Limousine, RS 6 Avant, A7 Sportback, S7 Sportback, RS 7 Sportback, A8, A8 L, S8, S8 L, R8 Coupé, R8 Spyder, e-tron GT quattro, RS e-tron GT

3 Zwickau, Deutschland
Volkswagen AG
27.696 Fahrzeuge
Q4 e-tron, Q4 Sportback e-tron

4 Brüssel, Belgien
AUDI BRUSSELS S.A./N.V.
43.866 Fahrzeuge
e-tron, e-tron Sportback, e-tron S, e-tron S Sportback

5 Martorell, Spanien
SEAT, S.A.
60.178 Fahrzeuge
A1 citycarver, A1 Sportback, RS 3 Limousine

6 Bratislava, Slowakei
VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.
89.459 Fahrzeuge
Q7, SQ7, Q8, SQ8, RS Q8

7 Győr, Ungarn, Audi Hungaria Zrt.
171.015 Fahrzeuge
TT Coupé, TT Roadster, TTS Coupé, TTS Roadster, TT RS Coupé, TT RS Roadster, Q3, Q3 Sportback, RS Q3, RS Q3 Sportback

8 Sant'Agata Bolognese, Italien, Automobili Lamborghini S.p.A.
8.303 Fahrzeuge
Aventador Coupé, Aventador Roadster, Huracán Coupé, Huracán Spyder, Urus

9 Bologna, Italien
Ducati Motor Holding S.p.A.
48.848 Fahrzeuge
DesertX, Diavel, Hypermotard, Monster, Multistrada, Panigale, Scrambler, Streetfighter, SuperSport

10 Crewe, Vereinigtes Königreich
Bentley Motors Ltd.[1]
Bentayga, Continental, Flying Spur, Mulliner

[1] Die Konsolidierung der Marke Bentley erfolgte zum 1. Januar 2022. Die Zahlen für das Geschäftsjahr 2021 sind aus diesem Grund noch nicht in den Werten des Audi Konzerns enthalten.
[2] Die Werte in Klammern stellen die jeweiligen Vorjahreswerte dar.
[3] Die Werte für Kraftstoff- und Stromverbräuche sowie die CO_2-Emissionen (siehe Seite 124). Nicht spezifisch ausgewiesen sind allroad, PHEV und CNG (g-tron).
[4] Standorte Stand 31. Dezember 2021

Illustration: C3 Visual Lab

ASIEN

PAZIFISCHER OZEAN

1 Kaluga, Russland

2 Foshan, China

3 Tianjin, China

4 Changchun, China

5 Qingdao, China

6 Anting, China

7 Amphur Pluakdaeng, Thailand

8 Aurangabad, Indien

1 Kaluga, Russland
Volkswagen Group RUS
2.478 Fahrzeuge
Q7[5], Q8[5], SQ7[5], SQ8[5]

2 Foshan, China
FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.
49.741 Fahrzeuge
A3 Limousine,
Q2 L, Q2 L e-tron

3 Tianjin, China
FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.
88.334 Fahrzeuge
Q3, Q3 Sportback

4 Changchun, China
FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.
413.262 Fahrzeuge
A4 L Limousine,
A6 L Limousine, Q5 L,
Q5 L Sportback, e-tron

5 Qingdao, China
FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.
54.596 Fahrzeuge
A3 L Limousine, A3 Sportback

6 Anting, China
SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.
1.075 Fahrzeuge
A7 L Limousine, Q5 e-tron

7 Amphur Pluakdaeng, Thailand
Ducati Motor (Thailand) Co., Ltd.
9.447 Fahrzeuge
Diavel, Hypermotard,
Monster, Multistrada,
Panigale, Scrambler,
Streetfighter, SuperSport

8 Aurangabad, Indien
ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited
2.477 Fahrzeuge
A4 Limousine,
A6 Limousine, Q5, Q7

Legende
2021 produzierte Fahrzeuge
- 150.001 bis 420.000
- 50.001 bis 150.000
- 10.001 bis 50.000
- 0 bis 10.000

[5] Fertigung von Semi-Knocked-Down-Fahrzeugen. Bei diesem Verfahren werden die Automobile zunächst vollständig aufgebaut. Anschließend werden sie teilzerlegt und als Bausatz nach Kaluga transportiert. Die Montage erfolgt nach den technischen und qualitativen Vorgaben der AUDI AG.

Illustration: C3 Visual Lab

1 **San José Chiapa, Mexiko**
Audi México S.A. de C.V.
137.634 Fahrzeuge
Q5, Q5 Sportback, SQ5, SQ5 Sportback

2 **Manaus, Brasilien**
DUCATI DAFRA da Amazônia Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda.
919 Fahrzeuge
Diavel, Monster, Multistrada, Panigale, Scrambler, Streetfighter, SuperSport

3 **Curitiba / São José dos Pinhais, Brasilien**
Audi do Brasil Indústria e Comércio de Veículos Ltda.
2021 sind am Standort keine Audi Modelle produziert worden

Legende
2021 produzierte Fahrzeuge
- 150.001 bis 420.000
- 50.001 bis 150.000
- 10.001 bis 50.000
- 0 bis 10.000

Illustration: C3 Visual Lab

Strategie

Navigationsanzeige des Audi grandsphere concept[1]: Statt auf Displays werden die Informationen auf Holzflächen im Interieur projiziert.

Audi beschleunigt seine Transformation: Das Unternehmen hat einen klaren Plan, welche Rolle es für die Mobilität der Zukunft einnehmen will. Audi entwickelt bedeutungsvolle Technik, um die Welt in Bewegung zu halten. Rückgrat ist die neue Unternehmensstrategie „Vorsprung 2030“ – sie stellt die Zukunftsfähigkeit von Audi sicher und fokussiert auf profitables Wachstum und Differenzierung bei Produkten und Services.
In diesem Kapitel erfahren Sie, welche Kerninhalte die Strategie umfasst, wie sie entstanden ist und welche Rolle die einzelnen Geschäftsbereiche bei der Umsetzung einnehmen.

19 So gestaltet Audi Vorsprung für die Zukunft: die fünf Felder der Strategie „Vorsprung 2030“

21 Von Audi für Audi – mehr als 500 Mitarbeitende waren in die Entwicklung der Strategie eingebunden.

24 Zukunftsfähigkeit, Führung und Verantwortung für die Transformation von Audi: das Vorstandsteam im Interview

Foto: AUDI AG

[1] Bei dem hier genannten und abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist.

Vorsprung 2030

So gestaltet Audi die Zukunft

Bei dem hier abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist.

VORSPRUNG DURCH TECHNIK FÜR DIE E-ÄRA

Die E-Mobilitäts-Offensive der Vier Ringe kommt genau zur richtigen Zeit. Klimafreundliche Mobilität gewinnt zunehmend an Bedeutung. Ab 2027 bietet das Unternehmen in allen Kernsegmenten E-Modelle an. Diese Palette an Elektroautos wird sich vom Wettbewerb abgrenzen, mit einer speziellen Audi DNA und Vorsprung durch Technik in bestimmten Bereichen. Design, Sportlichkeit, Fahrkomfort und Qualität werden einen Unterschied machen. Ergänzend wird Audi seine Stärken in Verarbeitung, Color & Trim und Akustik gezielt ausspielen.

EIN KLARER PLAN FÜR DEN LETZTEN UND GLEICHZEITIG BESTEN VERBRENNER VON AUDI

Audi beschleunigt seinen Umstieg auf die Elektromobilität. Bereits 2026 bringen die Vier Ringe neue Modelle ausschließlich vollelektrisch auf den Weltmarkt. 2033 stellt Audi weltweit die Fertigung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren ein. Eine Ausnahme könnte China werden, wo eine längere Produktion in Abhängigkeit von der lokalen Nachfrage untersucht wird. Die letzte Verbrennergeneration kommt mit einem Versprechen: Sie wird die beste sein, die Audi je auf den Markt bringen wird. Diese frühzeitig klar formulierte Antriebsstrategie gibt Planungssicherheit und hilft, Zukunftsinvestitionen gezielt und effizient zu leiten. Begleitet wird dieser technologische Wandel vom größten Transformationsprozess in der Geschichte von Audi. Ein besonderer Fokus liegt dabei auf der erfolgreichen Qualifizierung und Weiterentwicklung betroffener Mitarbeiter_innen.

ESG-PERFORMANCE ALS BASIS FÜR EINE BESSERE ZUKUNFT

Audi produziert schon heute seine Fahrzeuge an mehreren Standorten bilanziell CO_2-neutral[1]. Nun rückt das Unternehmen Nachhaltigkeit über den gesamten Produktlebenszyklus noch stärker in den Fokus, von der Ressourcengewinnung über den Betrieb des Fahrzeugs bis zur Wiederverwendung der eingesetzten Materialien. Zukünftig soll ESG (Environment – Social – Governance oder übersetzt: Umwelt – Gesellschaft – Unternehmensführung) in allen Unternehmensentscheidungen, Produkten und Dienstleistungen von Audi eine wichtige Rolle spielen. Kriterien für ESG sind vor allem der Klimaschutz, der Umgang mit endlichen Ressourcen, mit der Sicherheit und Gesundheit der Mitarbeitenden sowie die Wahrnehmung von gesellschaftlicher Verantwortung. Weiter zählt, wie robust die Audi Unternehmenssteuerung zum Beispiel beim Compliance- und Risikomanagement aufgestellt ist. In all diesen Themen lässt sich Audi auch extern bewerten und unterzieht sich einem international anerkannten ESG-Rating.

[1] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Foto: AUDI AG

HOLISTISCHES ÖKOSYSTEM STELLT DIE USER IN DEN MITTELPUNKT UND SCHAFFT BEDEUTSAME UND FASZINIERENDE ERLEBNISSE

Audi will die progressive Premiummobilität von morgen noch attraktiver gestalten. Dabei stehen neben dem Fahrzeug zukünftig das holistische Kundenerlebnis und die Integrationsfähigkeit in das Leben der Nutzer_innen im Mittelpunkt. Vor diesem Hintergrund setzt sich Audi intensiv mit den Bedürfnissen der User auseinander. Sie erwarten von Audi faszinierende und bedeutsame Erlebnisse sowie ganzheitliche Lösungen, die sich nahtlos über sämtliche Bereiche ihres Alltags erstrecken. Das Ökosystem für elektrische und perspektivisch auch automatisiert fahrende Autos spielt eine zentrale Rolle in der Transformation und wird ein wesentlicher Schlüssel zur Kundenzufriedenheit und somit zu langfristigen, persönlichen Kundenbeziehungen. Ein elementarer Baustein des Ökosystems ist das Thema „Laden“, das mit Lademöglichkeiten an der heimischen Wallbox, einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur mit europaweiten Ladepunkten oder mit intelligenter Routenplanung bereits heute erfolgreich umgesetzt wurde. Für den weiteren Ausbau des Ökosystems wird insbesondere das automatisierte Fahren zum Gamechanger. So entstehen eine Vielzahl zusätzlicher Anwendungsfälle, die die Nutzung des Fahrzeugs fundamental verändern werden. Es wird zum persönlichen Experience Device und ist mal Büro, Kino, Ort zur Entspannung und mal ein Raum für Shopping und Gaming. Das Audi Ökosystem fokussiert konsequent auf die User und verbindet das Fahrzeug mit einem breiten Angebot an Services, die alle Lebensbereiche betreffen – online sowie offline. Dadurch entsteht ein ganzheitliches Erlebnis über sämtliche Kontaktpunkte mit der Marke Audi hinweg, das sich nahtlos in das Leben der Nutzer_innen einfügt.

INTELLIGENTE HARDWARE: IN ZUKUNFT SIND TEILE KOMPLETT VERNETZT UND ZUNEHMEND AUS NACHHALTIGEN MATERIALIEN

Mit intelligenter Hardware können Kund_innen ihre Autos zukünftig immer wieder upgraden. So bleiben die Audi Modelle über ihren gesamten Lebenszyklus attraktiv. Dafür möchte Audi seinen Kund_innen zukünftig Teile mit einem intelligenten Informationssystem anbieten, die proaktiv um Erneuerung bitten, falls ein Verschleiß oder Defekt entdeckt wird. Die technische Grundlage dafür bietet die Vernetzung der Fahrzeuge mit einem ausgeklügelten Zusammenspiel von Algorithmen und Sensoren. Zusätzlich wird Audi Bauteile zur Stärkung einer Kreislaufwirtschaft auf Premiumniveau wiederaufbereiten. Nachhaltige Materialien und eine ressourcenschonende Produktion stehen dabei im Fokus. Alle diese Maßnahmen sollen zukünftig auch die Restwerte der Modelle positiv beeinflussen. Gleichzeitig erweitert Audi damit das Angebot im After-Sales-Sektor und will so zusätzliche Umsätze in diesem profitablen Geschäftsfeld erwirtschaften.

Bei dem hier abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist.

Foto: AUDI AG

„Eine Strategie aus dem Unternehmen für das Unternehmen“

Mitmachen statt abnicken: Audi ließ Hunderte Mitarbeitende an der Entwicklung der neuen Strategie teilhaben. „Vorsprung 2030“ wirkt dadurch nicht nur klar und greifbar, sondern findet im ganzen Unternehmen viel Akzeptanz.

Text: Thomas Kutschbach

Der Audi Vorstandsvorsitzende Markus Duesmann setzte sich persönlich dafür ein, dass die Strategie „Vorsprung 2030“ gemeinsam mit den Mitarbeitenden entwickelt wurde.

„Meaningful technology to keep the world in motion – das ist unser Leitbild.“

Unternehmen streben nach Erfolg. Was diesen Erfolg definiert und wie er erreicht werden soll, geben strategische Leitplanken vor. Audi hat im Berichtsjahr 2021 seine neue Strategie „Vorsprung 2030“ vorgestellt. Bei deren Entstehung ist das Unternehmen andere Wege gegangen. Den Anstoß dafür gab der Vorstandsvorsitzende persönlich. „Denn wir sind nur dann erfolgreich, wenn unsere Strategie von dem gesamten Audi Team getragen wird“, sagt Markus Duesmann. Er holte mit Silja Pieh eine erfahrene Strategin ins Haus, die dieses neue Mindset voll und ganz teilt.

In der Regel erarbeitet ein fest definiertes Strategieteam mit wenigen internen und externen Berater_innen im Hintergrund strategische Eckpfeiler, zusammen mit dem Vorstand wird die Unternehmensstrategie dann finalisiert. Das Ergebnis liegt so zwar zeitnah vor, die Erfahrungen und das Know-how der Mitarbeitenden finden aber weniger Beachtung. Nicht so bei „Vorsprung 2030“.

Neue Art der Strategieentwicklung

Silja Pieh hat einen Paradigmenwechsel eingeleitet. Statt auf externe Beratung setzt die Strategin verstärkt auf interne Kompetenz und Schwarmintelligenz.

„Die Strategie ist sehr klar, sehr greifbar, sehr konkret.“

Foto: AUDI AG

Silja Pieh leitet die Abteilung Unternehmensstrategie und steht für einen neuen Mindset bei Audi: offen, transparent, international. Die neue Unternehmensstrategie trägt ihre Handschrift.

Sie bindet ein großes Team von Audianer_innen aus allen Hierarchieebenen und aus aller Welt direkt ein: die Audi 500+. „Unsere Mitarbeitenden kennen Audi sehr gut, sie wissen vermutlich als Erste, wo potenzielle Zukunftschancen liegen und wo wir etwas verbessern können. Wir müssen sie nur zu Wort kommen lassen und ihnen genau zuhören“, erklärt Silja Pieh. Das Ziel: „Eine Strategie aus dem Unternehmen für das Unternehmen.“

Vier Etappen zum Erfolg

Im Strategieprozess formulierte das Team dafür einige grundlegende Prinzipien, denen die neue Strategie folgen sollte: Sie muss sich vom Wettbewerb differenzieren. „Vorsprung 2030“ soll eine Wachstumsstrategie sein und Geschäftsfelder priorisieren, die in der nächsten Dekade Wachstumspotenzial aufzeigen. Und schlussendlich soll die Strategie eine gehörige Portion Pragmatismus enthalten, sodass sie zu Audi passt und auch umsetzbar ist. Der Weg zur Strategie wurde dann in vier Etappen unterteilt. Als ersten Schritt analysierte das Strategieteam über 600 weltweite Trends. „Es gibt Trends, die bewegen uns schon heute und werden sich weiter verstärken. Zum Beispiel beim Thema Daten. 2030 werden sich Unternehmen vor allem dadurch differenzieren, wie sie Daten als Basis für digitale Angebote an Kund_innen nutzen“, erklärt Markus Duesmann. Im zweiten Schritt wurden aus den Trends unterschiedliche Szenarien abgeleitet. „Vor diesem Hintergrund haben wir uns angesehen, wo 2030 Geschäftschancen entlang der automobilen Wertschöpfungskette liegen“, zeigt Silja Pieh auf. „Diese Chancen haben wir im dritten Schritt quantifiziert.“ Abschließend wurde analysiert, wie attraktiv die unterschiedlichen Geschäftsfelder für eine Premiummarke wie Audi sind und wie gut sie deswegen zur Marke passen. So entstanden die strategischen Handlungsfelder.

Wenn Markus Duesmann von „wir“ spricht, meint er alle beteiligten Stakeholder – vom Aufsichtsrat, der die Strategie final freigab, über den Vorstand, das Strategieteam bis hin zu den Audi 500+. Viele der Kolleg_innen haben über Monate in Workshops Ideen diskutiert und damit dazu beigetragen, dass relevante Themen bei der Strategieentwicklung berücksichtigt wurden. In ihren Abteilungen wirken sie zudem als Multiplikator_innen. Das steigert die Akzeptanz der neuen Strategie. Die Botschaft: „Vorsprung 2030“ trägt die Handschrift vieler Audianer_innen. Der frische Wind, den die Audi 500+ entfachen, weht bis in die Vorstandsetagen. Mit Erfolg, wie Silja Pieh das Ergebnis beschreibt: „Die Strategie ist sehr klar, sehr greifbar, sehr konkret. Damit kann jeder und jede etwas anfangen.“ Die Leiterin der Unternehmensstrategie meint hier unter anderem das Ziel einer langfristigen Renditeerwartung von mehr als 11 Prozent und die Ambition von mehr als 3 Mio. verkauften Automobilen der Markengruppe Premium in 2030.

Strategie 2030

Die Spitze der Strategiepyramide von „Vorsprung 2030“ bildet der Purpose, der Unternehmenszweck von Audi: „Meaningful technology to keep the world in motion.“ Er fußt auf der Ambition, ab 2030 pro Jahr mehr als drei Millionen Fahrzeuge zu verkaufen. Gestützt wird diese von klaren strategischen Zielen wie unter anderem einem RoS von mehr als 11 Prozent ab 2030 und einem klaren Plan für den Auslauf von Verbrennern. Die Strategischen Handlungsfelder definieren den Weg dorthin (siehe Seite 19). Die neue Unternehmensstrategie fußt auf einem Fundament bestehend aus Operativer Exzellenz, Finanzieller Performance sowie People & Culture, welche als zentrales Element die Mitarbeitenden in den Mittelpunkt stellt.

Fotos: AUDI AG

„Unglaublich toller Spirit“

Ein klares Ziel verfolgt auch der neu definierte Purpose, der Unternehmenszweck von Audi. „Meaningful technology to keep the world in motion – das ist unser Leitbild und macht deutlich, dass wir Technik nicht um ihrer selbst willen entwickeln, sondern stets zielgerichtet, um unseren Kund_innen die Freiheit der individuellen Mobilität zu ermöglichen.

Unser klares Bekenntnis zur Elektromobilität und unser Engagement beim Aufbau eines breiten Ökosystems für unsere Kund_innen stehen beispielhaft dafür“, sagt Markus Duesmann. „Das ist unser gemeinsamer Antrieb, der Grund, warum wir morgens aufstehen und an die Arbeit gehen.“

Einer der Audi 500+ war Martin Vogl, im Vertrieb Europa tätig. Weil er sich auch privat viel mit Nachhaltigkeit beschäftigt, schickte er eigeninitiativ eine E-Mail an Silja Pieh. Der Tenor: „Ich kann Mehrwert bieten, ich würde gern unterstützen.“ Das kam offensichtlich gut an. Und so war Martin Vogl schnell

Martin Vogl ist im Vertrieb Europa tätig. Er hat sich eigenaktiv beteiligt, um „Vorsprung 2030“ mitzugestalten. Vor allem der Spirit in den Meetings der Audi 500+ hat ihn beeindruckt.

„Wie sehen Kund_innen den Unternehmenszweck von Audi? Welche Sicht hat ein Wissenschaftsprofessor mit Schwerpunkt Investment auf uns?“

einer der Audi 500+. Anfangs nahm er an digitalen Inforunden zur Erklärung des Prozesses teil, danach ging es in mehreren Terminen um die Ausgestaltung der Inhalte der Strategie zur Sache. „Dort herrschte ein unglaublich toller Spirit. Alle hatten sich die Zeit dafür extra freigeschaufelt und wirklich Lust, etwas beizutragen.“ Ihm liegt besonders das Thema Purpose am Herzen. Also kontaktierte er externe Stakeholder aus seinem eigenen Netzwerk und führte zusammen mit den Kolleg_innen der Strategieabteilung Gespräche durch. „Wir wollten wissen:

Melinda Jenkins aus dem Audi Design lobt den neuen ungewöhnlichen Ansatz der Strategiefindung, denn die Audianer_innen bieten ein starkes Potenzial.

Wie sehen Kund_innen den Unternehmenszweck von Audi? Welche Sicht hat ein Wissenschaftsprofessor mit Schwerpunkt Investment auf uns?“ Diese Erkenntnisse flossen an vielen Stellen in die Strategieentstehung ein.

Ebenfalls mit an Bord war Melinda Jenkins aus dem Audi Design. Sie lobt: „Den Ansatz der Audi 500+ fand ich sehr gut, sehr ungewöhnlich.“ An mehreren Terminen saß auch sie am virtuellen Tisch. Ihr gefiel es, „einfach mal gefragt zu werden, anstatt einen fertigen Foliensatz präsentiert zu bekommen“. Das habe viele ihrer Kolleg_innen auch außerhalb der Audi 500+ motiviert. Ihrer Meinung nach sollte

„Ich möchte sehen, dass die neue Strategie gelebt wird. We need to walk the talk!“

das Unternehmen solch ein Format zukünftig noch stärker nutzen und ausbauen. „Wir haben Tausende fähige Leute, die können wirklich etwas bewegen“, betont Melinda Jenkins. Und sie hat einen Wunsch: „Ich möchte sehen, dass die neue Strategie gelebt wird. We need to walk the talk!“ Genau das hat CEO Markus Duesmann vor. „Wir sind überzeugt von unserem neuen Kurs. Und wir wollen alle Mitarbeitenden und Kund_innen auf diese Reise mitnehmen.“

Ein starkes Team für die Mobilität der Zukunft

Wie und mit welchen Fahrzeugen will Audi die Zukunft der Mobilität prägen, welche Rolle spielen Nachhaltigkeit und Klimasschutz und wie führt die neue Strategie „Vorsprung 2030“ zum Erfolg? Die Vorstände der AUDI AG im Interview.

Interviews: Sascha Höpfner

Markus Duesmann: Vorsitzender des Vorstands und Vorstand für Baureihen
Jürgen Rittersberger: Mitglied des Vorstands, Finanz und Recht
Hildegard Wortmann: Mitglied des Vorstands, Marketing und Vertrieb
Oliver Hoffmann: Mitglied des Vorstands, Technische Entwicklung
Dirk Große-Loheide: Mitglied des Vorstands, Beschaffung und IT
Sabine Maaßen: Mitglied des Vorstands, Personal und Organisation
Gerd Walker: Mitglied des Vorstands, Produktion und Logistik

Fotos: Bernhard Huber (6), AUDI AG (1)

„Software wird in Zukunft unser wichtigster Hebel für Synergien und Innovationen sein.“

Foto: Bernhard Huber

Markus Duesmann
Vorsitzender des Vorstands und Vorstand für Baureihen der AUDI AG

Das vollständige Interview lesen Sie auf www.audi.com

Die neue Strategie beschreibt eine tiefgreifende Transformation für die kommenden Jahre auf unterschiedlichen Ebenen. Wie wollen Sie das realisieren?
Wir haben jetzt Klarheit, worauf wir unsere Kräfte konzentrieren müssen, und gleichzeitig genug Zeit, um den Wandel ordentlich zu gestalten. Nur mit batterieelektrischer Mobilität können wir einen effizienten und effektiven Beitrag im Kampf gegen den Klimawandel leisten. Deshalb ist auch Technologieklarheit an dieser Stelle so wichtig. Ebenso wichtig ist, dass jetzt zum Beispiel die Stromnetze ausgebaut werden und Lademöglichkeiten entstehen. Für Audi besteht der Schwerpunkt darin, die Transformation unseres Produktportfolios, der Vertriebsstrukturen und unserer Produktionsstandorte hin zur E-Mobilität weiter voranzutreiben. Damit einher geht, dass für die Mitarbeitenden neue Aufgabenfelder entstehen, wie beispielsweise in der Batteriemontage oder beim Ausbau der Kreislaufwirtschaft. Und auch darauf bereiten wir uns vor und investieren entsprechend in ihre Qualifizierung.

Digitalisierung wird immer wichtiger in allen Bereichen des Lebens. Das Auto ist hier keine Ausnahme. Wie wollen Sie es schaffen, die Audi Fahrzeuge zu fahrenden Mobile Devices zu machen?
Software wird in Zukunft unser wichtigster Hebel für Synergien und Innovationen sein. Im Softwareunternehmen CARIAD haben wir deshalb als Volkswagen Konzern unsere gesamte Entwicklungskraft gebündelt. Bei CARIAD entstehen gemeinsame Elektronikarchitekturen und ein einheitliches Betriebssystem für alle Konzernmarken. Der Aufbau von CARIAD ist 2021 gut vorangekommen. Auch die Zusammenarbeit zwischen den Marken und CARIAD als starkem Technologiepartner ist nun formal und strategisch klar geregelt. Jetzt liegt der volle Fokus auf der Umsetzung der Projekte.

Welche Rolle spielt dabei der Markt China?
Wir sehen im chinesischen Markt gerade im Premiumsegment und bei den elektrischen Fahrzeugen enormes Potenzial. 2022 startet der Verkauf von Modellen unseres zweiten Partners SAIC Volkswagen. Damit haben wir ein weiteres Standbein im Markt. Gleichzeitig bauen wir unsere Kooperation mit FAW-Volkswagen aus. Gemeinsam lassen wir noch stärker als bisher die spezifischen Bedürfnisse unserer chinesischen Kund_innen, die sehr viel Wert auf digitale Services legen, in die Produkte einfließen. China ist außerdem an vielen Stellen Technologietreiber – zum Beispiel beim automatisierten Fahren. Wir arbeiten eng mit lokalen Partner_innen und Behörden zusammen und nutzen bereits seit einiger Zeit Testlizenzen für die Erforschung des vollautomatisierten Fahrens in Peking und Wuxi.

Nachhaltigkeitsziele der UN

Folgende fünf SDGs stehen im Fokus der Audi Nachhaltigkeitsstrategie

8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTSWACHSTUM
Audi macht sich für dauerhaftes und breitenwirksames Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle stark.

9 INDUSTRIE, INNOVATION UND INFRASTRUKTUR
Audi arbeitet an einer widerstandsfähigen Infrastruktur, fördert eine nachhaltige Industrialisierung und unterstützt Innovationen.

11 NACHHALTIGE STÄDTE UND GEMEINDEN
Audi begegnet den Herausforderungen der Urbanisierung mit intelligenten, nachhaltigen und städtischen Mobilitätskonzepten.

12 NACHHALTIGE/R KONSUM UND PRODUKTION
Audi fördert nachhaltigen Konsum auch durch seine nachhaltige Produktion. Ressourcen- und Energieeffizienz sind dabei zwei wichtige Kernelemente.

13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ
Audi produziert und entwickelt Produkte, die Menschen klimaschonende, individuelle Fortbewegung ermöglichen sollen.

„Mit der Einführung der Markengruppensteuerung nimmt Audi eine noch wichtigere Rolle im Volkswagen Konzern ein.“

Audi will ab dem Jahr 2030 mehr als 11 Prozent Operative Umsatzrendite erwirtschaften. Welche Investitionen sind dafür notwendig?
Wir haben uns mit der Strategie „Vorsprung 2030“ viel vorgenommen. Das Rückgrat für Verkaufs- und Renditeziele ist ein innovatives und attraktives Produktportfolio. Daher haben wir unsere Investitionen in der Ende des Jahres vom Aufsichtsrat genehmigten Investitionsplanung nun noch mal erhöht. Bis zum Jahr 2026 plant der Audi Konzern Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie Sachinvestitionen von insgesamt rund 37 Mrd. EUR. Allein 18 Mrd. EUR entfallen dabei auf Elektrifizierung und Hybridisierung. Vorrangig werden wir unser elektrisches Portfolio weiter ausbauen, sodass wir in 2027 in allen Kernsegmenten E-Modelle anbieten können. Ein Teil der Investitionen fließt dabei auch in das Kooperationsunternehmen für lokale Elektromobilproduktion mit FAW-Volkswagen in China.

ESG bildet eine wichtige Säule der Strategie „Vorsprung 2030“. Was bedeutet das für Audi?
Ich bin davon überzeugt: Wirtschaftlicher Erfolg und nachhaltiges Unternehmertum gehören zusammen wie zwei Seiten einer Medaille. Wir als Unternehmen tragen eine besondere Verantwortung für unsere Umwelt und die Gesellschaft. Und das müssen wir auch in allen Produkten und Prozessen leben. Denn unsere ESG-Performance steht stellvertretend für die Zukunftsfähigkeit von Audi – bezüglich der Erfüllung von Gesetzen, eines fundamental veränderten Kundenverhaltens sowie der finanziellen Bewertung. Aus diesem Grund haben wir ESG-Kriterien fest in unserer Strategie „Vorsprung 2030“ verankert. Aber: Es gibt keine Blaupause. Jedes Unternehmen muss seinen eigenen Weg finden. Das tun wir. Für uns geht ESG über reine Maßnahmen zur CO_2-Reduzierung hinaus, wir betrachten es im Unternehmen ganzheitlich. Zur weiteren Verankerung in unseren Prozessen führen wir ein ESG-Managementsystem ein. ESG soll in allen Unternehmensentscheidungen, Produkten und Dienstleistungen von Audi eine Rolle spielen. Unsere ESG-Performance werden wir auch von einer unabhängigen Ratingagentur messen lassen.

Audi führt die Markengruppe Premium mit Lamborghini, Bentley und Ducati. Welche Vorteile sehen Sie in der neuen Markengruppensteuerung?
Mit der neu formierten Markengruppe Premium haben wir ein neues Steuerungsmodell etabliert. Damit nimmt Audi eine noch wichtigere Rolle im Volkswagen Konzern ein. Hiermit haben wir in vielen Bereichen die Möglichkeit, Entscheidungen zu beschleunigen, indem wir sie direkt und final auf Ebene der Markengruppe treffen. Das macht uns effizienter. So können wir Synergien vor allem in den Bereichen Elektronik und Plattformen optimal nutzen. Gleichzeitig werden wir mit der Markengruppensteuerung auch die Transparenz steigern, indem wir ausgewählte Performance-Kennzahlen sowie strategische Ziele der Marken Audi, Lamborghini, Bentley und Ducati extern ausweisen.

Foto: Bernhard Huber

Jürgen Rittersberger
Mitglied des Vorstands der AUDI AG, Finanz und Recht

Das vollständige Interview lesen Sie auf www.audi.com

„Wir stellen den Menschen in den Mittelpunkt unseres Denkens und Handelns.“

Hildegard Wortmann
Mitglied des Vorstands der AUDI AG, Marketing und Vertrieb

Das vollständige Interview lesen Sie auf www.audi.com

Das Angebot an Elektroautos von Audi wächst kontinuierlich. Wie kommen die Modelle bei den Kund_innen an? Was schätzen sie am meisten?
2021 stand ganz im Zeichen der Elektromobilität: Wir haben die Transformation mit einem starkem Jahr bei den vollelektrischen Fahrzeugen beschleunigt. Durch die konsequente Umsetzung unserer E-Roadmap konnten wir die Auslieferungen unserer vollelektrischen Fahrzeuge um 57,5 Prozent steigern. Diese hohe Nachfrage belohnt unseren Mut zu nachhaltiger Veränderung und bestätigt unsere frühzeitige Entscheidung für emissionsfreie Antriebe. Allein im letzten Jahr haben wir die Zahl der vollelektrischen Modelle mehr als verdoppelt. Mit dem Audi e-tron GT[1] haben wir die elektrische Speerspitze des Portfolios erfolgreich auf den Markt gebracht. Mit seinem herausragenden Design und seiner beeindruckenden Performance begeistert er Kund_innen sowie Fans der Marke gleichermaßen. Einen wichtigen Platz nehmen auch die Audi Q4 e-tron Modelle ein, die eine breite Zielgruppe ansprechen. Sie überzeugen mit einem großen Innenraum, hoher Alltagstauglichkeit und starker Lade- und Fahrperformance. Schon längst erfolgreich etabliert sind unsere ersten vollelektrischen Modelle Audi e-tron und Audi e-tron Sportback. Über 123.000 verkaufte Fahrzeuge seit der Markteinführung sprechen für sich. Dieses elektrische Portfolio bauen wir zukünftig weiter aus. Bis 2026 wird Audi mehr als 20 vollelektrische Modelle im Angebot haben. Und ab 2027 bieten wir unseren Kund_innen in allen Kernsegmenten E-Modelle an. Es ist mein Anspruch, dass wir Vorsprung leben. Für uns ist klar: Die Zukunft ist elektrisch!

Bei Elektromodellen ist neben dem Fahrzeug vor allem auch die Ladeinfrastruktur entscheidend. Was bietet Audi seinen Kund_innen in diesem Bereich?
Wir müssen Mobilität über das Fahrzeug hinaus betrachten. Das Gesamtsystem muss die Kund_innen überzeugen, nicht nur die Produkte. Das individuelle Erlebnis ist entscheidend! Audi baut daher die Infrastruktur mit starken Partnerschaften und gemeinsam im Konzernverbund in Europa, Asien und Amerika aus. Mit dem Audi e-tron Charging Service stehen unseren Kund_innen beispielsweise bereits heute rund 320.000 Ladepunkte in 26 europäischen Ländern zur Verfügung. Und das mit nur einer Karte! Der Audi Charging Hub in Nürnberg und zukünftig auch in Zürich ist der nächste Schritt. Das modular aufgebaute urbane Premiumladekonzept bietet High-Power-Charging und optional einen angeschlossenen Lounge-Bereich. So wird das Laden zum Premiumerlebnis. Und auch Europas größtes offenes High-Power-Charging-Netzwerk IONITY, bei dem wir Gründungsmitglied und Joint-Venture-Partner der ersten Stunde sind, investiert bis 2025 in über 5.000 zusätzliche Schnellladepunkte.

Wie verändert sich der Handel mit Autos und welche Rolle spielen zukünftig digitale Geschäftsmodelle?
Die grundlegende Transformation der Automobilindustrie bringt auch viele Veränderungen im Vertrieb mit sich. Ganz zentral für unsere Strategie: Wir stellen den Menschen in den Mittelpunkt unseres Denkens und Handelns. Wir nennen das: Human Centricity. Aus meiner Sicht wird die Digitalisierung der gesamten Customer Journey zum wichtigsten Differenzierungsmerkmal. Ein ganzheitliches Kundenerlebnis, online wie auch offline, ist entscheidend. Kund_innen erwarten die nahtlose Verknüpfung aller Kontakt- und Informationskanäle. Dies kann nur dann funktionieren, wenn wir als Hersteller in die direkte Kundenbeziehung stärker einsteigen. Die ab 2023 geplante Einführung des Agenturvertriebs für unsere vollelektrischen Modelle in europäischen Märkten ist ein elementarer Baustein für die kundenzentrierte Ausrichtung unseres Vertriebsmodells. Damit bauen wir den direkten Kontakt zu unseren Kund_innen weiter aus, den wir bisher beispielsweise beim Direktgeschäft mit Functions on Demand bereits etabliert haben. Das Agenturgeschäft eröffnet uns insofern völlig neue Möglichkeiten bei der Gestaltung einer durchgehenden Customer Journey über alle Kontaktpunkte hinweg. Hierzu verzahnen wir unser leistungsfähiges Vertriebsnetz mit unseren digitalen Kommunikationskanälen. Das ist der nächste konsequente Schritt in eine elektrische und digitale Zukunft. Doch die Digitalisierung hat nicht nur Auswirkungen auf das Vertriebsmodell. Insbesondere das Ökosystem rund um das Auto wird zukünftig den Unterschied machen. Deswegen arbeiten wir an einem ganzheitlichen Ansatz für elektrische, automatisiert fahrende Autos. Dieser wird diverse Lebensbereiche unserer Kund_innen einschließen, die über die klassischen Mobilitätsanforderungen hinausgehen. So schaffen wir ganz neue Erfahrungen – vom Laden, Navigieren, Parken, Bezahlen bis hin zu zusätzlichen Services und Mobilitätsdiensten durch das automatisierte Fahren.

Foto: AUDI AG

[1] Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ), 21,8–19,9 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

„Automatisiertes Fahren wird der Gamechanger in der Automobilindustrie.“

Eine Stärke von Audi ist das Design. Wie sorgen Sie dafür, dass das in Zukunft so bleibt?
Audi ist eine Designmarke. Das Audi Design setzt seit Jahren neue Maßstäbe mit einer gekonnten Symbiose aus innovativen Technologien und progressiver Gestaltung. Damit das so bleibt, haben wir auch in diesem Bereich unser Denken und Handeln weiterentwickelt und den neuen Herausforderungen angepasst. Die Elektromobilität, die zunehmende Digitalisierung und vor allem in Zukunft das automatisierte Fahren mit ganz neuen Möglichkeiten für unsere Kund_innen erhöhen die Anforderungen, geben aber gleichzeitig auch neuen Gestaltungsfreiraum. Daher denken und entwickeln wir Fahrzeuge nun „von innen nach außen“ mit innovativen Innenraumkonzepten. Der Audi grandsphere concept[1], den wir im vergangenen Jahr zur IAA vorgestellt haben, greift diese Veränderungen auf und gibt einen Ausblick auf die nächste Generation des Audi Designs. Ich bin mir sicher, wir werden uns auch bei diesen neuen Fahrzeugkonzepten deutlich differenzieren und eine neue Ära beginnen.

Ist automatisiertes Fahren eine Evolution oder eine Revolution?
Automatisiertes Fahren wird der Gamechanger in der Automobilindustrie. Da bin ich mir sicher. Es wird unser Verständnis von Mobilität komplett neu prägen. Beim hochautomatisierten Fahren übernimmt das Auto die Fahrfunktionen – je nach Situation und landesspezifischer Vorschrift. Innerhalb dieser gesetzlich definierten Systemgrenzen müssen die Fahrer_innen dann nicht mehr eingreifen. Das System fährt automatisiert. Die Kund_innen gewinnen Freiraum für die individuelle Entfaltung. Arbeiten, Relaxen bis hin zum Schlafen kann so möglich sein. Dafür entwickeln wir ein vollkommen neues Innenraumerlebnis, das sich individuell und intuitiv an die eigenen Bedürfnisse anpassen lässt. Die Sitzpositionen sind variabel, die Bedienung erfolgt über Sprachsteuerung, Touchscreen und Gestensteuerung. Im hochautomatisierten Fahrmodus werden Lenkrad, Pedalerie und Anzeigen perspektivisch sogar eingefahren. Automatisiertes Fahren wird also ganz sicher eine Revolution – wenn nicht sogar eine Disruption. Natürlich geht das nicht auf einen Schlag. Diese neue Funktionalität wird sich schrittweise entwickeln und der Grad der Automatisierung wird sich nach und nach erhöhen. Den Anfang macht für Audi das Artemis-Modell in der zweiten Hälfte des Jahrzehnts.

Welche Highlights dürfen wir in 2022 erwarten: Erlauben Sie uns einen Blick in Ihre Schublade?
Ein großer Fokus wird für uns auf der Entwicklung der Premium Platform Electric, unserer Antriebsarchitektur für Elektrofahrzeuge vom B- bis D-Segment, liegen. Hier kommen wir in eine entscheidende Phase und bereiten den Serienstart mehrerer Modelle vor, unter anderem den des Audi Q6 e-tron. Mit dem Showcar Audi A6 Avant e-tron concept[1] geben wir darüber hinaus einen weiteren konkreten Ausblick auf unser zukünftiges Elektroportfolio. Er steht als weiterer Beweis dafür, welche Modellvielfalt wir mit der PPE realisieren können. Bis 2026 werden wir über 20 vollelektrische Fahrzeuge im Angebot haben. Mit dem Konzeptfahrzeug Audi urbansphere concept[1], das wir im April 2022 präsentieren werden, illustrieren wir unsere Vision von urbaner automatisierter Mobilität der Zukunft.

Foto: Bernhard Huber

[1] Bei dem hier genannten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

Oliver Hoffmann
Mitglied des Vorstands der AUDI AG, Technische Entwicklung

Das vollständige Interview lesen Sie auf www.audi.com

Foto: Bernhard Huber

„Wir können in unserer Lieferkette eine Menge bewegen.“

Dirk Große-Loheide
Mitglied des Vorstands der AUDI AG, Beschaffung und IT

Das vollständige Interview lesen Sie auf www.audi.com

Das branchenweite Topthema „Halbleiterkrise“ hat in den letzten Monaten die gesamte Automobilindustrie in Atem gehalten. Wie viele schlaflose Nächte hat Ihnen das Thema bereitet?
Ich muss zugeben, die Halbleiterknappheit hat mich in den letzten Monaten ziemlich auf Trab gehalten, schlafen konnte ich jedoch immer ganz gut. Wir haben es hierbei mit einem strukturellen Problem zu tun. Das macht die Situation umso herausfordernder. Die Autoindustrie spürt derzeit die Auswirkungen einer deutlichen Unterversorgung an Halbleitern, die unter anderem durch die Allokation von Chips in Richtung Telekommunikation und Unterhaltungselektronik im Zuge der Coronapandemie bedingt ist. Des Weiteren verschärften auch pandemiebedingte Fabrikschließungen bei wichtigen Herstellern die Situation. Wir setzen gemeinsam mit den anderen Marken im Konzernverbund alles daran, die Folgen dieses Versorgungsengpasses bestmöglich abzumildern.

Die Lieferkette von heutigen Fahrzeugen ist sehr lang und global verzweigt. Wie sichert Audi hohe Standards für Umwelt und Gesellschaft?
Wir arbeiten mit mehr als 14.000 Zulieferfirmen aus mehr als 60 Ländern zusammen. Auf alle diese Akteur_innen haben wir einen Einfluss – und sie wiederum auf uns. Darin liegt eine riesige Chance. Wir können in unserer Lieferkette eine Menge bewegen. Unsere Anforderungen an unsere Geschäftspartner_innen sind im Code of Conduct festgeschrieben. Umweltschutz, Menschen- und Arbeitsrechte, Transparenz und Fairness sind darin verankert. Wir setzen uns hohe Standards und arbeiten entlang der gesamten Wertschöpfungskette an der Einhaltung dieser Werte. Als Instrument steht uns beispielsweise das Sustainability-Rating zur Verfügung, mit dem wir alle Geschäftspartner_innen auf die Einhaltung von Sozial-, Umwelt- und Compliance-Standards bewerten. Dessen positives Ergebnis ist Voraussetzung für eine Auftragsvergabe. Zudem optimieren wir ständig unsere Managementsysteme und setzen auf eine künstliche Intelligenz, die frei zugängliche Online-Medien und Social Media auf bestimmte Schlagworte untersucht und uns bei Treffern zu Themen wie Umweltverschmutzung, Menschenrechtsverstöße und Korruption in der Lieferkette benachrichtigt.

Ob im Unternehmen oder auf der Straße: Digitalisierung ist das Stichwort der Stunde. Wie sorgt Audi für sichere IT-Strukturen in Fahrzeugen und Services?
Datensicherheit hat höchste Priorität. Das gilt für sämtliche IT-Lösungen. Wir nehmen mögliche Datenpannen ernst und arbeiten intensiv an Vorsorgemaßnahmen. Ob Kunden-, Fahrzeug- oder Produktionsdaten: Wir legen Wert darauf, höchste Sicherheitsstandards zu erfüllen. Daher entwickeln wir unsere Sicherheitssysteme kontinuierlich weiter, um Angriffe auf unsere IT bestmöglich zu vermeiden, frühzeitig zu erkennen und deren Folgen so gering wie möglich zu halten.

„Wir wirtschaften verantwortungsvoll, transparent und integer.“

Corona und die Halbleiterkrise haben die Automobilindustrie in den letzten Monaten geprägt. Was ist das große Thema für die Audi Mitarbeitenden aktuell?
Wir befinden uns mitten in der Transformation. Unser gesamtes Umfeld wandelt sich: Gesetze, Technologien, Produkte, Prozesse, unsere Kundschaft und deren Bedürfnisse. Dieser Wandel betrifft vor allem die Menschen, die für uns arbeiten. Die Transformation erfordert neue Kompetenzen und Sichtweisen, sie stellt bewährte Strukturen und Funktionen infrage. Deshalb müssen wir unseren Mitarbeitenden Sicherheit und Orientierung geben. Unsere „People & Culture“ Initiative stellt sicher, dass die Mitarbeitenden im Zentrum unseres Handelns stehen. Auf diesem Verständnis fußt auch unsere Unternehmensstrategie „Vorsprung 2030“, mit der wir den Weg zu einer Menschen-orientierten Tech-Company ebnen. Mobilität zu gestalten, die eine nachhaltige und lebenswerte Zukunft sichert, gehört zu den spannendsten Aufgaben unserer Zeit. Unsere Belegschaft ist hierbei ein entscheidender Erfolgsfaktor. Neben all diesen Veränderungen hat auch die Coronapandemie wie unter einem Brennglas gezeigt, dass es mehr denn je auf Digitalisierung, Transformation und Kulturwandel ankommt. Ein Zurück zum klassischen Arbeitsmodell im Unternehmen wird es nicht geben. Homeoffice ist ein fester Teil unseres Alltags geworden. Unter dem Motto „Better Normal“ arbeiten wir aktuell an einem Konzept, das die Auswirkungen der hybriden Arbeitswelt auf unsere Büroraum- und Arbeitsplatzgestaltung, das Zugehörigkeitsgefühl in hybriden und digitalen Teams oder eine digitale Führungskultur berücksichtigt. Hierbei konzentrieren wir uns gleichermaßen auf Tätigkeiten im Büro wie auch in unseren Produktionsbereichen. Denn auch die Flexibilisierung in der Schicht ist bei uns in vollem Gange.

Audi steht wie beschrieben mitten in einer tiefgreifenden Transformation. Wie gelingt es Ihnen in solch einer Zeit, Integrität und Kulturwandel bei Audi voranzutreiben?
Unser Anspruch ist es, Compliance und Integrität jeden Tag im Unternehmen zu stärken. Deshalb haben wir in der Unternehmensstrategie festgehalten: Wir wirtschaften verantwortungsvoll, transparent und integer. Mit der Dieselkrise hat Audi Konsequenzen gezogen und Rahmenbedingungen für eine neue Unternehmenskultur geschaffen. Ich persönlich sehe die Transformation als große Chance. Denn es ist eine Zeit, in der wir die Menschen bewegen. Dafür müssen Unternehmenskultur, Führungsverständnis und Strukturen optimal ineinandergreifen. Die richtigen Organisationsstrukturen sind vorhanden. Beispielsweise die tiefe VerankerungunsererIntegritäts-undCompliance-Aktivitäten in unseren Prozessen oder das Performance-Management unserer Führungskräfte mit Fokus auf Transformation. So entwickeln wir unsere Unternehmenskultur stetig weiter und setzen dabei sehr stark auf unsere Führungskräfte. Unser Verständnis von Führung bei Audi bedeutet, den Wandel voranzutreiben. Dazu gehören vor allem eine offene Speak-up-Kultur und der Freiraum für jeden und jede, eigenverantwortlich und bestmöglich zu arbeiten.

Ausblick 2022: Was ist für Ihr Ressort der wichtigste Punkt?
Das „S“ in ESG wird bei Audi großgeschrieben. Darauf basiert auch unsere werteorientierte und sozial nachhaltige Personaltransformation. Bis 2025 stellen wir ein Fort- und Weiterbildungsbudget von bis zu 500 Mio. EUR bereit. Darüber hinaus haben wir ein Zusatzbudget für passgenaue Qualifizierungsmaßnahmen von 100 Mio. EUR gestartet. Der sinnvolle Dreiklang von stringenten Prozessen, transparenter Unternehmenskultur und einem einheitlichen Führungsverständnis wird in 2022 entscheidend sein, um unsere Mitarbeitenden aller Geschäftsbereiche in die Arbeit von morgen zu bewegen. Dafür haben wir einen klaren Plan, den wir konsequent umsetzen: Unsere Unternehmenskultur ist nicht nur von transparenter Kommunikation geprägt, sondern fördert gezielt auch Diversität und Inklusion. Mitarbeitende aus über hundert Nationen, die allein in Deutschland für Audi arbeiten, stehen für diese Vielfalt. Zudem erfordert Transformation schnelles Handeln. Dafür braucht es optimale Prozesse, damit unsere Maßnahmen auch auf allen Ebenen ankommen und individuell anwendbar sind. Hier setzen wir auf ein einheitliches Führungsverständnis, das in der digitalen wie analogen Arbeitswelt alle Audianer_innen dazu bewegt, sinnvolle Technik zu schaffen, die die Welt von morgen in Bewegung hält.

Foto: Bernhard Huber

Sabine Maaßen
Mitglied des Vorstands der AUDI AG, Personal und Organisation

Das vollständige Interview lesen Sie auf www.audi.com

Foto: Bernhard Huber

Gerd Walker
Mitglied des Vorstands der AUDI AG,
Produktion und Logistik

Das vollständige Interview
lesen Sie auf www.audi.com

„Die Vier Ringe haben einen klaren Plan für die Zukunft.“

Sie sind 1997 als Werkstudent zu Audi gekommen, waren dann in verschiedenen Positionen für die Vier Ringe und den Volkswagen Konzern tätig und sind nun seit Februar als Vorstand zurück in Ingolstadt. Was bedeutet Ihnen die Marke Audi?
Es fühlt sich ein wenig so an, als wenn man nach einer erlebnisreichen Reise wieder nach Hause kommt. Obwohl es geografisch gesehen „nur“ Wolfsburg und das ungarische Győr waren, habe ich dort vieles gelernt und wichtige Erfahrungen gesammelt. Jetzt freue ich mich, wieder nach Ingolstadt zurückzukehren. Hier bin ich damals mit 27 Jahren als Werkstudent gestartet. Für mich ist Audi die spannendste Marke im Volkswagen Konzern, auch aufgrund ihres sehr vielfältigen Produktportfolios.

2030 will Audi 3 Millionen Fahrzeuge pro Jahr absetzen. Gleichzeitig werden die Verbrenner nach und nach durch Elektromodelle ersetzt. Was bedeuten diese Veränderungen für die Produktion und die Logistik?
Diese Ambition zu setzen, ist eine richtig starke Message – nach innen und außen! Die Vier Ringe haben einen klaren Plan für die Zukunft. Mit Blick auf die Marktprognosen, unser attraktives Produktportfolio sowie unser flexibles und leistungsfähiges Team ist das machbar. Die Transformation ist ein langer Weg, aber wichtige Schritte haben wir bereits geschafft. Das Werk Brüssel produziert schon seit 2018 ausschließlich Elektroautos, in Győr haben wir vor Kurzem den 250.000. E-Motor gefertigt und in Ingolstadt bereiten wir uns auf den Audi Q6 e-tron vor, samt eigener Batteriemontage.

Seit Jahren engagiert sich Audi für mehr Umweltschutz, vor allem in seinen Werken. Welche weiteren Maßnahmen sind dafür in 2022 geplant?
Wir haben mit Mission:Zero bereits vor zwei Jahren ein ambitioniertes Umweltprogramm in der Produktion und Logistik gestartet. Ein zentrales Ziel dieses Programms ist es, alle unsere Produktionsstätten bis spätestens 2025 bilanziell CO_2-neutral[2] zu betreiben. Für Audi Brussels und Audi Hungaria ist das bereits umgesetzt, ebenso für die Produktion des Audi e-tron GT[1] in den Böllinger Höfen am Standort Neckarsulm. Doch ganz klar ist auch, dass Dekarbonisierung nicht der alleinige Fokus ist. Mindestens ebenso wichtig sind der effiziente Umgang mit Ressourcen, eine sparsame Wassernutzung sowie der Schutz der Biodiversität. Hierauf will ich mich besonders konzentrieren und freue mich, dass bereits so viel Vorarbeit geleistet wurde, auf die wir jetzt aufsetzen können. So planen wir beispielsweise bei Audi Brussels, den Betriebswasserbedarf für die Produktion zukünftig nicht mehr durch hochwertiges Trinkwasser, sondern durch aufbereitetes Abwasser aus der benachbarten kommunalen Kläranlage zu decken, in die auch unsere Abwässer fließen. Das hat das Potenzial, den Trinkwasserverbrauch des Standorts um etwa 80 Prozent zu reduzieren. Audi México hat das im Übrigen vorgemacht und produziert Fahrzeuge bereits seit 2019 abwasserfrei. Darüber hinaus werden wir in 2022 einen eigenen Biodiversitätsindex vorstellen, der die Artenvielfalt der Tier- und Pflanzenwelt an unseren Produktionsstandorten beschreibt.

[1] Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ), 21,8–19,9 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

[2] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Wirtschaften & Integrität

Nahaufnahme von Halbleiterrohlingen: Die Chipkrise hielt die Automobilbranche 2021 in Atem und beeinflusste auch die Produktion bei Audi.

Werteorientiert, verantwortungsvoll und zukunftsfähig – so führt Audi seine Geschäfte im Sinne der Stakeholder. Das Ziel: Wettbewerbsfähigkeit langfristig zu sichern, profitabel zu wachsen und nachhaltig zu wirtschaften.

33 Starkes Ergebnis auch in herausfordernden Zeiten: Ausgewählte finanzielle Highlights auf einen Blick

35 Wie die Halbleiterkrise Audi beeinflusste
36 Wirtschaftliche Rahmenbedingungen
38 Produktion
40 Auslieferungen

42 Finanzielle Leistungsindikatoren
- 42 Ertragslage
- 48 Vermögenslage
- 49 Finanzlage
- 50 EU-Taxonomie
- 57 Prognosebericht
- 58 Risiko- und Chancenbericht

62 Markengruppe Premium neu aufgestellt
63 Lamborghini
65 Ducati
66 Bentley

67 Mit Compliance & Integrität zu langfristigem Erfolg

Foto: AUDI AG

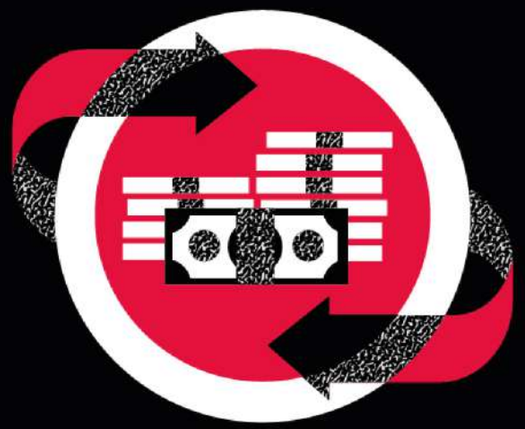
Finanzielle Highlights 2021

NETTO-CASHFLOW

Rekordwert von

7,8 Mrd. EUR

aufgrund des hohen Ergebnisses, außergewöhnlich positiver Working-Capital-Entwicklung und geringer Investitionstätigkeit



UMSATZERLÖSE

Anstieg um

+6,2 %

auf 53,1 Mrd. EUR trotz rückläufiger Absätze aufgrund einer starken Preisdurchsetzung

EU-TAXONOMIE

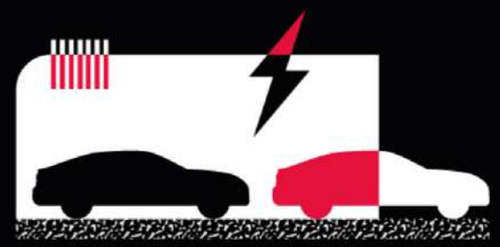
12,8 %

der Umsatzerlöse sind EU-taxonomiekonform

ROS

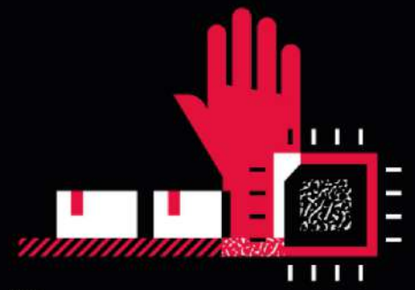
10,4 %

AUSLIEFERUNGEN



+57,5 %

Wachstum bei vollelektrischen Fahrzeugen



Mit

1,7 Mio.

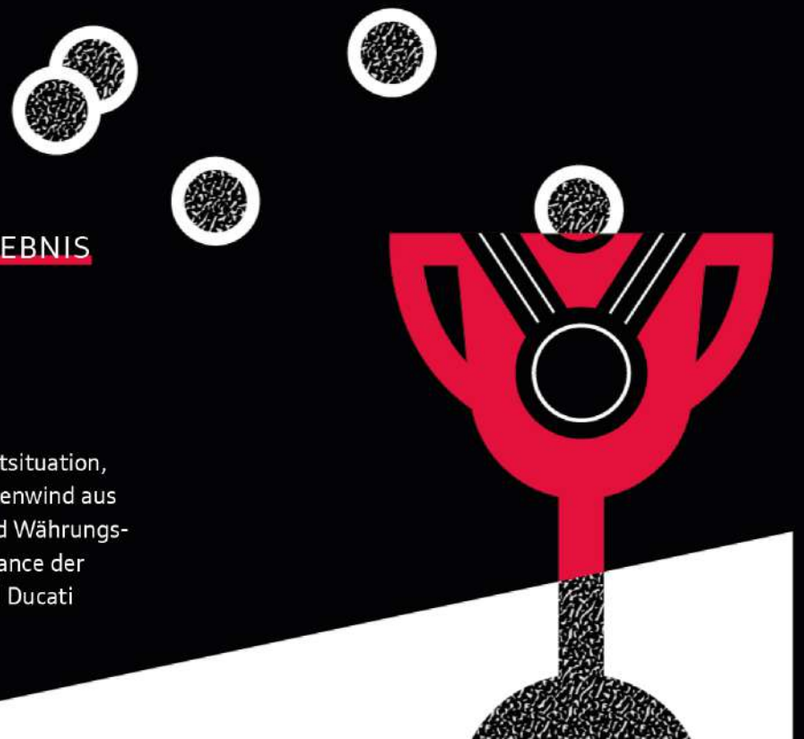
Fahrzeugen trotz Halbleiterengpässen annähernd auf Vorjahresniveau (–0,7 %)

OPERATIVES ERGEBNIS

Rekordwert von

5,5 Mrd. EUR

auch dank guter Restwertsituation, Kostendisziplin und Rückenwind aus Rohstoffbewertungs- und Währungseffekten; starke Performance der Marken Lamborghini und Ducati



Illustrationen Seite 33-61: C3 Visual lab

Ausblick: Geschäftsjahr 2022

Erwartete Entwicklung der Spitzenkennzahlen der Markengruppe Premium – Audi, Lamborghini, Ducati und Bentley. Die Prognose der Markengruppe Premium beinhaltet nicht die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts.

AUSLIEFERUNGEN

Zwischen

1.800 und 1.900

Tsd. Automobile der Markengruppe Premium

UMSATZERLÖSE

Zwischen

62 und 65 Mrd. EUR

erwartete Umsatzerlöse

ROS

Zwischen

9 und 11 %

erwartete Operative Umsatzrendite

NETTO-CASHFLOW

Zwischen

4,5 und 5,5 Mrd. EUR

erwarteter Netto-Cashflow

CAPEX

Zwischen

4 und 5 %

erwartete Sachinvestitionsquote

ROI

Zwischen

17 und 20 %

erwartete Kapitalrendite

F&E

Zwischen

6 und 7 %

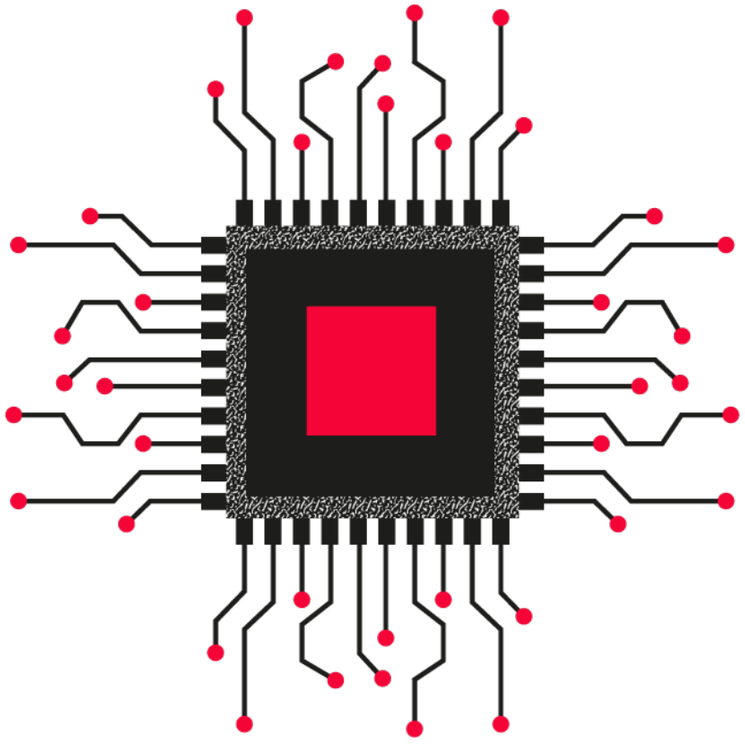
erwartete Forschungs- und Entwicklungskostenquote

Alle finanziellen Kennzahlen des Kapitels Wirtschaften & Integrität basieren auf einem freiwillig erstellten Audi Konzernabschluss nach IFRS. Dieser Konzernabschluss wird in den Konzernabschluss der Volkswagen AG einbezogen. Die Werte in Klammern stellen die jeweiligen Vorjahreswerte dar. Aus allen Änderungen an den IFRS ergeben sich im Berichtsjahr 2021 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns.

Internetquellen beziehen sich auf den Stichtag 28. Februar 2022. Der folgende Abschnitt zur finanziellen Lage enthält Aussagen über erwartete Entwicklungen. Diese Aussagen basieren auf aktuellen Einschätzungen und sind naturgemäß mit Risiken und Unsicherheiten behaftet. Die tatsächlich eintretenden Ergebnisse können von den hier formulierten Aussagen abweichen.

Die AUDI AG macht von der Möglichkeit gemäß § 289b Abs. 2 HGB und gemäß § 315b Abs. 2 HGB Gebrauch, sich von der Abgabe der nichtfinanziellen Erklärung und der nichtfinanziellen Konzernerklärung zu befreien, und verweist auf den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2021, der unter der Internetseite in deutscher und englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2022 abrufbar ist.

Zusätzliche Informationen zu den Produktions-, Auslieferungs- und Finanzzahlen finden Sie in einem Excel-Sheet, welches zum Download auf der Audi Investor-Relations-Website zu finden ist.



Halbleiterengpässe beeinflussten das Geschäftsjahr 2021

Halbleiterengpässe führten trotz intensiven Krisenmanagements zu Produktionsanpassungen. Wie Audi auf diese Krise reagiert hat:

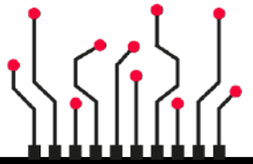
Seit Beginn des Jahres 2021 führt eine deutliche Verknappung von Halbleitern zu weltweiten Versorgungsengpässen in der Industrie. Auch die Automobilbranche ist von dieser Unterversorgung betroffen, die unter anderem durch pandemiebedingte Fabrikschließungen bei wichtigen Herstellern ausgelöst wurde. In der Folge kam es auch bei Audi zu Produktionskürzungen. Zeitweise führte dies zu Kurzarbeit an den deutschen Standorten.

Produktionsanpassungen und Abbau von Lagerbeständen stabilisieren Auslieferungen

Audi arbeitet seit Jahresbeginn 2021 mit Hochdruck in unternehmensweiten Krisenstäben und in enger Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern daran, die Auswirkungen des Halbleiterengpasses zu begrenzen. So hat Audi beispielsweise die Produktion unter Berücksichtigung von Einbauraten, Volumen oder Ausstattungsvarianten kontinuierlich angepasst und auch Fahrzeuge gefertigt, die zu einem späteren Zeitpunkt nachgerüstet werden können. Über einen verstärkten Abbau von Lagerbeständen hat die Marke die hohe Nachfrage nach Automobilen bestmöglich bedient. Mittel- bis langfristig plant Audi gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern eine Anpassung der Beschaffungsstrategie, unter anderem über den direkten Zugang zu Halbleiterherstellern oder die Entwicklung eigener Chips, um das Risiko in Zukunft möglichst gering zu halten. Dennoch konnte der Audi Konzern im Jahr 2021 infolge der Halbleiterkrise eine niedrige sechsstellige Zahl an Fahrzeugen nicht wie geplant produzieren. Dies hatte auch Auswirkungen auf die Kennzahlen 2021.

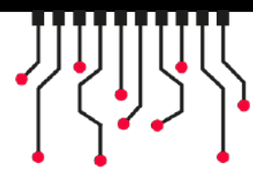
Halbleiterengpässe auch 2022 erwartet

Die Herstellung von Halbleitern ist ein komplizierter und langwieriger Prozess. Zudem benötigen die erforderlichen Kapazitätserweiterungen der Chiphersteller eine gewisse Vorlaufzeit. Aus diesen Gründen rechnet Audi auch im Jahr 2022 mit Versorgungsengpässen von Halbleitern.



Funktion von Halbleitern

Halbleiter sind aus modernen Fahrzeugen nicht wegzudenken. Sie werden vor allem in komplexen Steuergeräten eingesetzt. Neben Standardkomponenten gibt es einen entscheidenden Anteil spezifisch entwickelter integrierter Schaltungen. Diese Mikroprozessoren sind im übertragenen Sinne das Gehirn eines Autos und übernehmen zum Beispiel Steuerungsfunktionen für Fahrerassistenzsysteme, Connectivity-Dienste sowie Infotainment-Funktionen. In aktuellen Audi Modellen sind zum Teil mehr als 100 vernetzte Steuergeräte im Einsatz. Darin sind mehrere Tausend Halbleiter verbaut.



Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Die Erholung von der Coronapandemie und Halbleiterversorgungsengpässe waren in 2021 wesentliche Faktoren für die Entwicklung der Weltwirtschaft und der Automobilmärkte. Die Kernregionen im Einzelnen:

Welt

Wirtschaft

» Deutliche Erholung der Weltwirtschaft aufgrund von – global gesehen – moderateren Coronarestriktionen gegenüber Vorjahr

» Anhaltende geld- und fiskalpolitische Stützungsmaßnahmen in den meisten Industrieländern, wie zum Beispiel Beibehaltung einer konjunkturstimulierenden Zinspolitik

» Rasanter Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise gegenüber dem Vorjahreszeitraum; Engpässe bei Vorprodukten (insbesondere Halbleiter) nahmen deutlich zu

Automobilmarkt

» Moderater Anstieg der weltweiten Nachfrage nach Fahrzeugen im Vergleich zum schwachen Vorjahreswert

» Heterogene Wachstumsdynamik in den Weltregionen aufgrund unterschiedlich stark ausgeprägter Erholung gegenüber dem pandemiebelasteten Vorjahr

» Versorgungsengpässe bei Halbleitern und daraus resultierende Produktionskürzungen insbesondere in der zweiten Jahreshälfte 2021

Europa und Deutschland

Wirtschaft

» Deutliche Wachstumserholung in 2021 gegenüber dem stark vom Ausbruch der Coronapandemie beeinflussten Vorjahr

» Europäische Zentralbank hielt trotz gestiegener Inflationsraten an „Nullzinspolitik“ fest

Wirtschaft in Deutschland

» Positive Arbeitsmarktentwicklung und Anstieg des Verbrauchervertrauens

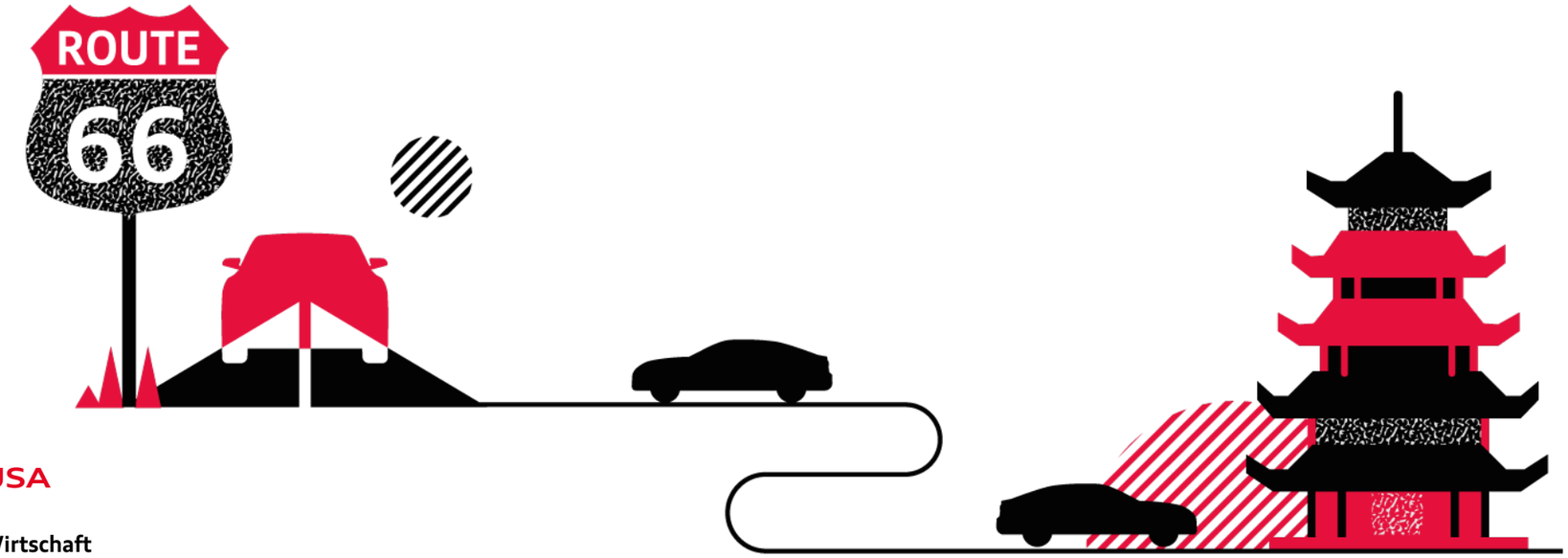
» Gestiegener Optimismus bei den Unternehmen, jedoch im europäischen Vergleich unterdurchschnittliche Wachstumsentwicklung aufgrund Industrielastigkeit (Produktionseinschränkungen)

Automobilmarkt

» Erneut leichter Rückgang des Marktvolumens in Europa, damit – auch bedingt durch Versorgungsengpässe – unter schwachem Vorjahreswert

» Deutschland besonders schwach: geringster Wert seit Wiedervereinigung (auch infolge von Vorzieheffekten in 2020 aufgrund temporärer Mehrwertsteuersenkung)

» Erhebliche Rückgänge im zweiten Halbjahr 2021 insbesondere aufgrund eingeschränkter Fahrzeugverfügbarkeit durch Halbleitersituation



USA

Wirtschaft

» Dynamische Erholung der US-amerikanischen Wirtschaftsleistung trotz eines zeitweise kritischen Infektionsgeschehens

» Weiteres umfangreiches Förderpaket zur Stärkung der Wirtschaft im ersten Quartal 2021 verabschiedet

» Anhaltende Wachstumsimpulse dank Festhalten am niedrigen Zinsniveau durch US-Notenbank

» Deutliche Erholung des Arbeitsmarktes im Vorjahresvergleich

Automobilmarkt

» Moderates Wachstum gegenüber pandemiebeeinflusstem Vorjahr

» Abschwächung Wachstum aufgrund Halbleiterversorgungsengpässen im zweiten Halbjahr 2021

» Positive Entwicklung insbesondere bei SUV-Modellen

China

Wirtschaft

» Sehr starke Erholung im Berichtsjahr kompensierte coronabedingte Wachstumseinbußen aus 2020 größtenteils

» Durchsetzung strikter Null-Covid-Strategie belastet weltweite Lieferketten (unter anderem durch regionale Lockdowns und temporäre Hafenschließungen)

Automobilmarkt

» Positive Entwicklung im Vergleich zum Vorjahr, nur noch leicht unter dem Niveau von 2019

» Abschwächung Wachstum aufgrund von Halbleiterversorgungsengpässen im zweiten Halbjahr 2021

Wie sich die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf die Audi Vertriebszahlen auswirkten, lesen Sie auf Seite 40.

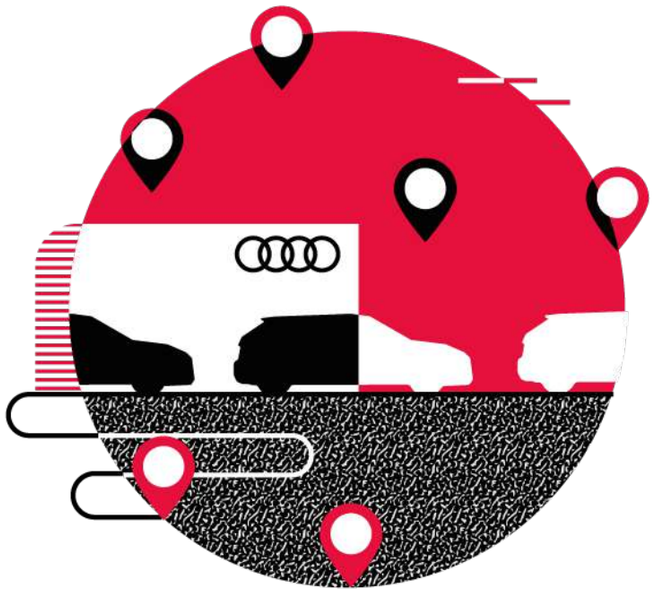
Wachstumsrate von Bruttoinlandsprodukt, Automobilmärkten und Auslieferungen der Marke Audi ausgewählter Länder/Regionen[1]

	Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts in %		**Automobilmärkte** in Fahrzeuge			**Auslieferungen an Kund_innen der Marke Audi** in Fahrzeuge		
	2021	**2020**	**2021**	**2020**	Δ in %	**2021**	**2020**	Δ in %
Europa	5,6	–5,9	13.590.197	13.724.380	–1,0	617.048	619.723	–0,4
davon Deutschland	2,7	–4,9	2.622.341	2.917.678	–10,1	180.883	214.427	–15,6
China[2]	8,1	2,3	20.833.000	19.947.827	4,4	701.289	727.358	–3,6
USA	5,7	–3,4	15.079.182	14.582.997	3,4	196.038	186.620	5,0
Weltweit	**5,6**	**–3,4**	**70.927.379**	**68.088.106**	**4,2**	1.680.512	1.692.773	–0,7

[1] Die Vorjahreswerte haben sich gegebenenfalls aufgrund aktualisierter Daten verändert; die Zahlen für 2021 sind vorläufig.
[2] Chinesischer Automobilmarkt inklusive Hongkong

Produktion

Produktionsrückgang bei der Marke Audi aufgrund von Halbleiterengpässen. Deutliche Zuwächse bei Lamborghini, Ducati sowie beim NEV-Share.



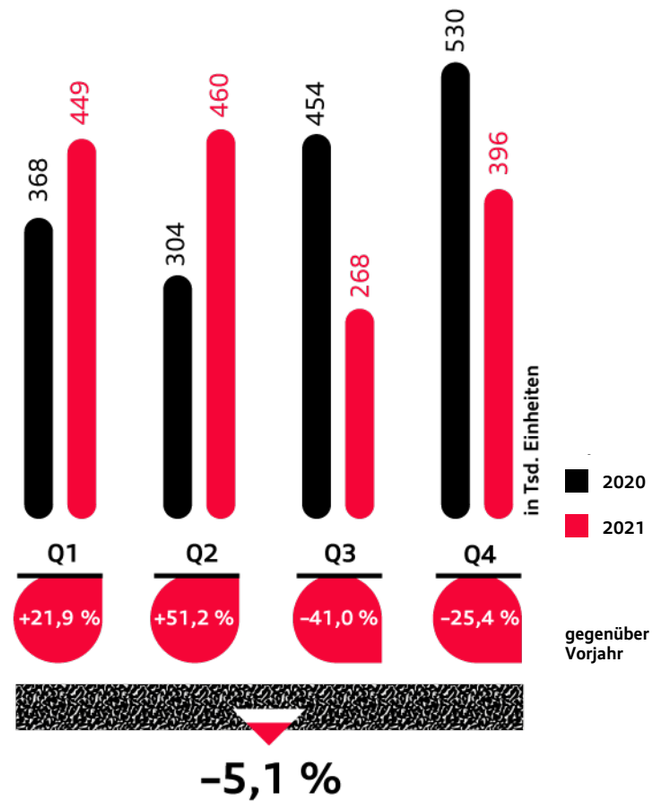
Im Jahr 2021 fertigte der Audi Konzern 1.581.164 (1.664.265) Fahrzeuge, ein Rückgang von –5,0 Prozent im Vorjahresvergleich. Die Marke Audi hat im Berichtsjahr 1.572.861 (1.657.015) Einheiten und damit um –5,1 Prozent weniger Premiumautomobile als im Vorjahr hergestellt. Darin enthalten sind 607.008 (671.970) Audi Fahrzeuge, die von assoziierten chinesischen Unternehmen lokal gefertigt wurden, ein Rückgang von –9,7 Prozent gegenüber Vorjahr. Die Marke Lamborghini produzierte 2021 insgesamt 8.303 (7.250) Fahrzeuge und schloss das Jahr mit einem Plus von 14,5 Prozent ab. Darüber hinaus wurden im Segment Motorräder 59.214 (44.827) Einheiten der Marke Ducati gefertigt, das entspricht einer Steigerung gegenüber Vorjahr von 32,1 Prozent.

Halbleitersituation beeinflusst Audi Produktion

Die Marke Audi reagierte im Berichtsjahr auf Halbleiterengpässe (siehe Seite 35) mit Produktionsanpassungen. Während die Produktion in den ersten sechs Monaten des Jahres 2021 noch einen signifikanten Anstieg in Höhe von 35,2 Prozent im Vergleich zum stark durch die Coronapandemie beeinflussten Vorjahr verzeichnen konnte, drehte sich das Bild im zweiten Halbjahr deutlich:

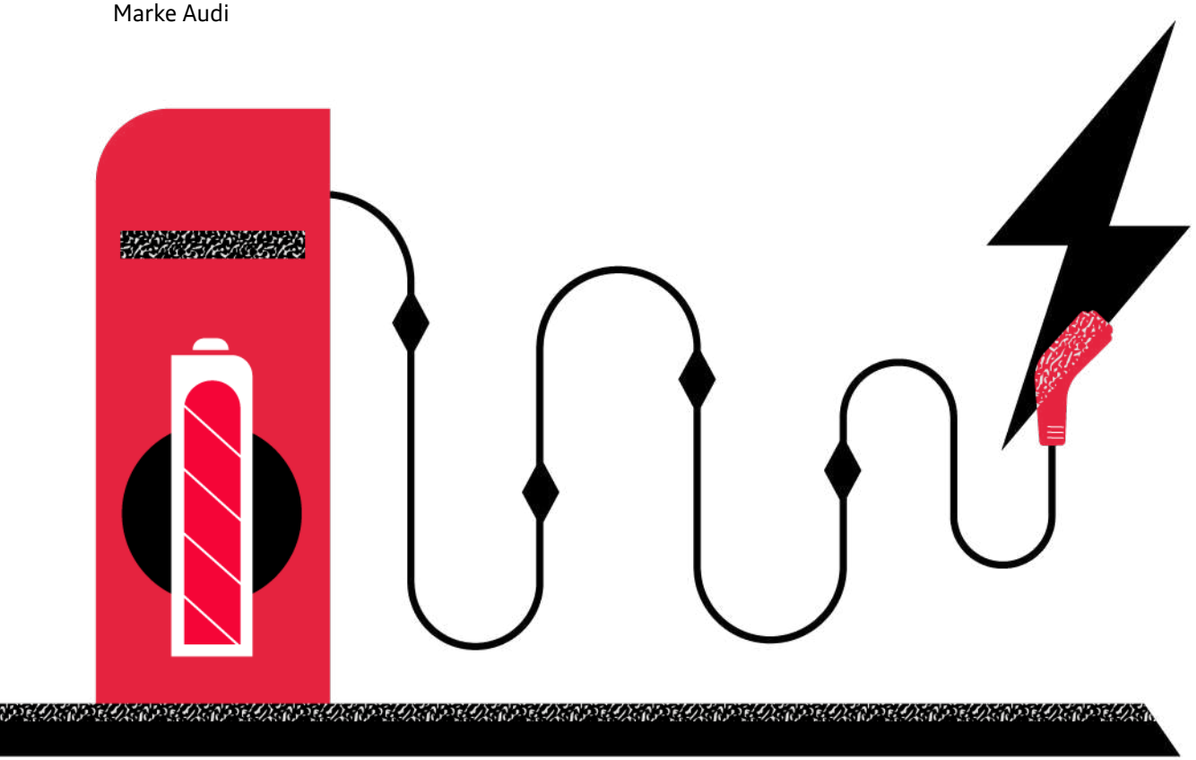
Die mangelnde Verfügbarkeit an Halbleitern im zweiten Halbjahr 2021 führte zu einem gravierenden Produktionsrückgang von –32,6 Prozent gegenüber dem von Erholungseffekten geprägten Vorjahreszeitraum.

Produktionsentwicklung der Marke Audi im Quartalsverlauf



10,7 %
NEV-Share

Anteil vollelektrischer Fahrzeuge und Plug-in-Hybride an der Gesamtproduktion der Marke Audi



Produktion an den weltweiten Standorten[3] und neue Modelle im Jahr 2021

Von Januar bis Dezember 2021 wurden an den deutschen Standorten insgesamt 458.746 (495.325) Fahrzeuge gefertigt, ein Rückgang von –7,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Hiervon wurden am Standort Ingolstadt 285.958 (337.834) Fahrzeuge produziert, in Neckarsulm fertigte die Marke Audi 145.092 (157.230) Premiummodelle. Im ersten Quartal 2021 startete die Serienproduktion der neuen vollelektrischen Audi Q4 e-tron Modellreihe im Volkswagen Mehrmarkenwerk Zwickau. Im Berichtszeitraum wurden dort insgesamt 27.696 Fahrzeuge der Marke Audi produziert.

In Europa konnten zudem die Standorte in Ungarn (+10,2 Prozent) und Belgien (+4,0 Prozent) einen Produktionsanstieg verzeichnen.

Das mexikanische Werk in San José Chiapa fertigte 137.634 (124.298) Fahrzeuge, ein Plus von 10,7 Prozent. Hier fuhren im Berichtsjahr 34.860 Einheiten des neuen Audi Q5 Sportback[4] vom Band.

In China wurden 2021 von FAW-Volkswagen 605.933 (671.970) Fahrzeuge produziert. Nach dem Start der Produktion der Modelle Audi Q5 e-tron und Audi A7 L[5] in Anting (China) wurden 1.075 Audi Fahrzeuge erstmalig durch das assoziierte Unternehmen SAIC Volkswagen lokal gefertigt.

Insgesamt konnte die Marke Audi im Jahr 2021 den New Energy Vehicle (NEV-)Share, den Anteil vollelektrischer Fahrzeuge und Plug-in-Hybride an der Gesamtproduktion der Marke Audi, auf 10,7 Prozent (6,8 Prozent) deutlich verbessern. Maßgeblich verantwortlich für den Anstieg war die Produktionssteigerung der vollelektrischen Fahrzeuge um 81,0 Prozent auf 85.379 (47.174).

[3] Weitere Angaben zu Produktionsstandorten finden Sie im Artikel Kurzporträt (siehe Seite 15)
[4] Audi Q5 Sportback: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 7,6–4,7 (NEFZ); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 186–123; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Räder-/Reifenkombination.
[5] Die beiden Modelle Audi Q5 e-tron und Audi A7 L werden vom assoziierten Unternehmen SAIC Volkswagen Automotive Co. Ltd., Shanghai (China), hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.
[6] Das Modell Audi Q2 L e-tron wird vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Co. Ltd., Changchun (China) hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.
[7] Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ), 21,8–19,9 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Produktion elektrifizierte Modellreihen Marke Audi

	2021	2020	Δ in %
Audi Q2 L e-tron[6]	3.092	3.768	–17,9
Audi Q4 e-tron	27.696	261	X
Audi Q5 e-tron[5]	17	–	X
Audi e-tron	44.972	42.901	4,8
Audi e-tron GT[7]	9.602	244	X
Summe vollelektrische Modellreihen (BEV)	**85.379**	**47.174**	**81,0**
Plug-in-Hybridmodelle (PHEV)	**83.670**	**64.845**	**29,0**
Summe elektrifizierte Modellreihen (BEV + PHEV)	**169.049**	**112.019**	**50,9**

Auslieferungen

Auslieferungen trotz Halbleiterengpässen annähernd auf Vorjahresniveau, starkes Wachstum bei vollelektrischen Fahrzeugen

Der Audi Konzern erreichte im Geschäftsjahr 2021 Auslieferungen in Höhe von insgesamt 1.688.978 (1.700.258) Fahrzeugen. Die Marke Audi übergab in Summe 1.680.512 (1.692.773) Automobile an Kund_innen und lag damit in etwa auf dem Niveau des Vorjahres (–0,7 Prozent). Während die Marke Lamborghini 8.405 (7.430) Fahrzeuge auslieferte, übergab die Marke Ducati 59.447 (48.042) Motorräder an Kund_innen.

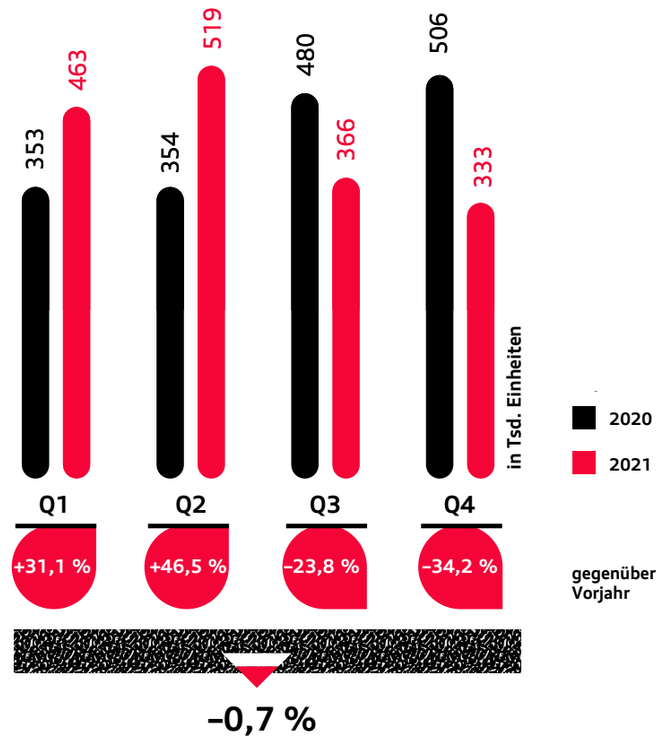
Nach Rekordkurs im ersten Halbjahr starker Einfluss der Halbleiterknappheit auf die zweite Jahreshälfte

Die Halbleitersituation beeinflusste im Jahr 2021 die Verfügbarkeit von Fahrzeugen der Marke Audi stark. In der ersten Jahreshälfte konnte Audi dank Gegenmaßnahmen, wie einer bestmöglichen Nutzung der Neufahrzeugbestände, die Auslieferungen um 38,8 Prozent auf einen Rekordwert von 981.681 (707.225) Fahrzeugen steigern. Im zweiten Halbjahr führten die andauernden Halbleiterengpässe trotz intensiver Steuerungsmaßnahmen zu massiven Produktionsausfällen. Gleichzeitig waren die Lagerbestände auf einem sehr niedrigen Niveau, was dazu führte, dass die anhaltend starke Kundennachfrage nicht vollständig bedient werden konnte. Die Auslieferungen sanken um –29,1 Prozent im Vergleich zum starken zweiten Halbjahr des Vorjahres.

Auslieferungen Automobile an Kund_innen nach Modellreihen[8,9]

	2021	2020	Δ in %
Audi A1	64.178	63.468	1,1
Audi Q2[10]	114.827	124.392	–7,7
Audi A3	179.399	218.026	–17,7
Audi Q3	258.616	217.016	19,2
Audi TT	8.714	9.832	–11,4
Audi Q4 e-tron	21.098	205	X
Audi A4	215.227	250.162	–14,0
Audi A5	71.340	65.860	8,3
Audi Q5	293.069	278.272	5,3
Audi A6	244.191	273.750	–10,8
Audi A7	19.169	17.546	9,2
Audi e-tron	49.157	47.324	3,9
Audi e-tron GT[7]	6.896	242	X
Audi Q7	67.452	64.038	5,3
Audi Q8	41.584	38.699	7,5
Audi A8	23.708	22.290	6,4
Audi R8	1.887	1.651	14,3
Marke Audi	**1.680.512**	**1.692.773**	**–0,7**
Lamborghini Urus[11]	5.021	4.391	14,3
Lamborghini Huracán	2.586	2.193	17,9
Lamborghini Aventador	798	846	–5,7
Marke Lamborghini	**8.405**	**7.430**	13,1
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	61	55	10,9
Segment Automobile	**1.688.978**	**1.700.258**	**–0,7**

Auslieferungen der Marke Audi im Quartalsverlauf



[7] Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ), 21,8–19,9 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
[8] Detaillierte Werte zu den Kraftstoff-, Stromverbräuchen und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 124.
[9] Die Tabelle enthält 620.700 (674.700) ausgelieferte Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (China) hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft wurden.
[10] Darin enthalten sind 4.743 (4.240) vollelektrische Audi Q2 L e-tron die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (China) hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft wurden.
[11] Lamborghini Urus: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 (NEFZ); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 292; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Räder-/Reifenkombination.

Heterogene Entwicklung in den Kernregionen

Mit 196.038 (186.620) Fahrzeugen steigerte die Marke Audi in den USA die Auslieferungen an Kund_innen im Vorjahresvergleich um 5,0 Prozent. Auch in Kanada waren Zuwächse zu verzeichnen: 28.790 (25.895) ausgelieferte Fahrzeuge bedeuten ein Plus von 11,2 Prozent.

In China schloss Audi das Jahr 2021 mit 701.289 (727.358) ausgelieferten Fahrzeugen ab. Dies stellt einen Rückgang von –3,6 Prozent im Vergleich zum Rekordjahr 2020 dar.

In der Region Europa erreichte die Marke Audi mit 617.048 (619.723) ausgelieferten Fahrzeugen und einer Abweichung von –0,4 Prozent annähernd das Vorjahresniveau. Dabei wurden im deutschen Markt von der Marke mit den Vier Ringen 180.883 (214.427) Einheiten und damit um –15,6 Prozent weniger Fahrzeuge an Kund_innen ausgeliefert. Der starke Rückgang im Vergleich zum Vorjahr ist neben dem Halbleiterengpass im Berichtsjahr auch auf die temporäre Mehrwertsteuersenkung im zweiten Halbjahr 2020 zurückzuführen. Die westeuropäischen Märkte UK (+9,4 Prozent), Italien (+9,9 Prozent) und Frankreich (+10,2 Prozent) konnten das Vorjahresniveau übertreffen. Auch Zentral- und Osteuropa schloss das Jahr mit einem Auslieferungsplus von 18,8 Prozent ab.

Starke Entwicklung insbesondere bei Elektrofahrzeugen und im SUV-Segment

Audi setzte den Wachstumskurs bei den Auslieferungen von BEV-Fahrzeugen (Battery Electric Vehicle) fort. Insgesamt wurden 81.894 (52.011) vollelektrische Audi Modelle an Kund_innen übergeben, das entspricht einem Plus von 57,5 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen stieg somit von 3,1 Prozent auf 4,9 Prozent. Dazu trugen insbesondere die neuen Modelle des Audi Q4 e-tron mit 21.098 Einheiten und des Audi e-tron GT[7] mit 6.896 Einheiten bei. Die weiterhin meistverkaufte BEV-Modellreihe war die des Audi e-tron mit 49.157 Fahrzeugen. Das entspricht einem Plus von 3,9 Prozent. Im SUV-Segment legten zudem der Audi Q3 (+19,2 Prozent), der Audi Q5 (+5,3 Prozent), der Audi Q7 (+5,3 Prozent) und der Audi Q8 (+7,5 Prozent) zu. Insgesamt verkaufte Audi 845.803 SUV-Modelle. Der SUV-Share, also der Anteil der an Kund_innen ausgelieferten SUV-Fahrzeuge an den Gesamtauslieferungen, stieg im Vorjahresvergleich um 4,8 Prozentpunkte auf 50,3 Prozent.

Erneut übertrafen die High-Performance-Modelle von Audi Sport das Vorjahr und erreichten mit 39.356 verkauften Fahrzeugen (+34,2 Prozent) einen neuen Bestwert.

57,5 %
Steigerung

Starke Entwicklung der Auslieferungen von vollelektrischen Fahrzeugen

[7] Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ), 21,8–19,9 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Finanzielle Leistungsindikatoren

Trotz rückläufiger Auslieferungen Rekordwerte bei Operativem Ergebnis und Netto-Cashflow. Wie sich das erklären lässt:

Ertragslage

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns lagen im Geschäftsjahr 2021 bei 53.068 (49.973) Mio. EUR. Der Anstieg um 6,2 Prozent im Vorjahresvergleich trotz einer rückläufigen Anzahl abgesetzter Fahrzeuge ist insbesondere auf die starke Preisdurchsetzung zurückzuführen. Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen der Marke Audi erhöhten sich ebenfalls auf 36.476 (33.382) Mio. EUR. Einen starken Umsatzzuwachs im Vorjahresvergleich konnten insbesondere die Audi Q3 und Audi Q5 Baureihen erzielen. Auch die 2021 neu eingeführten vollelektrischen Audi Q4 e-tron und Audi e-tron GT[7] Modelle trugen wesentlich zum Anstieg der Umsatzerlöse bei. Mit 13.874 (14.325) Mio. EUR lagen die Sonstigen Umsatzerlöse des Automobilgeschäfts leicht unter dem Vorjahresniveau. Wesentliche Gründe hierfür waren rückläufige Weiterberechnungen von Entwicklungskosten innerhalb des Volkswagen Konzerns sowie verringerte Erlöse aus Teilelieferungen nach China. Positiv entwickelten sich dagegen die Umsatzerlöse aus Originalteileverkäufen.

Die Marke Lamborghini steigerte im Berichtszeitraum die Umsatzerlöse aus dem Fahrzeuggeschäft um 15,9 Prozent auf 1.818 (1.569) Mio. EUR, während rund um die Marke Ducati ebenfalls ein Rekordwert bei den Umsatzerlösen in Höhe von 878 (676) Mio. EUR erzielt werden konnte.

Verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung Audi Konzern

in Mio. EUR	2021	2020	Δ in %
Umsatzerlöse	53.068	49.973	6,2
Herstellungskosten	–45.756	–44.178	3,6
Bruttoergebnis vom Umsatz	**7.313**	**5.795**	**26,2**
Vertriebskosten	–3.084	–3.158	–2,3
Allgemeine Verwaltungskosten	–655	–598	9,5
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.925	530	X
Operatives Ergebnis	**5.498**	**2.569**	**114,0**
Finanzergebnis	1.430	1.618	–11,6
Ergebnis vor Steuern	**6.929**	**4.187**	**65,5**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–1.280	–413	X
Ergebnis nach Steuern	**5.649**	**3.774**	**49,7**

[7] Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ), 21,8–19,9 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

[12] Hierbei werden die Forschungs- und Entwicklungsleistungen ins Verhältnis zu den Umsatz
[13] Dabei werden die aktivierten Entwicklungskosten in Relation zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen gesetzt.

Die Herstellungskosten stiegen im Wesentlichen infolge höherer Fertigungsmaterial- und Einstandskosten an. Darüber hinaus erhöhten sich die Personalkosten innerhalb der Herstellungskosten aufgrund gestiegener erfolgsbasierter Vergütungen für das Jahr 2021 sowie einer Erweiterung des Vorruhestandsprogramms im Rahmen von Audi.Zukunft.

Blick auf Forschung und Entwicklung im Audi Konzern

Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote[12] lag im Berichtsjahr bei 7,4 (7,3) Prozent und damit leicht über dem strategischen Zielkorridor (6 bis 7 Prozent). Der Anstieg der F&E-Leistungen lässt sich vor allem durch Zukunftsinvestitionen in den Bereichen Elektrifizierung und Digitalisierung erklären. Die Aktivierungsquote[13] lag bei 45,3 (37,3) Prozent. Die höhere Quote spiegelt dabei den aktuellen Produktlebenszyklus der Audi Modellpalette wider und zeigt gleichzeitig die Werthaltigkeit des zukünftigen Produktportfolios. In Summe lag der Forschungs- und Entwicklungsaufwand somit leicht unter dem Vorjahresniveau.

Weitere Ergebniseinflüsse

Die Vertriebskosten reduzierten sich im Vorjahresvergleich unter anderem aufgrund gesunkener Werbekosten. Gestiegene Personalkosten stehen in Zusammenhang mit den Effekten aus einer höheren erfolgsbasierten Vergütung für das Jahr 2021 sowie der Erweiterung des Vorruhestandsprogramms und wirkten gegenläufig. Diese Effekte waren neben gestiegenen Sachgemeinkosten auch für den Anstieg der Verwaltungskosten verantwortlich.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis beinhaltet im Berichtsjahr signifikant positive Effekte aus Währungs- und Rohstoffsicherungen sowie aus gegenüber dem Vorjahr deutlich reduzierten Restwertrisiken. Im Vorjahr wurde das Sonstige betriebliche Ergebnis durch einen Ertrag in Höhe von 495 Mio. EUR aus dem Verkauf der Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, positiv beeinflusst.

Forschungs- und Entwicklungskennzahlen in Mio. EUR

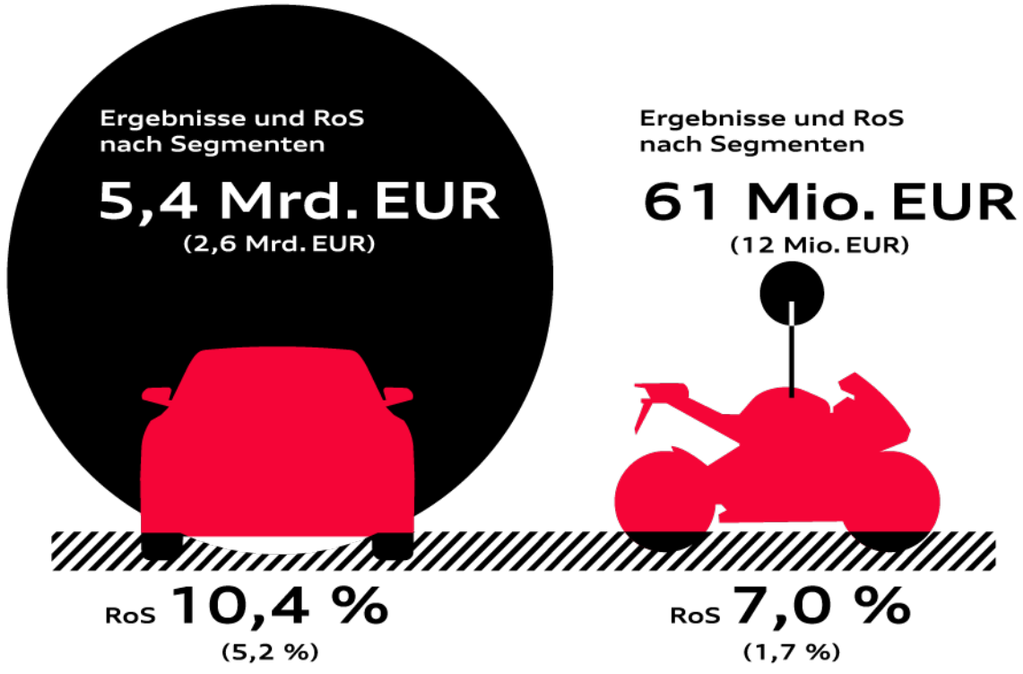
in Mio. EUR	2021	2020	Δ in %
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	3.913	3.662	6,9
⊖ Aktivierte Entwicklungskosten	1.772	1.365	29,8
⊕ Ab- und Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.363	1.257	8,5
= Forschungs- und Entwicklungsaufwand	**3.504**	**3.553**	**–1,4**

Fortgesetzte Fixkostendisziplin
Die im Jahr 2021 fortgeführte Kostendisziplin wirkte sich positiv auf das Operative Ergebnis des Audi Konzerns aus. Während die Sachgemeinkosten im Vergleich zum pandemiebedingt sehr niedrigen Stand im Vorjahr nur geringfügig anstiegen, ist bei den Abschreibungen auf Sachanlagen ein deutlicher Rückgang zu verzeichnen.
Darüber hinaus sanken die indirekten Personalkosten (ohne erfolgsabhängige Vergütungen) moderat, was im Wesentlichen auf die im Vorjahresvergleich um mehr als 1.500 Mitarbeitende reduzierte Belegschaft des Audi Konzerns zurückzuführen ist. Im Rahmen von Audi.Zukunft wurde ein Abbau von bis zu 9.500 Stellen bis 2025 vereinbart. Bisher wurde deutlich mehr als ein Drittel des Stellenabbaus sozialverträglich umgesetzt. Gleichzeitig schafft das Unternehmen bis 2025 bis zu 2.000 neue Zukunftsarbeitsplätze, insbesondere in den Bereichen Elektromobilität und Digitalisierung.

Ergebniskennzahlen Audi Konzern

in Mio. EUR	2021	2020	Δ in %
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	**5.546**	**2.739**	**102,5**
RoS vor Sondereinflüssen in %	10,5	5,5	5,0 ppt.
Sondereinflüsse[14]	–48	–170	X
Operatives Ergebnis	**5.498**	**2.569**	**114,0**
RoS in %	10,4	5,1	5,2 ppt.
davon Segment Automobile	5.437	2.558	112,6
davon Segment Motorräder[15]	61	12	X
Ergebnis vor Steuern	**6.929**	**4.187**	**65,5**

[14] Sondereinflüsse in Zusammenhang mit der Dieselthematik
[15] bereinigt um Effekte aus der Folgebewertung im Zusammenhang mit der Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 0 (12) Mio. EUR



Währungseinflüsse und Effekte aus der Rohstoffsicherung wirkten sich in Summe im Vorjahresvergleich in Höhe von 813 Mio. EUR positiv auf das Operative Ergebnis aus. Gegenläufig reduzierten deutlich höhere Preise im Rohstoffeinkauf das Operative Ergebnis um einen mittleren dreistelligen Millionenbetrag.

Das laufende Geschäft des Audi Konzerns spiegelt sich im Operativen Ergebnis in Höhe von 5.498 (2.569) Mio. EUR wider, welches den bisherigen Rekordwert aus dem Jahr 2012 übertrifft. Die entsprechende Operative Umsatzrendite beträgt 10,4 (5,1) Prozent.

Vor Sondereinflüssen in Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von –48 (–170) Mio. EUR wurden ein Operatives Ergebnis von 5.546 (2.739) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 10,5 (5,5) Prozent erreicht.

Audi Transformationsplan weiterhin auf Spur

Auch im Jahr 2021 hatte der Audi Transformationsplan (ATP) einen positiven Effekt auf das Operative Ergebnis. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen in Höhe von rund 3,4 Mrd. EUR umgesetzt, die aufgrund der Versorgungsengpässe bei Halbleitern zum überwiegenden Teil auf der Kostenseite wirkten. Seit Beginn des ATP im Jahr 2018 hat das Programm bereits mehr als 10 Mrd. EUR realisiert. Audi ist zuversichtlich, dass der ATP sein Ziel erreichen wird, durch Maßnahmen auf der Kosten- und Erlösseite in Summe 15 Mrd. EUR freizuspielen. Gleichwohl kann es aufgrund pandemie- und versorgungsbedingter Volumenreduktionen zu einer leichten zeitlichen Verzögerung gegenüber dem geplanten Programmende 2022 kommen.

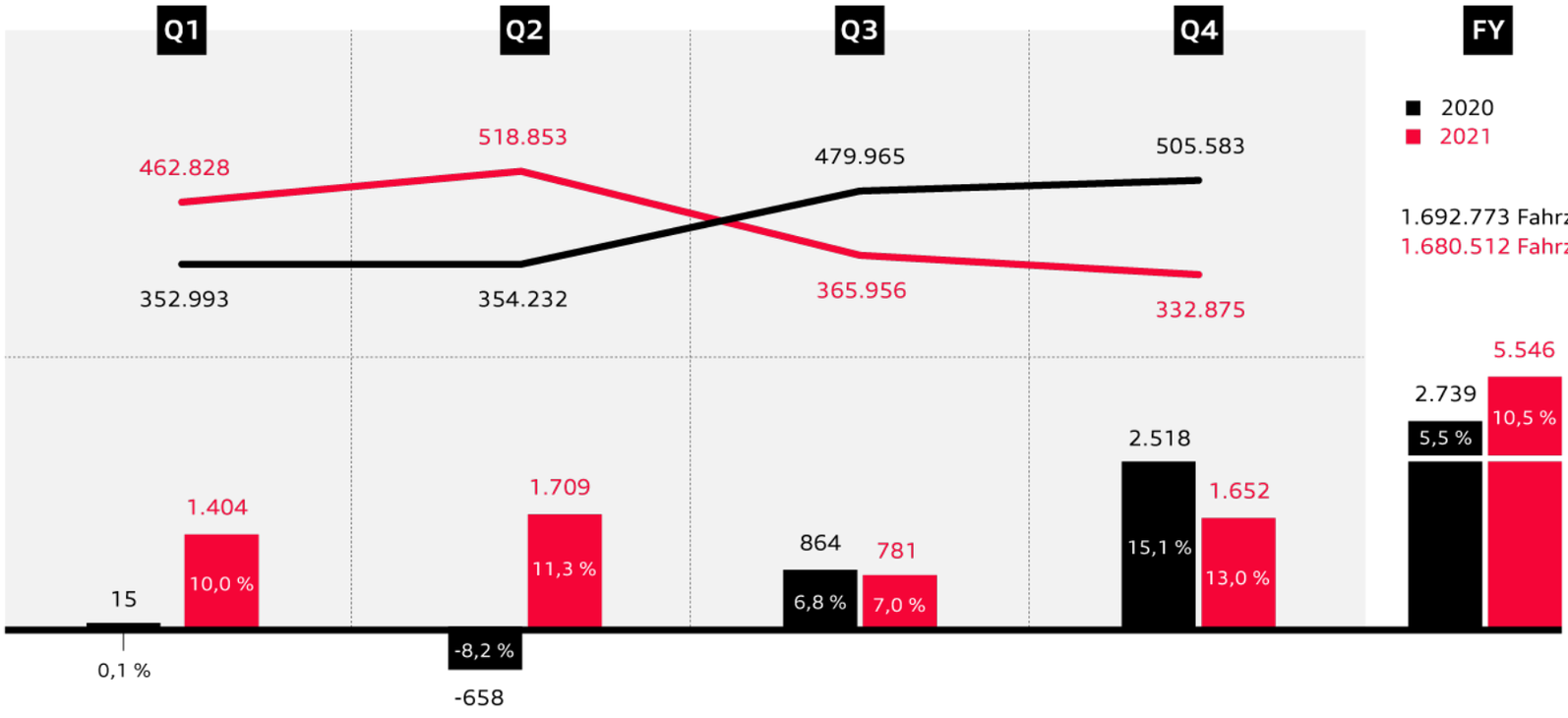
Quartalsverlauf 2020 und 2021 stark von Pandemie und Halbleitern beeinflusst

Auslieferungen an Kund_innen Marke Audi

in Fahrzeuge

Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen/RoS

in Mio. EUR



Erstes Halbjahr 2021:

- Rückenwind aus dem Rekordquartal Q4 2020: Anstieg der Auslieferungen um 38,8 Prozent im Vorjahresvergleich
- Starke Performance insbesondere in USA und China
- Produktionsanpassungen infolge des Halbleitermangels konnten durch Abbau der Neufahrzeugbestände weitgehend ausgeglichen werden
- RoS vor Sondereinflüssen 10,7 Prozent: auch dank Mix- und Preiseffekten sowie vorteilhafter Rohstoffbewertung

Zweites Halbjahr 2021:

- Auslieferungen an Kund_innen: –29,1 Prozent im Vorjahresvergleich – starke Nachfrage konnte wegen versorgungsbedingter Unterlagerung nicht bedient werden
- Halbleitermangel erfordert weiterhin starke Produktionseingriffe und intensives Krisenmanagement
- Leichte Verbesserung der Versorgungslage zum Jahresende
- RoS vor Sondereinflüssen 10,2 Prozent dank weiterhin starker Preisdurchsetzung

Finanzergebnis des Audi Konzerns

Das Finanzergebnis des Audi Konzerns reduzierte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 1.430 (1.618) Mio. EUR. Dabei sank das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen unter anderem durch das negative Ergebnis aus der Beteiligung an der THERE Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), welche wiederum eine Beteiligung an der HERE International B.V., Eindhoven (Niederlande), hält. Beim At-Equity-Ergebnis der FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., zeigte sich im Berichtsjahr im Wesentlichen aufgrund der Übertragung des wirtschaftlichen Eigentums von 4 Prozent der Anteile an der FAW-Volkswagen an die Volkswagen AG im Jahr 2020 ein Rückgang. Beim Zinsergebnis verzeichnete Audi eine signifikante Verbesserung unter anderem durch geringere Aufwendungen aus der Aufzinsung von Schulden infolge eines gestiegenen Zinssatzes. Im Übrigen Finanzergebnis ergab sich ein Rückgang im Vorjahresvergleich. Der hohe Vorjahreswert ist im Wesentlichen auf den Veräußerungsgewinn durch die Entkonsolidierung der Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim, im Jahr 2020 in Höhe von 589 Mio. EUR zurückzuführen. Gegenläufig wirkten höhere Erträge aus Wertpapieren. Der im Vorjahresvergleich gestiegene Markenausgleich von der Volkswagen AG für das Chinageschäft aufgrund der guten Performance der Marke Audi in China beeinflusste das Übrige Finanzergebnis ebenfalls positiv.

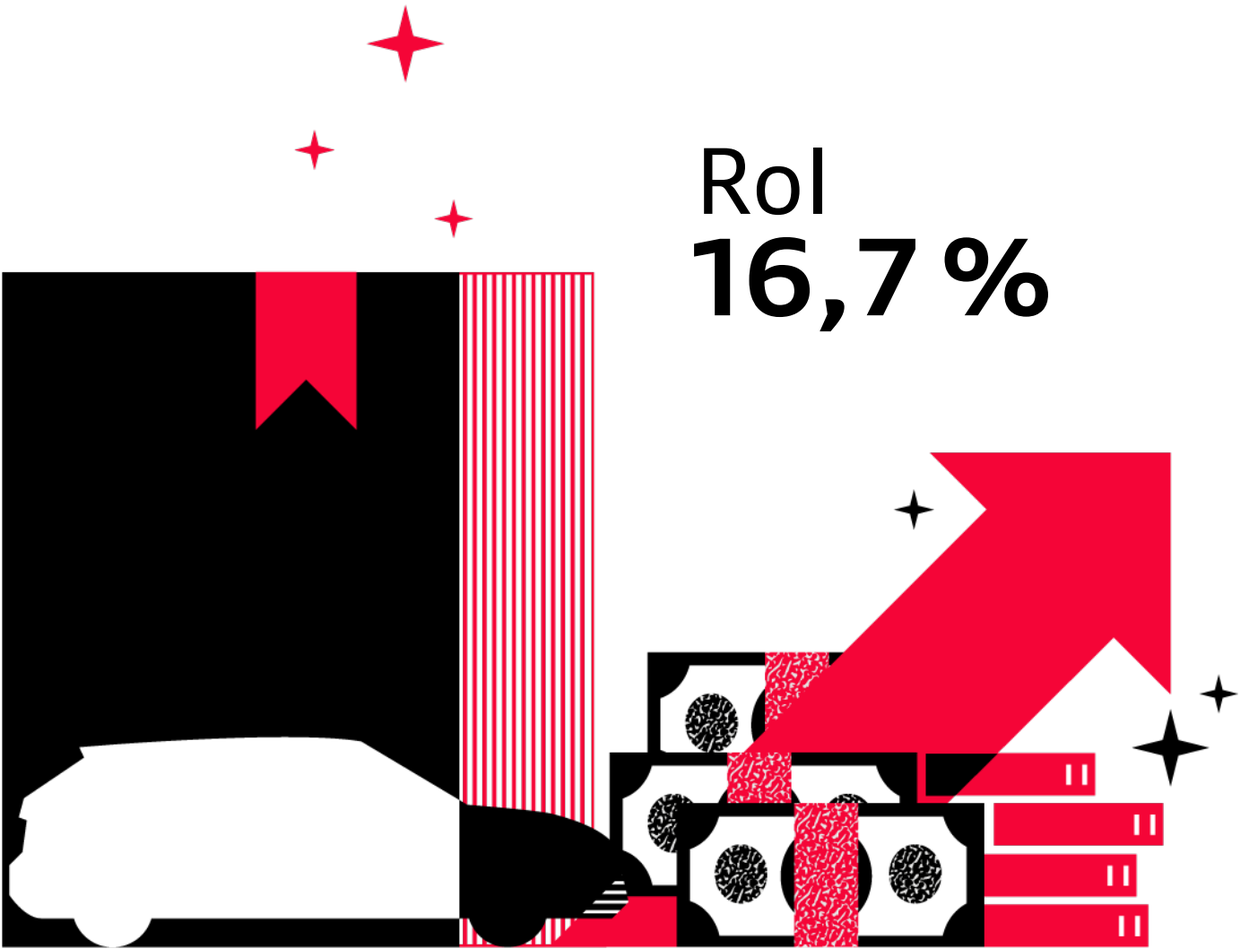
In Summe hat das Chinageschäft des Audi Konzerns mit 1.140 (1.009) Mio. EUR zum Finanzergebnis beigetragen.

1.140
Mio. EUR
Starkes Chinageschäft auch in 2021

Finanzergebnis Audi Konzern

in Mio. EUR	2021	2020	Δ in %
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	**291**	**496**	**–41,3**
davon FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.	38	107	–64,6
davon Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Co., Ltd.	235	244	–3,8
davon SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.	9	17	–48,0
davon There Holding B.V.	–32	61	X
davon Sonstiges	42	67	–37,8
Zinsergebnis	191	52	X
Übriges Finanzergebnis	948	1.070	–11,4
davon Markenausgleich Chinageschäft[16]	859	641	34,0
Finanzergebnis	**1.430**	**1.618**	**–11,6**
davon Chinageschäft[17]	1.140	1.009	13,0

[16] zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, vereinbarter finanzieller Markenausgleich bzw. leistungsbezogene Erträge für das Chinageschäft in Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen
[17] beinhaltet das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen von FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Co., Ltd., SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd. und den Markenausgleich / leistungsbezogene Erträge Chinageschäft



Ergebnis nach Steuern deutlich über Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2021 erwirtschaftete der Audi Konzern ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 6.929 (4.187) Mio. EUR. Die Umsatzrendite vor Steuern lag bei 13,1 (8,4) Prozent. Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag erhöhten sich im Vorjahresvergleich um 867 Mio. EUR. Daraus resultiert ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 5.649 (3.774) Mio. EUR.

Anstieg bei der Kapitalrendite

Im Geschäftsjahr 2021 lag die Kapitalrendite[18] (Return on Investment – RoI) des Audi Konzerns bei 16,7 (7,4) Prozent. Die positive Entwicklung der Kapitalrendite im Vorjahresvergleich ist dabei im Wesentlichen auf das höhere Operative Ergebnis nach Steuern zurückzuführen.[19] Das durchschnittlich investierte Vermögen lag im Berichtsjahr bei 23.084 (24.312) Mio. EUR. Dabei reduzierten sich bei den Vermögenspositionen vor allem die Sachanlagen auf 12.221 (13.037) Mio. EUR sowie die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen auf 4.442 (5.998) Mio. EUR. Auf der Seite des Abzugskapitals verringerten sich im Wesentlichen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Jahresende auf 6.743 (7.533) Mio. EUR.

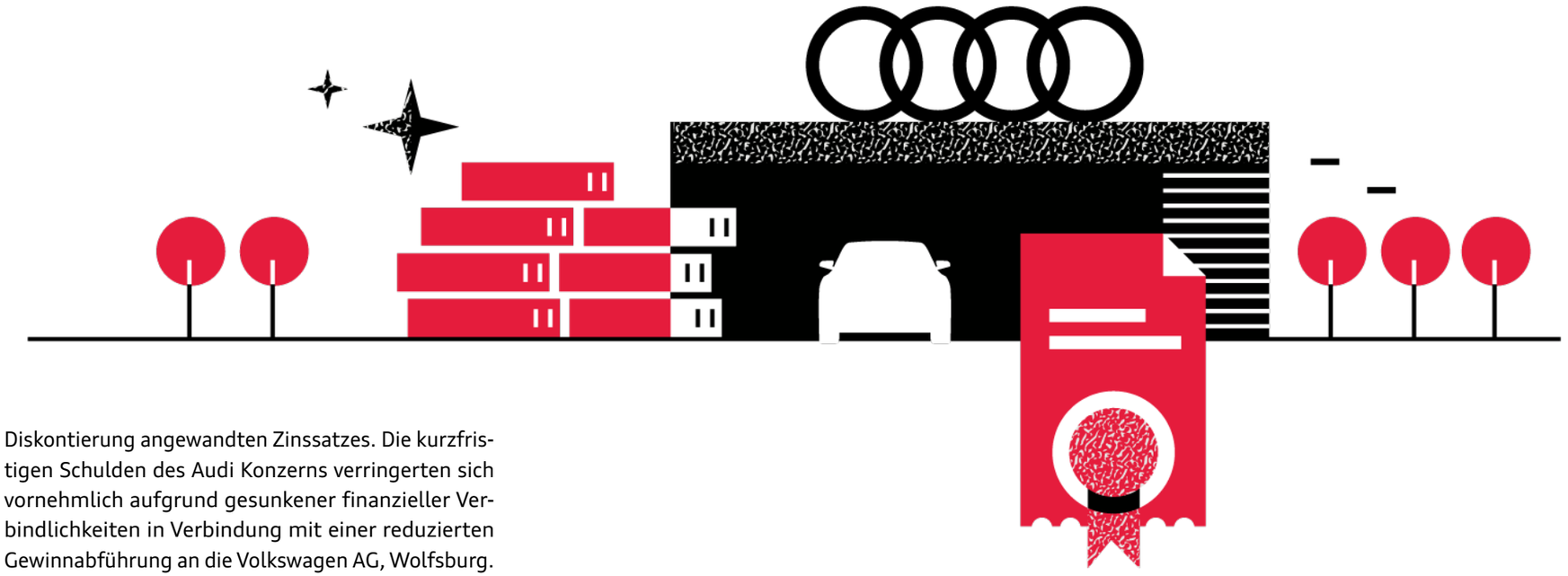
[18] Mit der Kapitalrendite wird das eingesetzte Kapital hinsichtlich seiner Verzinsung bewertet. Dabei setzt Audi das Operative Ergebnis nach Steuern in das Verhältnis zum durchschnittlich investierten Vermögen. Das durchschnittlich investierte Vermögen berechnet sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, Vorräte und Forderungen), und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen). Dabei wird der Durchschnitt aus dem Wert des investierten Vermögens zu Beginn und dem Wert des investierten Vermögens zum Ende des Geschäftsjahres berechnet.

[19] Für das Operative Ergebnis nach Steuern wird eine im Volkswagen Konzern normierte Steuerquote von 30 Prozent unterstellt.

Entwicklung der Kapitalrendite im Audi Konzern

in Mio. EUR	2021	2020	Δ in %
Operatives Ergebnis nach Steuern[19]	3.849	1.799	114,0
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	23.084	24.312	–5,1
Kapitalrendite (RoI)[18] in %	**16,7**	**7,4**	**9,3 ppt.**

Vermögenslage



Die Bilanzsumme des Audi Konzerns reduzierte sich zum 31. Dezember 2021 auf 66.124 (67.229) Mio. EUR.

Die langfristigen Vermögenswerte des Audi Konzerns verringerten sich vor allem durch den Rückgang der Sachanlagen. Auch die kurzfristigen Vermögenswerte reduzierten sich zum 31. Dezember 2021. Hauptgrund ist hier im Wesentlichen der Rückgang der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen insbesondere infolge des geringeren Absatzes am Jahresende im Vergleich zum sehr starken vierten Quartal des Vorjahres. Die Vorräte waren im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert. Während sich die Fertigen Erzeugnisse und Gebrauchtfahrzeuge aufgrund des Lagerabbaus als Reaktion auf den Halbleitermangel deutlich reduzierten, stiegen die unfertigen Erzeugnisse sowie die Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe merklich an. Die unter der Position „Zur Ausschüttung an die Gesellschafter gehaltene Vermögenswerte“ aufgeführten Umfänge stehen in Zusammenhang mit der beschlossenen Abspaltung von Vertriebsgesellschaften innerhalb des Volkswagen Konzerns.

Passivseite der Bilanz

Das Eigenkapital des Audi Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2021 auf 26.012 (24.253) Mio. EUR, was einer Eigenkapitalquote von 39,3 (36,1) Prozent entspricht. Dabei ist der Anstieg insbesondere auf gestiegene Gewinnrücklagen zurückzuführen. Die langfristigen Schulden reduzierten sich zum 31. Dezember 2021 – unter anderem aufgrund gesunkener Pensionsrückstellungen infolge des gestiegenen, zur Diskontierung angewandten Zinssatzes. Die kurzfristigen Schulden des Audi Konzerns verringerten sich vornehmlich aufgrund gesunkener finanzieller Verbindlichkeiten in Verbindung mit einer reduzierten Gewinnabführung an die Volkswagen AG, Wolfsburg. Hauptgrund hierfür ist das hohe Vorjahresergebnis im Einzelabschluss der AUDI AG gemäß handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) infolge einer gestiegenen Dividendenausschüttung einer Audi Tochtergesellschaft an die AUDI AG. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen reduzierten sich im Vorjahresvergleich im Wesentlichen aufgrund der geringeren Produktion am Jahresende. Die unter der Position „Zur Ausschüttung an die Gesellschafter gehaltene Schulden“ aufgeführten Umfänge stehen ebenfalls in Zusammenhang mit beschlossenen Aufwärtsabspaltungen von Vertriebsgesellschaften innerhalb des Volkswagen Konzerns.

Gesamtinvestitionen des Audi Konzerns

Die Gesamtinvestitionen stiegen im Geschäftsjahr 2021 moderat auf 3.972 (3.654) Mio. EUR an. Während sich aufgrund der fortgeführten Investitionsdisziplin bei Zugängen zu den Sachanlagen nur ein leichter Anstieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zeigte, erhöhten sich die aktivierten Entwicklungskosten unter anderem infolge des aktuellen Produktlebenszyklus der Audi Modellpalette.

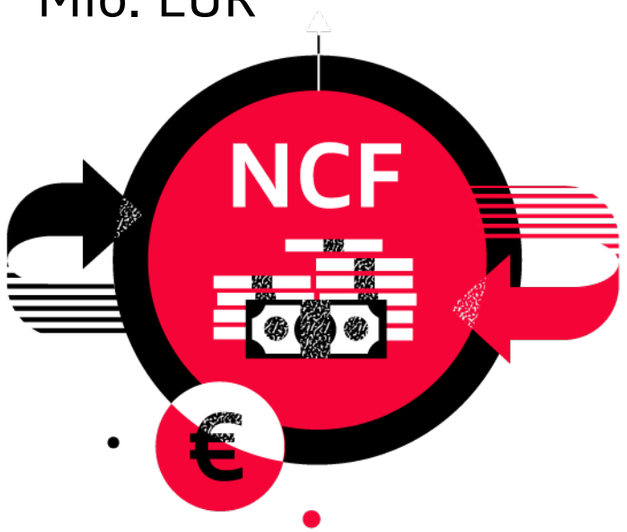
Verkürzte Bilanz Audi Konzern

in Mio. EUR	31.12.2021	31.12.2020	Δ in %
Langfristige Vermögenswerte	31.754	32.443	–2,1
Kurzfristige Vermögenswerte	33.445	34.785	–3,9
Zur Ausschüttung an die Gesellschafter gehaltene Vermögenswerte	926	–	X
Bilanzsumme Aktiva	**66.124**	**67.229**	**–1,6**
Eigenkapital	26.012	24.253	7,3
Fremdkapital	39.548	42.975	–8,0
davon langfristige Schulden	17.149	17.638	–2,8
davon kurzfristige Schulden	22.399	25.337	–11,6
Zur Ausschüttung an die Gesellschafter gehaltene Schulden	564	–	X
Bilanzsumme Passiva	**66.124**	**67.229**	**–1,6**

Finanzlage

Im Geschäftsjahr 2021 erwirtschaftete der Audi Konzern einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 11.471 (6.308) Mio. EUR. Der deutliche Anstieg im Vorjahresvergleich begründet sich dabei vor allem durch das deutlich höhere Ergebnis sowie die positive Entwicklung des Working Capital. Für Letzteres ist im Wesentlichen der Rückgang bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des geringeren Absatzes am Jahresende im Vergleich zum Rekordquartal des Vorjahres verantwortlich. Zudem hatte der Rückstellungsanstieg im Zusammenhang mit der Erweiterung des Vorruhestandsprogramms einen positiven Effekt. Gegenläufig wirkten sowohl der leichte Anstieg der Vorräte als auch die reduzierten Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen infolge der geringeren Produktion am Jahresende.

7.757
Mio. EUR



Fortgeführte Investitionsdisziplin

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag im Jahr 2021 bei –2.973 (–2.752) Mio. EUR.

Die Sachinvestitionen[20] stiegen dabei nur leicht auf –1.990 (–1.888) Mio. EUR an. Die Sachinvestitionsquote lag im Berichtsjahr unverändert bei 3,8 (3,8) Prozent, was die fortgeführte Investitionsdisziplin des Audi Konzerns widerspiegelt. Während sich höhere Zugänge bei aktivierten Entwicklungskosten negativ auf den Cashflow auswirkten, zeigte sich bei den Geldanlagen und ausgereichten Darlehen eine positive Entwicklung im Vorjahresvergleich vor allem aufgrund fälliger Termingeldanlagen. Im Jahr 2020 wirkten sich konzerninterne Verkäufe von Tochtergesellschaften und die Übertragung von Anteilen an assoziierten Unternehmen in Höhe von rund 1,5 Mrd. EUR positiv auf den Cashflow aus der Investitionstätigkeit aus.

Rekordwert beim Netto-Cashflow (NCF)

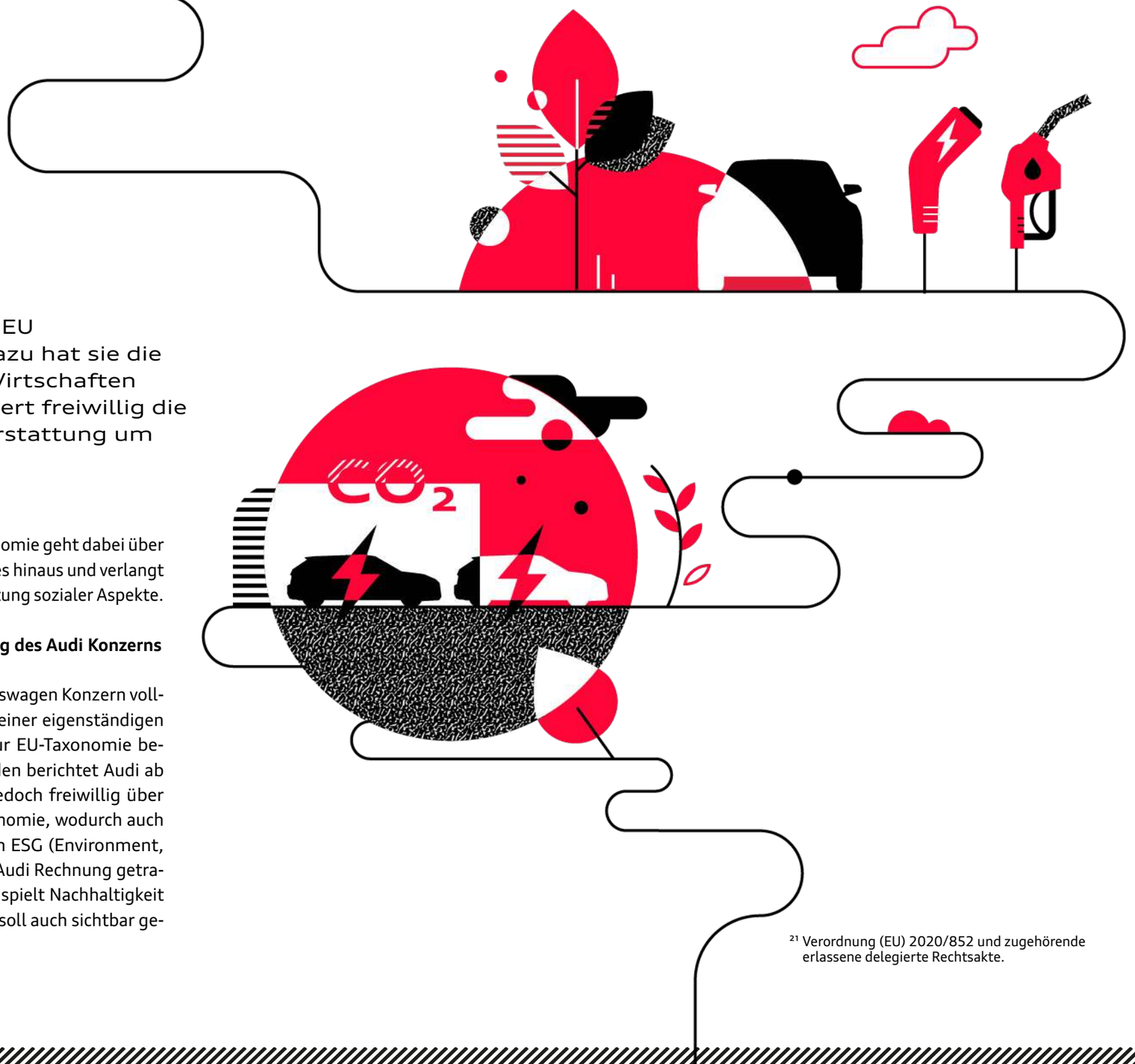
Der Netto-Cashflow des Audi Konzerns erreichte im Geschäftsjahr 2021 einen Rekordwert von 7.757 (4.589) Mio. EUR. Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit lag bei –7.946 (–3.952) Mio. EUR. Er enthält im Wesentlichen die Gewinnabführung an die Volkswagen AG, Wolfsburg, aus dem Jahr 2020 in Höhe von –7.830 Mio. EUR.

Zum Bilanzstichtag erhöhten sich die Zahlungsmittel auf 12.022 (11.152) Mio. EUR. Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns betrug zum 31. Dezember 2021 insgesamt 22.674 (22.377) Mio. EUR.

Verkürzte Kapitalflussrechnung Audi Konzern

in Mio. EUR	2021	2020	Δ in %
Zahlungsmittel Anfangsbestand	11.152	11.747	–5,1
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	**11.471**	**6.308**	**81,8**
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–3.714	–1.720	116,0
davon Sachinvestitionen[20]	–1.990	–1.888	5,4
davon aktivierte Entwicklungskosten	–1.772	–1.365	29,8
davon Veränderung von Beteiligungen	12	1.460	X
Netto-Cashflow	**7.757**	**4.589**	**69,0**
Veränderung der Geldanlagen und ausgereichten Darlehen	740	–1.032	X
Kapitaleinzahlungen von anderen Gesellschaftern	191	–	X
Ergebnisabführung an den Volkswagen Konzern	–7.830	–3.752	108,7
Dividendenzahlungen an andere Gesellschafter	–52	–	X
Leasingzahlungen, Veränderung der übrigen Finanzschulden	–255	–200	27,3
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	319	–199	X
Veränderung der Zahlungsmittel	**870**	**–595**	**X**
Zahlungsmittel Endbestand	**12.022**	**11.152**	**7,8**
Netto-Liquidität	**22.674**	**22.377**	**1,3**
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	**–2.973**	**–2.752**	**8,1**
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	**–7.946**	**–3.952**	**101,1**

[20] In den Sachinvestitionen sind Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte gemäß Kapitalflussrechnung enthalten.



EU-Taxonomie

Auf dem Weg zum klimaneutralen Kontinent will die EU Kapitalströme in nachhaltige Investitionen lenken. Dazu hat sie die EU-Taxonomie verabschiedet, mit der nachhaltiges Wirtschaften messbar und vergleichbar gemacht wird. Audi erweitert freiwillig die kombinierte Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichterstattung um Angaben gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung.

Die Europäische Union legt den Fokus stark auf den Klimaschutz. Der „European Green Deal“ und das Ziel, bis zum Jahr 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent zu werden, sind Ausdruck der großen Ambition und Rahmen für ein weitreichendes Maßnahmenpaket. Die sogenannte EU-Taxonomie stellt auf diesem Weg der EU nicht nur den nächsten logischen Schritt, sondern auch einen zentralen Bestandteil des Maßnahmenpakets dar. Ihr Ziel: Kapitalströme in nachhaltige Investitionen umzulenken sowie Transparenz und Langfristigkeit in der Finanz- und Wirtschaftstätigkeit zu fördern. Hierfür legt die EU in der EU-Taxonomie-Verordnung[21] und den zugehörigen teilweise noch zu erarbeitenden delegierten Rechtsakten Kriterien fest, um nachhaltiges Wirtschaften von Unternehmen einheitlich messbar und vergleichbar zu machen. Die EU-Taxonomie geht dabei über den Aspekt des Klimaschutzes hinaus und verlangt zum Beispiel auch die Einhaltung sozialer Aspekte.

Freiwillige Berichterstattung des Audi Konzerns

Der Audi Konzern ist im Volkswagen Konzern vollkonsolidiert und daher von einer eigenständigen externen Berichtspflicht zur EU-Taxonomie befreit. Aus Transparenzgründen berichtet Audi ab dem Geschäftsjahr 2021 jedoch freiwillig über die Kennzahlen der EU-Taxonomie, wodurch auch dem hohen Stellenwert von ESG (Environment, Social und Governance) bei Audi Rechnung getragen wird: Für die Vier Ringe spielt Nachhaltigkeit eine zentrale Rolle und dies soll auch sichtbar gemacht werden.

[21] Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörende erlassene delegierte Rechtsakte.

Die Vorgaben der EU sehen für das Geschäftsjahr 2021 lediglich die Veröffentlichung von Angaben zu EU-taxonomiefähigen Aktivitäten vor. Der Audi Konzern veröffentlicht jedoch für diesen Zeitraum bereits Informationen und die entsprechenden Kennzahlen sowohl zu taxonomiefähigen als auch zu taxonomiekonformen Aktivitäten.[22]

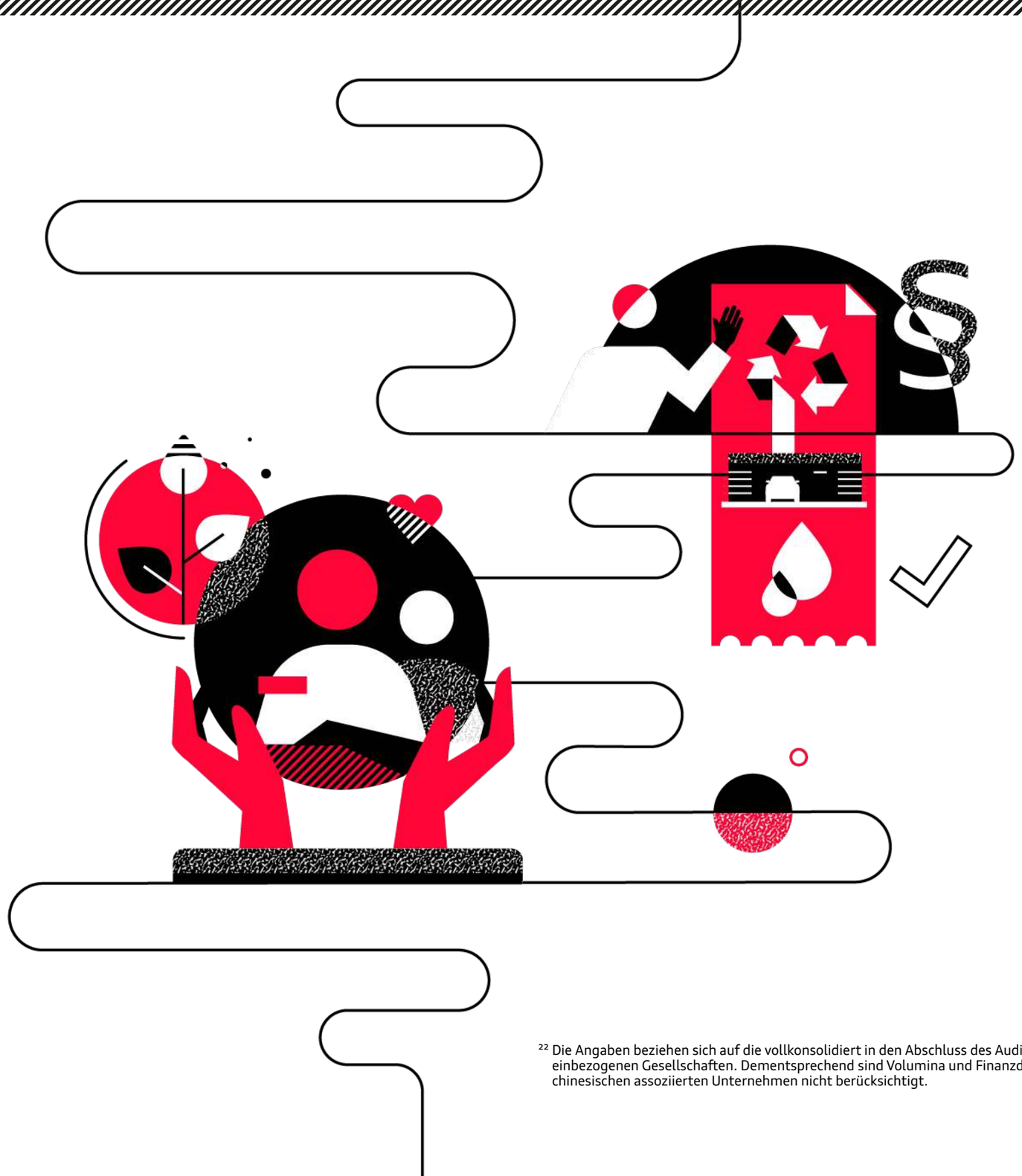
Wann ist eine Wirtschaftsaktivität EU-taxonomiefähig und wann EU-taxonomiekonform?

Eine Wirtschaftstätigkeit gilt laut EU-Taxonomie-Verordnung dann als taxonomiefähig (eligible), wenn sie in der EU-Taxonomie-Verordnung aufgeführt ist und dazu beiträgt, mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele zu erreichen:

» 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

Als EU-taxonomiekonform (aligned) gilt eine Wirtschaftstätigkeit erst dann, wenn sie zusätzlich zur EU-Taxonomiefähigkeit auch die Bewertungskriterien erfüllt, mit anderen Umweltzielen vereinbar ist und Rahmenwerke zum Mindestschutz einhält.

Die Prüfung dieser Kriterien für den Audi Konzern und die entsprechenden Ergebnisse werden im Folgenden beschrieben.



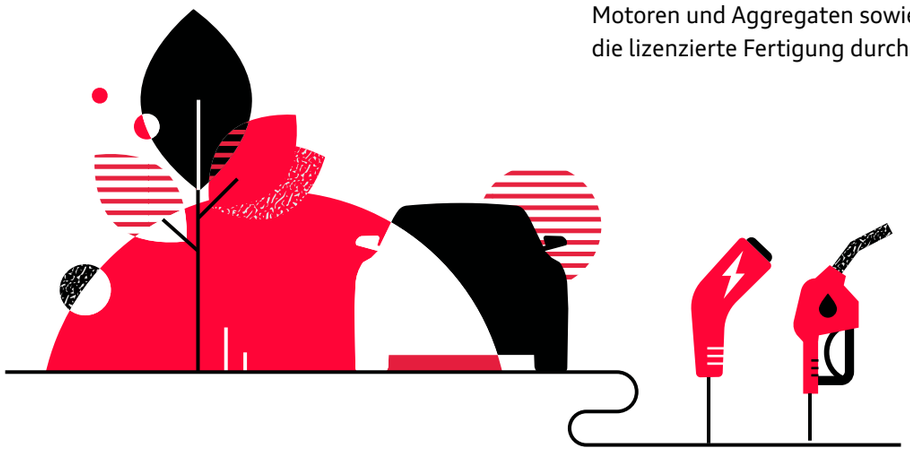
[22] Die Angaben beziehen sich auf die vollkonsolidiert in den Abschluss des Audi Konzerns einbezogenen Gesellschaften. Dementsprechend sind Volumina und Finanzdaten der chinesischen assoziierten Unternehmen nicht berücksichtigt.

SCHRITT 1

Taxonomiefähigkeit

Das Geschäftsmodell des Audi Konzerns umfasst die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen und die damit in Verbindung stehenden Aktivitäten. Im Sinne der EU-Taxonomie sind Aktivitäten in diesen Bereichen geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel „Klimaschutz“ durch den Ausbau sauberer oder klimaneutraler Mobilität zu erbringen.[23]

Innerhalb des Umweltziels „Klimaschutz“ ordnet der Audi Konzern alle genannten Aktivitäten der Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“ zu.[24] Dies bezieht sich unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie auf alle produzierten Automobile und Motorräder und schließt auch die Originalteile mit ein.



Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten von untergeordneter Bedeutung, die im Audi Konzernabschluss unter den Sonstigen Umsatzerlösen ausgewiesen werden, sind nach aktueller Einschätzung von Audi keiner Wirtschaftsaktivität zuzuordnen und gelten daher zunächst als nicht taxonomiefähig.

Weitere Aktivitäten, die mit dem oben genannten fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und gemäß der Auffassung des Audi Konzerns ebenfalls dieser Wirtschaftstätigkeit zuzuordnen sind, werden derzeit nicht als taxonomiefähig eingestuft. Letztlich war auf Basis der bisher durch die EU veröffentlichten Vorgaben nicht abschließend zu klären, unter welcher Wirtschaftstätigkeit sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen gewesen wären. Hierunter fallen insbesondere der ebenfalls unter den Sonstigen Umsatzerlösen ausgewiesene Verkauf von Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen und die lizenzierte Fertigung durch Dritte.

[23] Der von der EU vorgegebene Berichtsumfang für das Geschäftsjahr 2021 umfasst die Umweltziele „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“. Ab 2022 hat auch eine Zuordnung der Aktivitäten zu den weiteren vier Umweltzielen zu erfolgen. Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten ergeben sich für Audi im Berichtsjahr 2021 keine Aktivitäten, die dem Umweltziel „Anpassung an den Klimawandel“ zugeordnet werden.

[24] Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann in Zukunft zu Anpassungen der Zuordnung der Wirtschaftstätigkeiten führen.

[25] Ausgenommen sind Fahrzeuge, die von assoziierten Unternehmen ausschließlich für den chinesischen Markt lokal in China gefertigt werden, da diese aus Sicht des Audi Konzerns unter die Teilelieferungen fallen, die zunächst, wie oben beschrieben, als nicht taxonomiefähig eingeordnet wurden.

[7] Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ), 21,8–19,9 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

[26] Beim Audi Q5 PHEV gibt es eine untergeordnete Anzahl von Fahrzeugen, die ausstattungsbedingt über 50 g CO_2/km liegen. In die Kennzahlen der taxonomiekonformen Umfänge wurden nur diejenigen Audi Q5 einbezogen, die unter der 50-g-Grenze lagen.

SCHRITT 2

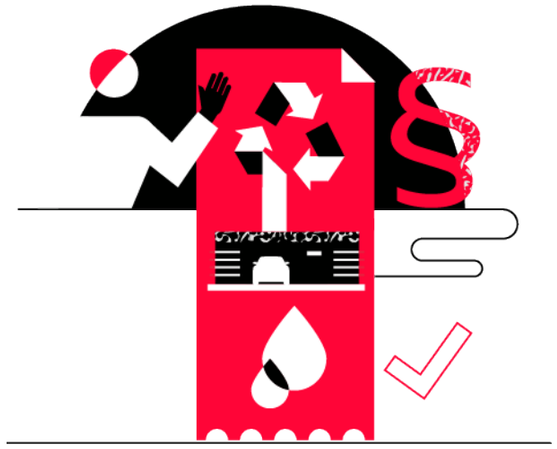
Erfüllung der Bewertungskriterien

Maßgebliche Kennzahl für die Erfüllung der Bewertungskriterien sind die CO_2-Emissionen der von Audi produzierten Fahrzeuge. Aus diesem Grund wurden im fahrzeugbezogenen Geschäft die CO_2-Emissionen gemäß WLTP nach Modellen und Antriebsarten analysiert. So wurden aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, welche die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Dazu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) des Audi Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dies darüber hinaus für Automobile mit CO_2-Emissionen von weniger als 50 g/km – darunter fällt der größte Teil der Plug-in-Hybride (PHEV) des Audi Konzerns.[25]

Folgende Audi Modellreihen erfüllten im Berichtszeitraum das Kriterium von Emissionen = 0 g/km CO_2:
» BEV: Q4 e-tron, e-tron, e-tron GT[7]

Folgende Audi Modellreihen erfüllten im Berichtszeitraum das Kriterium von Emissionen < 50 g/km CO_2:
» PHEV der Modellreihen A3, Q3, A6, A7 und der überwiegende Teil des Q5[26]

Für Motorräder gilt für die Erfüllung der Bewertungskriterien bereits eine CO_2-Grenze von 0 g/km. Diese Vorgabe erfüllt aktuell kein Motorrad aus der Ducati Produktpalette. Gleichzeitig fielen im Geschäftsjahr 2021 bereits Entwicklungsleistungen für vollelektrische Motorräder (siehe Seite 65) an.



[27] Standortübersicht zum 31. Dezember 2021
siehe Seite 15

SCHRITT 3

Vereinbarkeit mit anderen Umweltzielen

(Do no significant harm, „DNSH“)

Ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie müssen nicht nur zu mindestens einem der definierten Umweltziele beitragen, sondern dürfen auch keine negativen Auswirkungen auf die anderen Umweltziele haben. Die sogenannten DNSH-Kriterien für wirtschaftliche Tätigkeiten legen die Mindestanforderungen fest, die erfüllt werden müssen, um eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele auszuschließen.

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“ für den Audi Konzern auf übergeordneter Ebene des Volkswagen Konzerns analysiert. Dabei wurde für das fahrzeugbezogene Geschäft die jeweilige Analyse auf Ebene der einzelnen Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute oder künftig Audi Fahrzeuge gefertigt werden, welche die unter Schritt 2 genannten Bewertungskriterien erfüllen bzw. gemäß der Fünf-Jahres-Planung künftig erfüllen sollen.

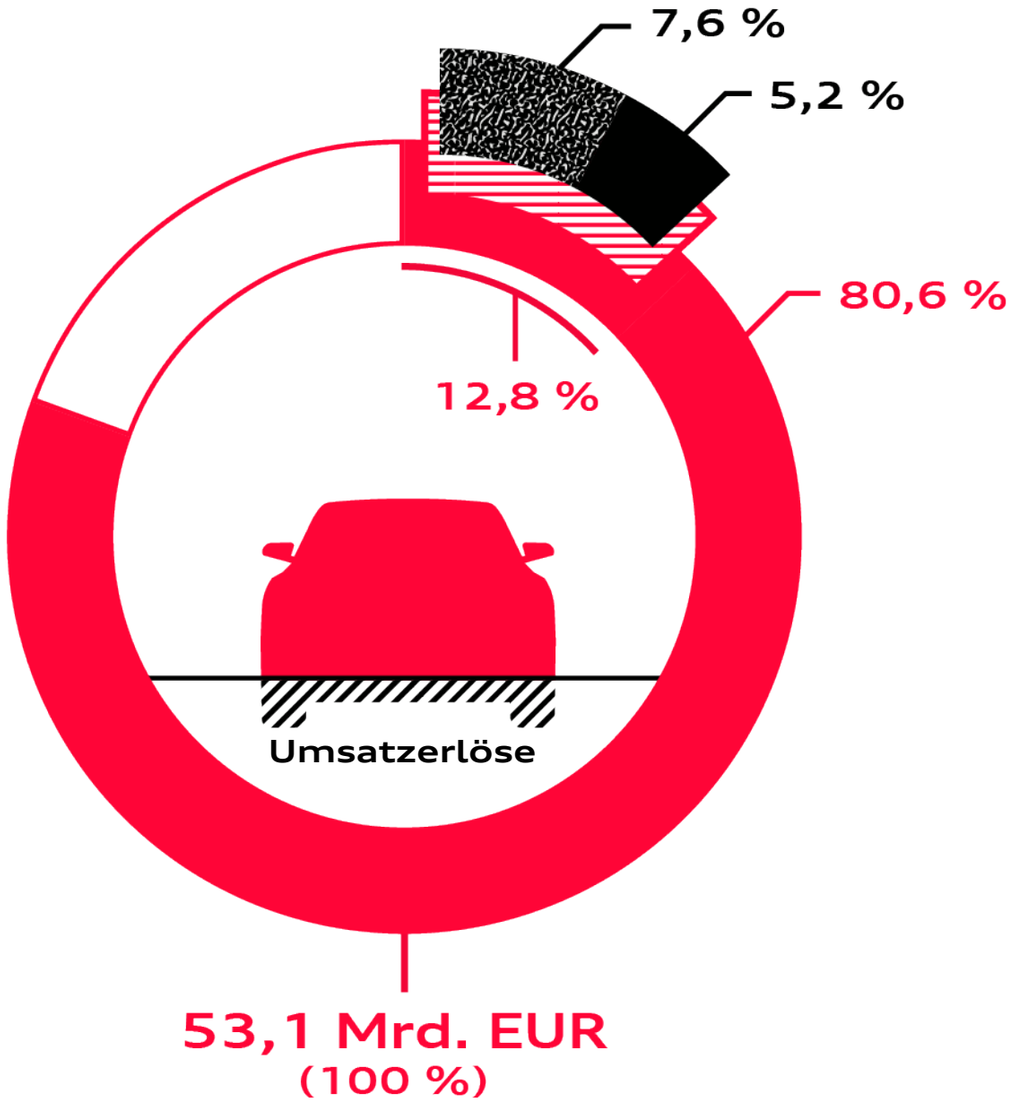
Im Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns sind die wesentlichen Interpretationen und Analysen dargestellt, mit denen der Volkswagen Konzern untersucht hat, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis der Bewertungen ist, dass die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr für die fahrzeugproduzierenden Standorte des Audi Konzerns erfüllt sind.[27]

SCHRITT 4

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 International Labour Organization (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte.

Der Volkswagen Konzern hat für alle Audi Konzerngesellschaften Risikobewertungen für den Bereich Menschenrechte durchgeführt; dies schließt alle auch im Rahmen der DNSH-Kriterien überprüften Standorte mit ein. Für die im Rahmen der Analyse identifizierten Risiken erhielten die Gesellschaften risikospezifische Maßnahmen, die bis Ende 2021 umzusetzen waren.



Kennzahlen des Audi Konzerns gemäß EU-Taxonomie

Nachfolgend werden für den Audi Konzern die taxonomiefähigen (eligible) Kennzahlen zu Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben sowie die korrespondierenden taxonomiekonformen (aligned) Kennzahlen für das Geschäftsjahr 2021 berichtet.

Grundsätzlich wurden die Umsatzerlöse einer Wirtschaftstätigkeit unmittelbar zugeordnet, da der Bezug zu den Fahrzeugen gemäß den Bewertungskriterien direkt hergestellt werden konnte.

Bei Investitions- und Betriebsausgaben ohne unmittelbaren Bezug zu Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien erfüllen, wurden Schlüsselungen vorgenommen. Die zum Einsatz gekommenen Verteilschlüssel wurden auf Basis des langfristigen Absatzplans sowie der Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die einzelnen Standorte abgeleitet. Die dabei verwendeten Daten und Planungen sind Teil der von Vorstand und Aufsichtsrat des Audi Konzerns beschlossenen finanziellen Mittelfristplanung für die nächsten fünf Jahre.

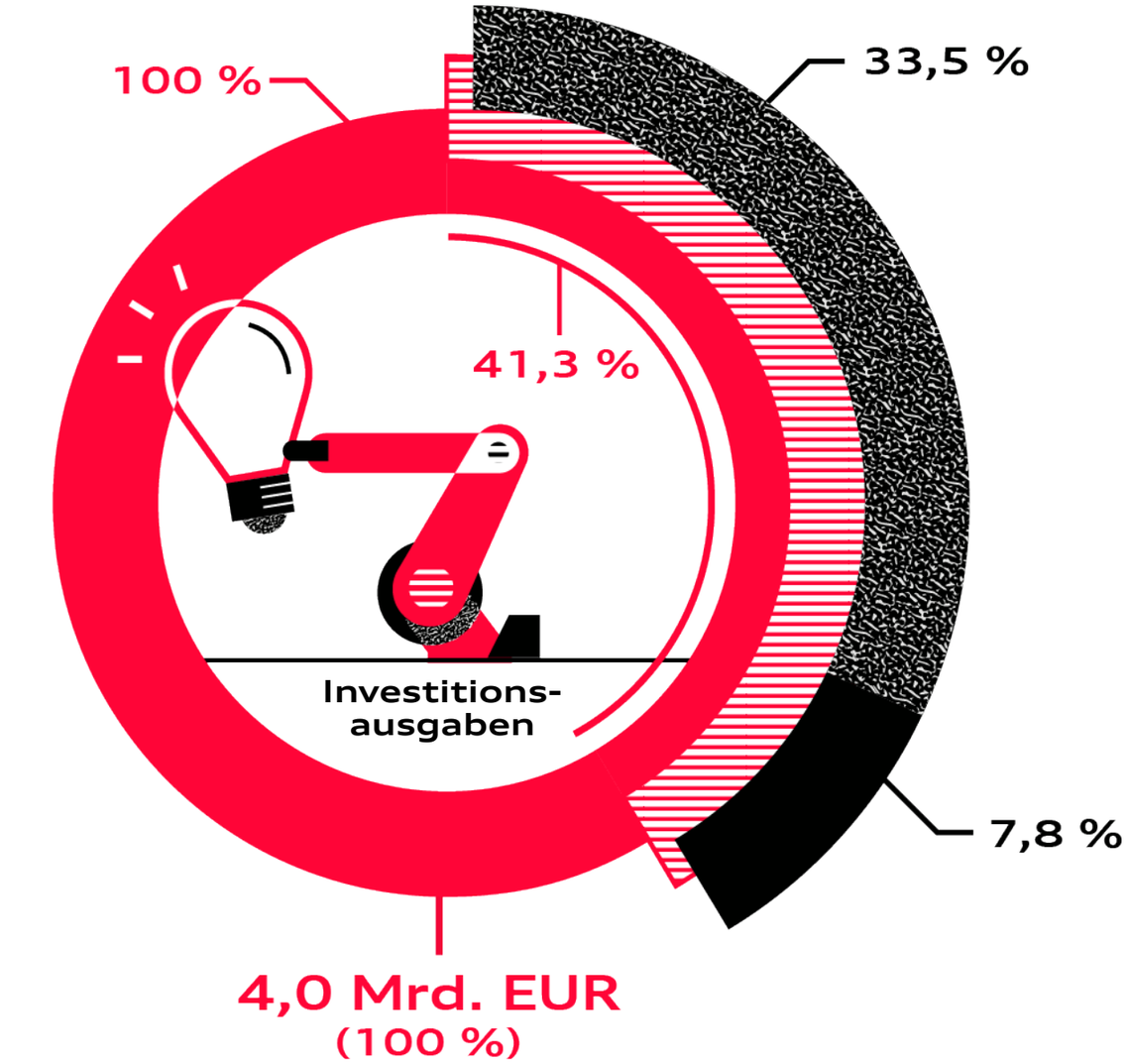
Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns 2021 beliefen sich auf insgesamt 53,1 Mrd. EUR (siehe Seite 33). Auf die Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 42,7 Mrd. EUR bzw. 80,6 Prozent, die somit taxonomiefähig sind. Hierin enthalten sind im Wesentlichen die Umsatzerlöse aus Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus der Anschlussgarantie und aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft.

Davon erfüllten 6,8 Mrd. EUR, das sind 12,8 Prozent, die Bewertungskriterien (siehe Schritt 2). Aufgrund der Einhaltung der Kriterien zu DNSH und Mindestschutz ist dieser Anteil der Umsatzerlöse als taxonomiekonform zu klassifizieren. Allein mit Bezug zu den vollelektrischen Modellen waren dies 4,1 Mrd. EUR bzw. 7,6 Prozent des Audi Konzernumsatzes.

An den gesamten Umsatzerlösen des Audi Konzerns waren im Geschäftsjahr 2021 somit

» taxonomiefähige Umsatzerlöse: 42,7 Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 80,6 Prozent
» taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 6,8 Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 12,8 Prozent



Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie umfassen die Zugänge zu Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie Vermieteten Vermögenswerten und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien.

Im Geschäftsjahr 2021 belief sich im Audi Konzern die entsprechenden Werte bei den Zugängen auf
» 2,1 Mrd. EUR aus Immateriellen Vermögenswerten
» 1,9 Mrd. EUR aus Sachanlagen
» 12,0 Mio. EUR aus Vermieteten Vermögenswerten und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie betrugen somit in Summe 4,0 Mrd. EUR.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben standen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“. Auf zunächst noch nicht berücksichtigte andere Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts (insbesondere Motoren, Aggregate und Teilelieferungen sowie Lizenzvergaben) entfallen keine wesentlichen eigens dafür getätigten Investitionsausgaben. Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben betrugen somit 4,0 Mrd. EUR.

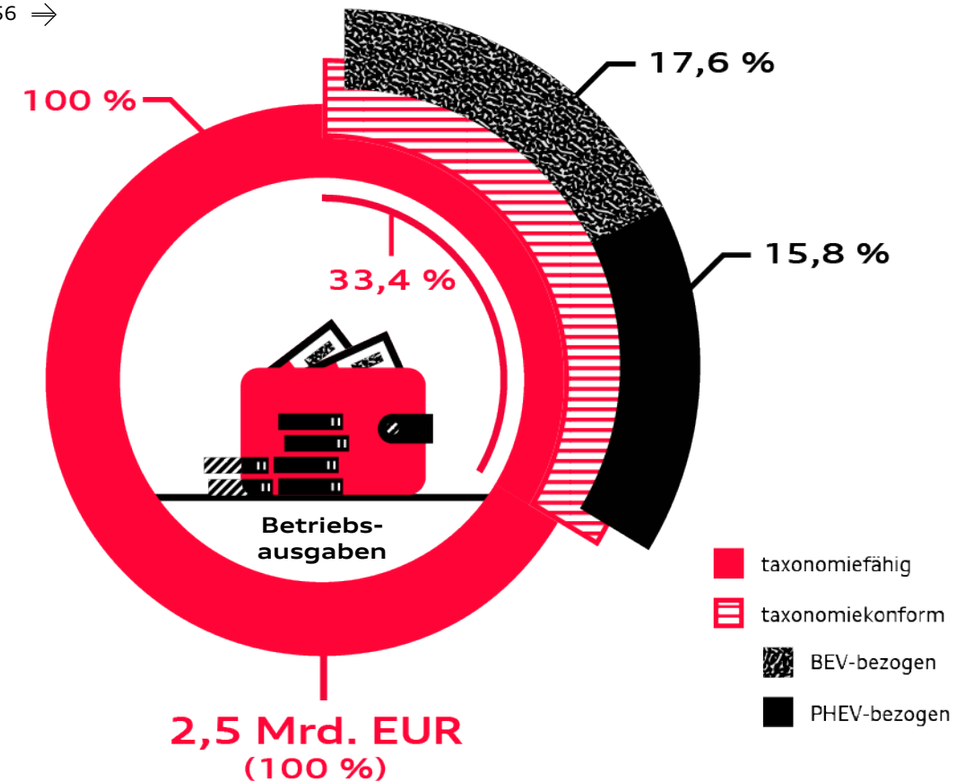
Zur Bestimmung des substanziellen Beitrags wurden zunächst alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien einhalten, ermittelt. Diese Investitionsausgaben wurden dann vollständig den taxonomiekonformen Ausgaben zugeordnet. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, wurden anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt.[28]

Die Investitionsausgaben in Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien einhalten, beliefen sich auf 1,6 Mrd. EUR. Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes waren 2021 somit 41,3 Prozent der gesamten Investitionsausgaben taxonomiekonform.

An den gesamten Investitionsausgaben des Audi Konzerns waren somit
» taxonomiefähige Investitionsausgaben: 4,0 Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 100 Prozent
» taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 1,6 Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 41,3 Prozent

Für vollelektrische Fahrzeuge (BEV) sind in Summe 1,3 Mrd. EUR bzw. 33,5 Prozent in den taxonomiekonformen Investitionsausgaben enthalten, davon:
» 0,6 Mrd. EUR aus Zugängen aktivierter Entwicklungskosten,
» 0,6 Mrd. EUR aus Zugängen in Sachanlagen.

[28] Für aktivierte Entwicklungskosten wurde der Verteilungsschlüssel dem jeweiligen Projektumfang entsprechend modell- und markenbezogen abgeleitet aus dem langfristigen Absatzplan. Für Sachanlagen sowie Übrige immaterielle und Vermietete Vermögenswerte wurde der Verteilungsschlüssel je nach hauptsächlicher Geschäftstätigkeit der Gesellschaften entweder modell- und markenbezogen abgeleitet aus dem langfristigen Absatzplan (z.B. für Vertriebsgesellschaften) oder aus der Kapazitäts- und Auslastungsplanung (z.B. für Produktionsgesellschaften). Das bedeutet, dass Investitionen an Standorten, die gemäß der zugrunde gelegten Mittelfristplanung in den nächsten fünf Jahren ausschließlich Fahrzeuge fertigen werden, die die Bewertungskriterien erfüllen, über den Verteilungsschlüssel komplett berücksichtigt werden, wohingegen Investitionen an Standorten, die nur Fahrzeuge fertigen, die den Bewertungskriterien nicht entsprechen, über den Verteilungsschlüssel keine Berücksichtigung finden.



Betriebsausgaben

Die Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie umfassen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten und die Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen sowie kurzfristige Leasingverhältnisse.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“ und wurden somit als taxonomiefähig klassifiziert.

Zur Bestimmung des wesentlichen Beitrags wurden zunächst alle nicht aktivierten Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien einhalten, ermittelt. Die nicht aktivierten Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, wurden anteilig berücksichtigt. Dazu und bei den weiteren Betriebsausgaben verwendete der Audi Konzern die gleichen Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben.

An den gesamten Betriebsausgaben des Audi Konzerns waren

» taxonomiefähige Betriebsausgaben: 2,5 Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 100 Prozent
» taxonomiekonforme Betriebsausgaben: 0,8 Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 33,4 Prozent

EU-Taxonomie-Kennzahlen spiegeln den Fortschritt bei der E-Roadmap von Audi wider

Bereits 2021 wies der Audi Konzern einen taxonomiekonformen Umsatzanteil von 12,8 Prozent aus und will diesen sukzessive erhöhen. Dazu stellt Audi sein Produktangebot konsequent in allen Kernsegmenten auf Elektrofahrzeuge um. Mit taxonomiekonformen Investitionsausgaben, insbesondere in Entwicklungsleistungen und Sachanlagen, in Höhe von mehr als 40 Prozent an den Gesamtinvestitionen im Jahr 2021 legt Audi schon heute das Fundament für eine nachhaltige Zukunft im Sinne der EU-Taxonomie. Bereits ab 2026 wird die Marke Audi ausschließlich vollelektrische Modelle neu auf den Weltmarkt bringen. Ab 2027 bietet das Unternehmen in allen Kernsegmenten E-Modelle an.

Verankerung von Environment, Social und Governance bei Audi

Die Aktivitäten von Audi gehen aber weit über die Elektrifizierung von Fahrzeugen hinaus: Audi produziert schon heute an mehreren Standorten bilanziell CO_2-neutral[29] (siehe Seite 94). Über den Dekarbonisierungsindex (DKI[30]) fokussiert Audi auf CO_2-Emissionen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette (siehe Seite 73 und Seite 96). Ein positives Nachhaltigkeitsrating (S-Rating) ist seit 2019 bei Audi Voraussetzung für die Auftragsvergabe an Lieferant_innen und trägt bedeutend zur Nachhaltigkeit in der Lieferkette bei.

Audi ist überzeugt, dass ein nachhaltiges Geschäftsmodell neben der Beachtung ökologischer Kriterien auch an der Wahrnehmung seiner sozialen Verantwortung (siehe Seite 100ff.) und seiner guten Unternehmensführung (siehe Seite 62 und Seite 67) gemessen wird. Im Zuge der Audi Strategie „Vorsprung 2030“ definiert das Unternehmen deshalb ESG als wichtige Säule der Strategie (siehe Seite 19). So werden zunehmend ESG-Kriterien in Unternehmens- und Produktentscheidungen sowie in der Managementvergütung verankert. Neben dem DKI sind die taxonomiekonformen Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie zum Beispiel seit 2022 Teil der ESG-Managementziele von Audi.

EU-Taxonomie-Berichterstattung nur ein Baustein für mehr ESG-Transparenz

Für mehr Transparenz und Vergleichbarkeit im Wettbewerb veröffentlicht Audi nicht nur den kombinierten Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht und informiert darin freiwillig im Rahmen der EU-Taxonomie, sondern stellt sich zukünftig dem ESG-Rating einer unabhängigen Ratingagentur.

Für detailliertere Informationen rund um die EU-Taxonomie lesen Sie auch den Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns.

[29] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

[30] Der Dekarbonisierungsindex (DKI) misst die durchschnittlichen Emissionen von CO_2 und CO_2-Äquivalenten entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios und wird in Tonnen CO_2 pro Fahrzeug angeben. Er beinhaltet sowohl die direkten und indirekten CO_2-Emissionen der einzelnen Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) als auch alle weiteren direkten und indirekten CO_2-Emissionen im Lebenszyklus der Fahrzeuge (Scope 3).

Prognosebericht

Die Prognose der Markengruppe Premium wurde am 21. Februar 2022 vom Audi Vorstand verabschiedet und beinhaltet somit nicht die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts.

Die Weiterentwicklung dieses Konflikts ließ sich bei Redaktionsschluss des Audi Reports ebenso wenig vorhersagen wie mögliche geopolitische und wirtschaftliche Verwerfungen, etwa bezüglich Rohstoff- und Energiepreisen, Inflation sowie der globalen BIP-Entwicklung.

Der Audi Konzern geht – auch basierend auf den Einschätzungen führender Wirtschaftsforschungsinstitute – davon aus, dass die Weltwirtschaft im Jahr 2022 weiter wachsen wird, vorbehaltlich einer nachhaltigen Eindämmung der Coronapandemie und der Überwindung von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken werden weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern gesehen. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten, insbesondere dem Russland-Ukraine-Konflikt, belastet. Des Weiteren geht der Audi Konzern davon aus, dass die deutlich positive Wirtschaftsentwicklung sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern erfolgen wird.

Für das Jahr 2022 erwartet Audi, dass sich die Märkte für Pkw in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt sollte das weltweite Nachfragevolumen an Neufahrzeugen moderat über dem des Berichtsjahres liegen, das Niveau vor der Pandemie wird jedoch vermutlich noch nicht erreicht werden.

Für Europa rechnet der Audi Konzern für 2022 mit einem Pkw-Neuzulassungsvolumen merklich über dem Niveau des Vorjahres. Auch für den US-amerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erwartet Audi leicht höhere Neuzulassungen.

Der Automobilmarkt in China sollte sich 2022 ebenfalls vorteilhaft entwickeln und das Vorjahresvolumen leicht übertreffen. Für die internationalen Motorradmärkte über 500 ccm wird ein leichtes Wachstum im Vergleich zum Vorjahr erwartet.

Ausblick auf 2022[31]

Die weiteren Auswirkungen der Coronapandemie und die Versorgungsengpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen erschweren die aktuelle Prognose. Unter diesem Vorbehalt blickt der Audi Vorstand vor allem aufgrund der hohen Auftragseingänge und -bestände sowie der fortgeführten Investitions- und Fixkostendisziplin zuversichtlich auf das Jahr 2022. Derzeit geht der Audi Vorstand von folgender Entwicklung der Spitzenkennzahlen für das Geschäftsjahr 2022 aus:

In der Prognose für das Berichtsjahr 2022 ist aufgrund der Konsolidierung zum 01.01.2022 erstmalig auch die Marke Bentley berücksichtigt. In den Ist-Werten 2021 ist Bentley dagegen nicht enthalten. Im Rahmen der Strategie „Vorsprung 2030“ hat Audi strategische Langfristziele aktualisiert. Die Markengruppe Premium strebt an, ab 2030 mehr als 3 Mio. Automobile an Kund_innen auszuliefern. Zudem soll dann eine Operative Umsatzrendite von >11 Prozent erreicht werden, bis dahin gilt weiterhin das strategische RoS-Ziel von 9 bis 11 Prozent.

RoS 2022 zwischen 9 und 11 Prozent erwartet

Im Jahr 2022 erwartet die Markengruppe Premium Auslieferungen zwischen 1.800 und 1.900 Tsd. Automobilen. Für die Umsatzerlöse wird ein Wert zwischen 62 und 65 Mrd. EUR erwartet. Dabei soll die starke Preisposition beibehalten werden.

Für 2022 geht der Audi Konzern davon aus, dass die Effekte aus der Bewertung von Rohstoffsicherungen sowie die Restwertsituation nicht im gleichen Maße positiv auf das Operative Ergebnis wirken werden wie im Jahr 2021. In Summe wird für die Operative Umsatzrendite für 2022 – bei fortgeführter Kostendisziplin – dennoch mit einem Wert zwischen 9 und 11 Prozent gerechnet. Die Kapitalrendite sollte zwischen 17 und 20 Prozent liegen.

Der Netto-Cashflow wird im Jahr 2022 voraussichtlich einen Wert zwischen 4,5 und 5,5 Mrd. EUR erreichen. Der Audi Konzern geht dabei davon aus, dass sich das Working Capital wieder weitgehend normalisieren und damit leicht steigen wird sowie die Investitionstätigkeit entsprechend dem Wachstumspfad ansteigen wird.

Sowohl die Forschungs- und Entwicklungskostenquote als auch die Sachinvestitionsquote werden innerhalb des jeweiligen strategischen Zielkorridors erwartet.

Erwartete Entwicklung der Spitzenkennzahlen des Audi Konzerns[31]

	Ist 2021	Prognose 2022	Strategische Ziele
Auslieferungen Automobile der Markengruppe Premium an Kund_innen[32]	1.688.978	zwischen 1.800 und 1.900 Tsd. Fahrzeuge	Ambitionsniveau 2030: > 3 Mio. Fahrzeuge
Umsatzerlöse in Mio. EUR	53.068	zwischen 62 und 65 Mrd. EUR	–
Operative Umsatzrendite (RoS) in %	10,4	zwischen 9 und 11 %	2030: > 11 % bis dahin: 9 bis 11 %
Kapitalrendite (RoI) in %	16,7	zwischen 17 und 20 %	> 21 %
Netto-Cashflow in Mio. EUR	7.757	zwischen 4,5 und 5,5 Mrd. EUR	–
Forschungs- und Entwicklungskostenquote in %	7,4	im strategischen Zielkorridor von 6 bis 7 %	zwischen 6 und 7 %
Sachinvestitionsquote in %	3,8	im strategischen Zielkorridor von 4 bis 5 %	zwischen 4 und 5 %

[31] Stand 21. Februar 2022, ohne Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts.
[32] Darin enthalten sind ausgelieferte Audi Modelle, die von assoziierten Unternehmen in China lokal gefertigt und ausschließlich in China angeboten und verkauft wurden.

Risiko- und Chancenbericht

Ein frühzeitiges Erkennen und Steuern von Risiken und Chancen ist für den nachhaltigen Erfolg des Audi Konzerns entscheidend. Ein umfassendes Risikomanagement- und ein internes Kontrollsystem dienen hierfür als Basis.

Risikomanagementsystem im Audi Konzern

Für Audi ist ein konstruktiver und transparenter Umgang mit Risiken und Chancen essenziell, um den dauerhaften Erfolg der unternehmerischen Tätigkeiten zu gewährleisten. Ein wirksames Risikomanagementsystem (RMS) dient dabei:

- der Erfüllung gesetzlicher Anforderungen,
- der nachhaltigen Absicherung der strategischen, operativen und finanziellen Unternehmensziele,
- der Stabilisierung und Weiterentwicklung des Unternehmens im Sinne seiner Interessengruppen,
- der Erfüllung der tiefgreifenden Sorgfaltspflicht des Unternehmens in Bezug auf den Umgang mit Risiken sowie
- der Wahrung der langfristigen Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit.

Der verantwortungsvolle, transparente Umgang des Audi Konzerns mit Risiken zeigt sich unter anderem in der Ausgestaltung ambitionierter Unternehmensziele unter umfassender Berücksichtigung von Rendite-Risiko-Betrachtungen. Diese sind sowohl innerhalb des Audi Konzerns als auch mit dem Volkswagen Konzern synchronisiert.

Ergänzend zum RMS sichert das Interne Kontrollsystem (IKS) die Einhaltung und Stabilität der Prozesse bei Audi ab und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im IKS werden alle wesentlichen risikobehafteten Geschäftsprozesse inklusive zugehöriger Kontrollaktivitäten bereichsübergreifend erfasst. Die Kontrollaktivitäten werden regelmäßig hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft.

Wirkungsweise des Risikomanagementsystems

Das Risikomanagementsystem des Audi Konzerns basiert auf dem international anerkannten Rahmenwerk des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). Dabei sind Risiken durch die jeweiligen Verantwortlichen zu identifizieren, zu bewerten und angemessen zu steuern. Eine transparente, sach- und zeitgerechte Kommunikation hierüber durch die zuständigen übergeordneten internen Unternehmenseinheiten und Konzernfunktionalitäten wird eingefordert. Alle Geschäftsbereiche und wesentlichen Beteiligungsgesellschaften von Audi sind in das Risikomanagementsystem einbezogen, um der Erfüllung sowohl betriebswirtschaftlicher als auch gesetzlicher Anforderungen Rechnung zu tragen. Ferner werden Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Risikomanagement kontinuierlich beobachtet und entsprechend im RMS/IKS des Unternehmens zeitnah umgesetzt.

Zentrale Aufgaben des Risikomanagements

Die Identifizierung und Analyse von Risiken, eine transparente Berichterstattung sowie eine Verbesserung der Beherrschbarkeit unter Verwendung angemessener Risikosteuerungsinstrumente sind die zentralen Aufgaben des Risikomanagements. Die Risikomeldung erfolgt grundsätzlich vierteljährlich über den Risikoquartalsprozess, der die aktuelle operative Risikolage des Audi Konzerns abbildet. Gemäß dem COSO-Rahmenwerk werden zudem entlang der gesamten Wertschöpfungskette risikoadäquate interne Kontrollen definiert, deren Durchführung im Rahmen des IKS überwacht wird.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung des RMS/IKS wird im Audi Konzern im Rahmen geschäftsbereichs- und gesellschaftsübergreifender Projekte gefördert. Auch die enge Verzahnung mit der finanziellen Unternehmensplanung und -steuerung sowie der Bilanzierung steht hierbei im Fokus. Aufgrund der hohen strategischen Relevanz ist das regulatorische Rahmenwerk zum RMS/IKS sowohl in einer internen Unternehmensrichtlinie der AUDI AG als auch in den Richtlinien wesentlicher Beteiligungsgesellschaften verankert.

Bei der systemischen Ausgestaltung wird im Audi Konzern das „Three Lines“-Modell – eine Empfehlung des Dachverbands der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) – verfolgt. Auf dieser Grundlage verfügt das RMS/IKS des Audi Konzerns über drei Linien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

Als Risikoverantwortliche sind die Geschäftsbereiche als First Line selbstständig für die Steuerung von Risiken und Gegenmaßnahmen sowie für die Durchführung der Kontrollen und der dazugehörigen Berichterstattung zuständig. Damit leisten sie den zentralen Beitrag zur Risikofrüherkennung und -steuerung.
Die zentrale GRC-Organisation ist in der Second Line für die übergeordnete Funktionsfähigkeit des RMS, des IKS und des Compliance-Management-Systems (CMS) (siehe Seite 67) zuständig.

Die Aufgaben umfassen

- die Steuerung der Regelprozesse im RMS/IKS und CMS,
- die Bündelung der Risikoinformationen und
- die Berichterstattung über die Risikolage und Wirksamkeit der Systeme an Vorstand und Aufsichtsrat.

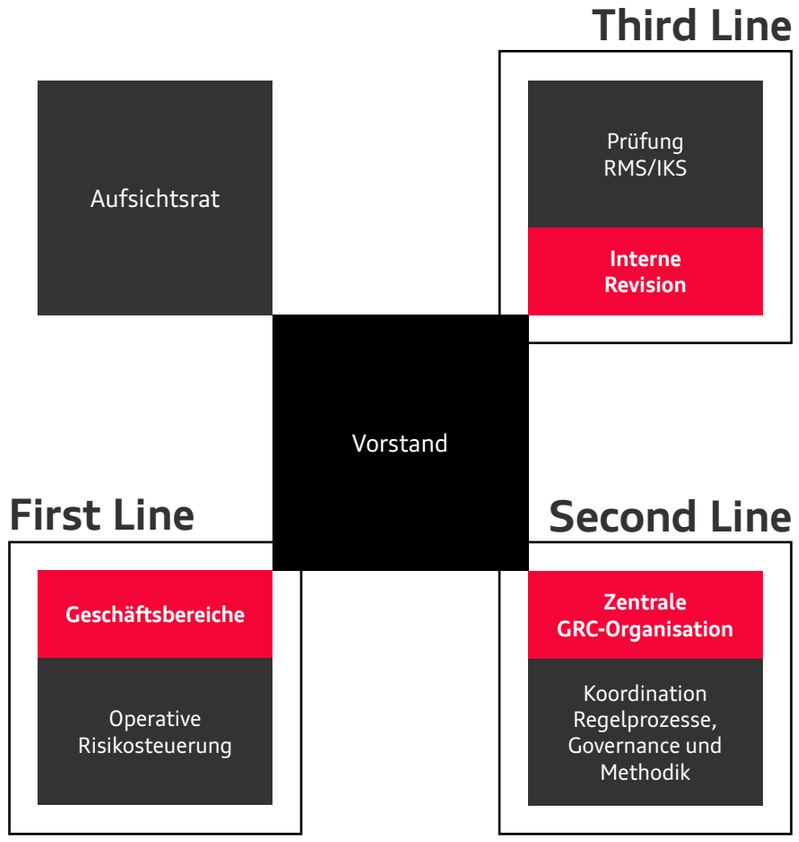
Darüber hinaus befasst sich die zentrale GRC-Organisation mit der konzernweiten Weiterentwicklung von Governance-, Compliance- und Risikomanagementinstrumenten. Neben der Bereitstellung von Methoden und Standards zählen hierzu auch eine beratende Tätigkeit zur Verbesserung der Risikosteuerung sowie die Sensibilisierung und Schulung der Geschäftsbereiche und Gesellschaften bezüglich Risikomanagement, Compliance und Integrität.

Die Interne Revision verantwortet in der Third Line als unabhängige Instanz die Prüfung der Risikomanagement-, Compliance- und Kontrollaktivitäten hinsichtlich Sicherheit, Ordnungsmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit. Das Risikofrüherkennungssystem sowie das RMS/IKS bezogen auf die Rechnungslegung unterliegen zudem der Prüfung durch den_die Konzernabschlussprüfer_in.

Wirkungsweise des Chancenmanagements

Neben der effektiven Steuerung von Risiken gilt es bei allen langfristig wirkenden unternehmerischen Entscheidungen auch, Chancen zu erkennen und zu nutzen. So kann der nachhaltige Erfolg des Audi Konzerns sichergestellt werden. Das Chancenmanagement – das unter anderem Erlös- und Kostenoptimierungen sowie Produktverbesserungen enthält – ist in die operative Aufbau- und Ablauforganisation des Audi Konzerns integriert und orientiert sich eng an den strategischen Zielsetzungen. Dazu wird das internationale Umfeld kontinuierlich auf potenzielle Auswirkungen auf das Geschäftsmodell analysiert, um Trends und branchenbezogene Schlüsselfaktoren frühzeitig zu erkennen. Relevante Entwicklungen werden mithilfe von Szenarioanalysen im Detail betrachtet. Davon werden mögliche Auswirkungen auf Audi abgeleitet. Dabei werden auch die strategische Unternehmensplanung, die betroffenen Geschäftsbereiche und das Controlling einbezogen. Mittel- und kurzfristige Chancenpotenziale werden durch die Geschäftsbereiche abgeleitet und operationalisiert. Die langfristige Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit soll neben der Audi Strategie „Vorsprung 2030“ unter anderem durch Effizienz- und Chanceninitiativen, wie Audi.Zukunft und den Audi Transformationsplan (ATP), sowie fallbezogen durch Benchmarking abgesichert werden. Über konkrete Zielvorgaben hinaus können dadurch weitere Chancen bei der Umsetzung dieser Initiativen erkannt werden.

Das „Three Lines“-Modell



Risiken und Chancen des Audi Konzerns

Nachfolgend werden die größten operativen Risiken und Chancen des Audi Konzerns beschrieben. Diese wurden nach aktueller Einschätzung als wesentlich für die zukünftige Entwicklung eingestuft und können zu negativen oder positiven Abweichungen von der Prognose der Spitzenkennzahlen führen.

Derzeit bestehen die bedeutendsten Risiken im Zusammenhang mit möglichen Verzögerungen im Produktentstehungsprozess, die in der Folge zu Auswirkungen auf die geplanten Spitzenkennzahlen führen können. Zudem existiert weiterhin ein hohes Risiko in Verbindung mit der Versorgung von Halbleitern, das im Jahr 2022 zu Anpassungen der Produktionsfahrweise an den Audi Standorten führen und dadurch Auswirkungen auf die Produktionszahlen haben könnte. Weitere Risiken betreffen darüber hinaus die rechtzeitige Umsetzung zukünftiger Gesetzesanforderungen insbesondere in Europa und China.

Zusätzlich können sich allgemeine wirtschaftliche Risiken – wie zum Beispiel im Zusammenhang mit der weiteren Entwicklung der Coronapandemie (Ausbreitung Omikron-Variante) –, geopolitische Spannungen und Konflikte, starke Abhängigkeiten von einzelnen Vertriebsregionen sowie Turbulenzen auf Finanz- und Rohstoffmärkten ergeben.

Zum Zeitpunkt der Erstellung dieses Berichts besteht das Risiko, dass sich die jüngsten Entwicklungen im Russland-Ukraine-Konflikt negativ auf die Geschäftstätigkeit des Audi Konzerns auswirken. Dies kann aus Versorgungsengpässen in der Lieferkette resultieren. Darüber hinaus könnte sich eine weitere Eskalation im Russland-Ukraine-Konflikt auf die globale Konjunktur, das Branchenwachstum im Geschäftsjahr 2022 sowie auch auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Audi Konzerns auswirken. Die konkreten Auswirkungen lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abschließend beurteilen.

Wesentliche Chancen bestehen, neben einer sich besser entwickelnden Weltwirtschaft und einer früheren Normalisierung der Halbleiterversorgung, durch Synergien bei neuen Fahrzeugarchitekturen im Volkswagen Konzernverbund. Diese Synergieeffekte betreffen insbesondere die Bereiche Entwicklung, Beschaffung und Produktion. Zudem können sich der Ausbau des Marktanteils durch das junge und attraktive Produktportfolio des Unternehmens und eine weitere Erhöhung der Markenstärke der Vier Ringe vorteilhaft auswirken. Die Erschließung von Ertragspotenzialen mit neuen digitalen Geschäftsmodellen stellt eine weitere Chance dar.

Aktueller Status der Dieselthematik

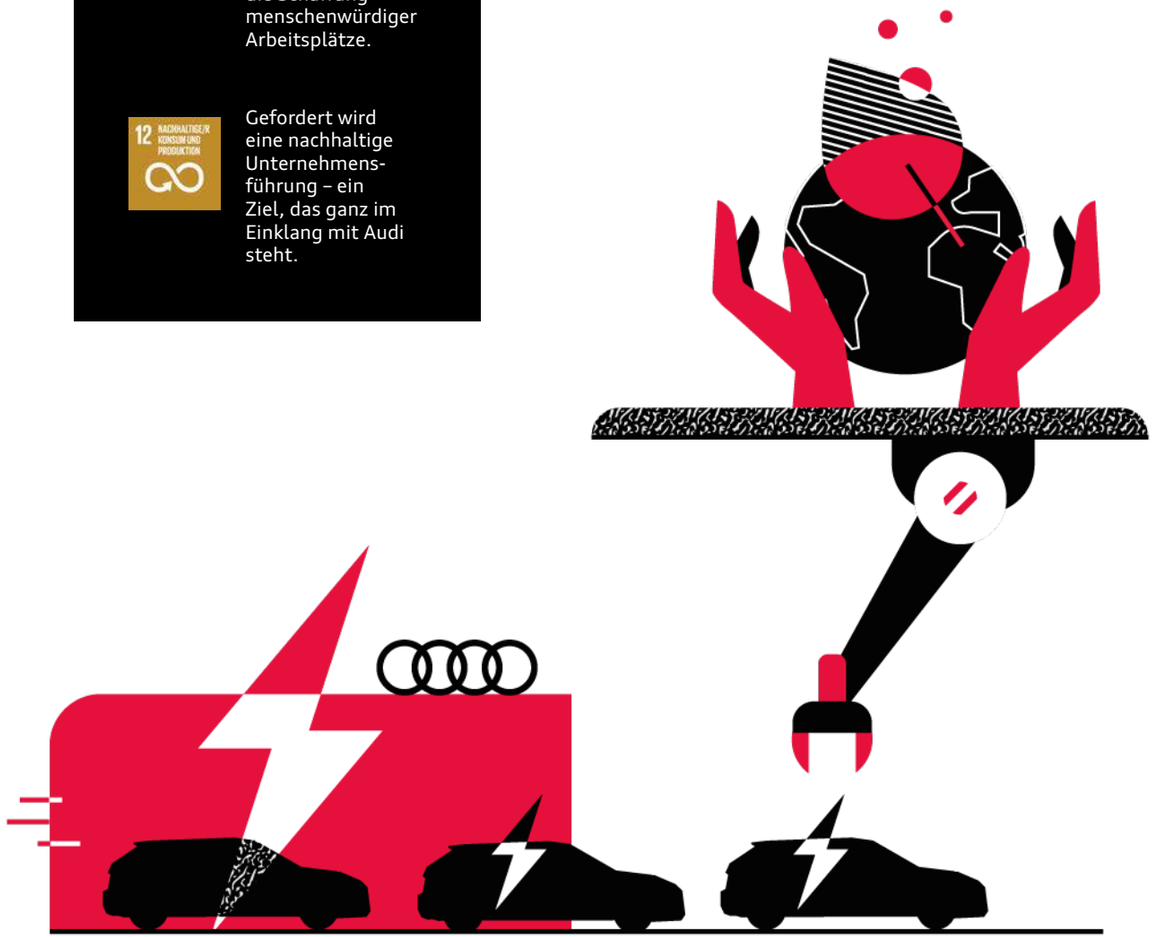
Im Zusammenhang mit der Dieselthematik hat die AUDI AG seit dem Jahr 2015 Fortschritte bei zahlreichen Verfahren in einer Vielzahl von Ländern erzielt. Derzeit sind weiterhin Einzelklagen und Sammelverfahren von Kund_innen und/oder Umwelt- bzw. Verbraucherschutzverbänden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, in verschiedenen Ländern anhängig. Mit ihnen sollen unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht werden. Im Berichtsjahr konnten diesbezüglich weitere Einigungen erzielt werden. Der Großteil der behördlichen Abstimmungen zu technischen Maßnahmen im Rahmen der Dieselthematik ist abgeschlossen. Nur noch in einigen wenigen Fällen ist Audi weiterhin im technischen Austausch mit den jeweils zuständigen Behörden.
Darüber hinaus sind auch Straf- und Ermittlungsverfahren gegen Individualpersonen anhängig. Dabei ist insbesondere die im September 2020 begonnene Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II erwähnenswert. In dem Verfahren muss sich auch ein ehemaliger Vorstandsvorsitzender der AUDI AG gegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik erhobenen Vorwürfe verteidigen. Im Berichtsjahr konnte zudem eine teilweise Einigung über Schadensersatzleistungen durch ehemalige Vorstandsmitglieder erreicht werden.
Die wesentlichen Aufwände und Erträge aus der Dieselthematik finden sich in Sondereinflüssen wieder, welche in der Erklärung der Ertragslage des Audi Konzerns (siehe Seite 42) beschrieben sind. Vertiefende Informationen zur Dieselthematik sind im Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2021 zu finden.

Nachhaltigkeitsziele der UN

SDGs im Fokus: So treibt Audi nachhaltige Veränderungen voran

Ziele sind Wirtschaftswachstum, Steigerung der Produktivität und die Schaffung menschenwürdiger Arbeitsplätze.

Gefordert wird eine nachhaltige Unternehmensführung – ein Ziel, das ganz im Einklang mit Audi steht.



Gesamtrisikosituation des Audi Konzerns

Die Gesamtrisikosituation im Audi Konzern hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Inhaltlich gab es zwar Anpassungen hinsichtlich der im Fokus stehenden Themen, die Gesamtzahl der intern berichtspflichtigen Risiken und deren aggregierte Bewertung sind allerdings weitestgehend konstant gegenüber dem Vorjahr. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach wie vor keine Risiken, die den Fortbestand des Audi Konzerns und wesentlicher Konzerngesellschaften gefährden könnten.

Nachhaltigkeit als Basis für die Zukunftsfähigkeit des Audi Konzerns

Das Thema Nachhaltigkeit spielt in der Strategie, der kompletten Wertschöpfungskette und in der Steuerung der gesamten Unternehmensgruppe eine wichtige Rolle. Die damit verbundenen mittel- und langfristigen Chancen und Risiken werden im Folgenden erläutert.

Nachhaltigkeitsrisiken im Fokus

Für den Großteil der Automobilhersteller besteht die Herausforderung, die weltweit unterschiedlichen und sich stetig weiterentwickelnden Regularien und Gesetzgebungen in Bezug auf Fahrzeugemissionen zu erfüllen. Dabei ergibt sich auch für Audi unter anderem das Risiko, die Vorgaben des Durchschnittsziels für CO_2-Flottenemissionen in der Europäischen Union nicht einhalten zu können. Zudem bestehen Risiken in Zusammenhang mit der Geschwindigkeit des allgemeinen Wandels zur Elektromobilität und der daraus entstehenden Marktakzeptanz für die elektrischen Fahrzeuge von Audi, auch aufgrund des verzögerten Aufbaus der Infrastruktur.

Elektrifizierung als Chance

Die konsequente Weiterentwicklung alternativer Antriebskonzepte – insbesondere vollelektrischer und elektrifizierter Modelle – ist ein Eckpfeiler der Strategie von Audi. So wird Audi beispielsweise ab dem Jahr 2026 nur noch vollelektrische Modelle neu auf den Weltmarkt bringen. Nachhaltiges Wirtschaften ist bei Audi die Basis für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Bei Produktentscheidungen betrachtet Audi daher die Kapitalrendite (RoI) nach CO_2-Effekten. Der Dekarbonisierungsindex[1] sowie der NEV-Share[2] sind wichtige Kennzahlen im Audi Konzern und tragen wesentlich zu einer Steuerung des Unternehmens anhand von Nachhaltigkeitsgesichtspunkten bei.

Audi investiert in nachhaltige Zukunft

Um den Wandel zu einem Anbieter nachhaltiger und vernetzter Premiummobilität voranzutreiben, sieht Audi auf Basis der Ende 2021 verabschiedeten Planungsrunde rund 18 Mrd. EUR für die Elektrifizierung und Hybridisierung vor. Bei Gesamtinvestitionen von rund 37 Mrd. EUR fließt damit knapp die Hälfte der Vorleistungen in diese Zukunftsthemen.

Auch im Jahr 2022 wird Audi in der kompletten Wertschöpfungskette konsequent daran arbeiten, Ressourcen zu schonen und das Thema Nachhaltigkeit noch stärker darin zu verankern. Nur so kann die Marke mit den Vier Ringen Kund_innen nachhaltige Premiummobilität anbieten und weiterhin wirtschaftlich erfolgreich sein.

[1] Der Dekarbonisierungsindex (DKI) misst die durchschnittlichen Emissionen von CO_2 und CO_2-Äquivalenten entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios und wird in Tonnen CO_2 pro Fahrzeug angeben. Er beinhaltet sowohl die direkten und indirekten CO_2-Emissionen der einzelnen Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) als auch alle weiteren direkten und indirekten CO_2-Emissionen im Lebenszyklus der Fahrzeuge (Scope 3).
[2] Der NEV-Share (New Energy Vehicle Share) stellt den prozentualen Anteil der rein elektrischen (BEV) sowie der elektrifizierten (PHEV) Fahrzeuge an den insgesamt produzierten Fahrzeugen der Marke Audi dar.

Markengruppe Premium neu aufgestellt

Text: Alexander Schmitzer

Audi, Lamborghini, Ducati und Bentley werden durch die Zusammenführung in der Markengruppe Premium noch stärker. Die Gründe:

Innerhalb des Volkswagen Konzerns setzt sich der Bereich Pkw aus den drei Markengruppen Premium, Sport und Volumen zusammen. Das neue Führungsmodell im Volkswagen Konzern stärkt diese bestehenden Markengruppen und betont ihre Rolle als eigenständige operative Einheiten. Mit der Übernahme der Managementverantwortung für Bentley zum 1. März 2021 umfasst die von Audi verantwortete Markengruppe Premium innerhalb des Volkswagen Konzerns nun die Marken Audi, Lamborghini, Ducati und Bentley. Die Konsolidierung der Marke Bentley erfolgte zum 1. Januar 2022.[1] Dabei wird für Audi der Fokus in Zukunft noch stärker auf einer synergetischen Markengruppensteuerung mit einer klaren und konsistenten Berichterstattung liegen. Die aktive Kommunikation ausgewählter Performance-Kennzahlen sowie strategischer Ziele je Marke liefert ein höheres Transparenzniveau mit klaren Commitments und hilft somit, den Kapitalmarktanforderungen noch besser Rechnung zu tragen.

Beim Steuerungsmodell selbst setzt Audi auf das Prinzip einer variablen Intensität über alle Geschäftsbereiche hinweg. Ziel ist es, maximale Synergien zwischen den Marken zu schaffen, ohne dabei Freiräume einzuschränken und die jeweilige Marken-DNA zu verwässern. Eine zentrale Steuerung und Zusammenarbeit bei übergreifenden Themengebieten, wie zum Beispiel Beschaffung, Entwicklung, Administration und die Etablierung neuer Geschäftsmodelle, führt dabei zu einheitlichen, koordinierten Prozessschritten. Gleichzeitig gibt sie den Marken die Möglichkeit, frei gewordene Kapazitäten in die Ausarbeitung markenspezifischer Charakteristika zu investieren. Gerade vor dem Hintergrund der zukünftigen Plattformstrategie ergibt sich durch die Zuordnung der Marken ein hohes Potenzial für technische Synergien. Zusätzliche Erfolgsfaktoren der Markengruppe Premium sind eine harmonisierte Unternehmens-, Marken- und Produktstrategie sowie eine Integration der Marken in die bestehenden Gremien- und Entscheidungsstrukturen.

Eine vollständige Veröffentlichung der Zahlen von Bentley auf dem Niveau der anderen Marken wird erstmals mit dem Quarterly Update Q1/2022 erfolgen.

[1] Die Zahlen der Marke Bentley für das Geschäftsjahr 2021 sind im Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns enthalten.

Lamborghini auf der Überholspur

In der Arena der Supersportwagen sorgte die Marke Lamborghini 2021 für mächtig Aufsehen! Das Unternehmen schließt mit 8.405 ausgelieferten Fahrzeugen das beste Jahr seiner Geschichte ab. Zugleich legte die Luxusmarke einen klaren Plan für Elektrifizierung und Nachhaltigkeit vor.

Im Geschäftsjahr 2021 hat Lamborghini die Erfolge der letzten Jahre eindrucksvoll fortgeführt und dies mit wesentlichen Kennzahlen belegt.

Lamborghini schließt das Jahr 2021 mit einem bemerkenswerten Rekord ab: 8.405 Fahrzeuge wurden weltweit ausgeliefert, das bedeutet eine Steigerung von 13 Prozent gegenüber Vorjahr und mehr als 2 Prozent im Vergleich zum Prä-Covid-Jahr 2019. Beliebtestes Modell bei den Kund_innen war auch 2021 der Urus[1] mit 5.021 ausgelieferten Fahrzeugen (+14 Prozent). Dahinter folgt der Huracán (2.586 Fahrzeuge, +18 Prozent), der dank der starken Impulse durch den Huracán STO[2] einen kräftigen Anstieg der Verkäufe verzeichnete. Vom Aventador konnten 798 Fahrzeuge an Kund_innen übergeben werden.

Lamborghini[3] erzielte 2021 einen Rekordumsatz von 1,95 Mrd. EUR. Das entspricht einer Steigerung von 19 Prozent gegenüber 2020 und 4 Prozent gegenüber 2019.

Commitment plus Transparenz

Die Markengruppe Premium setzt auf mehr Transparenz in der Finanzberichterstattung. So veröffentlichte Lamborghini[3] erstmals seine Operative Umsatzrendite (RoS, Return on Sales). Im Geschäftsjahr 2021 erreichte diese Kennzahl 20,2 (16,2) Prozent und konnte so gegenüber 2018 mehr als verdoppelt werden. Zusätzlich zu dieser Kennzahl präsentierte das Unternehmen sein strategisches Renditeziel: Lamborghini hat sich einen RoS von über 25 Prozent ab 2030 vorgenommen. Bis dahin strebt das Unternehmen eine Operative Umsatzrendite zwischen 22 und 25 Prozent an.

Die Strategie von Lamborghini fußt auf einer starken Marke, die authentisch, unerwartet und mutig ist. Neben Serienfahrzeugen bietet das Modellportfolio sogenannte Few Off-Modelle: exklusive und hoch individuelle Kleinserien wie der Sián Roadster[4]. Eine

Beliebtestes Modell von Lamborghini bei den Kund_innen: der Urus[1]. 5.021 Fahrzeuge wurden 2021 ausgeliefert. Das sind 14 Prozent mehr als 2020.

[1] Lamborghini Urus: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 12,6 (NEFZ); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 292; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Räder-/Reifenkombination.
[2] Lamborghini Huracán STO: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 14,0 (NEFZ); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 322; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Räder-/Reifenkombination.
[3] Die Kennzahlen der Marke Lamborghini umfassen die konsolidierten Werte der Gesellschaften Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italien) und Automobili Lamborghini America, LLC (Herndon, USA).
[4] Lamborghini Sián Roadster: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 19,8 (NEFZ); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 449; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Räder-/Reifenkombination.

Foto: AUDI AG

wichtige Rolle spielen auch zusätzliche Angebote wie das „Ad-Personam“-Programm, das Kund_innen maximale Individualisierungsmöglichkeiten bietet.

Nachhaltigkeitsstrategie mit Herz

2021 präsentierte Lamborghini eine klare Zukunftsstrategie: „Direzione Cor Tauri“, benannt nach dem hellsten Stern in der Konstellation des Stieres. Es handelt sich um die Roadmap in eine elektrifizierte Zukunft, welche die Kernwerte von Supersportwagen im Fokus behält. „Direzione Cor Tauri“ umfasst die Dekarbonisierung zukünftiger Modelle und des Standorts Sant’Agata Bolognese im Einklang mit der ganzheitlichen Nachhaltigkeitsstrategie von Lamborghini. Das ehrgeizige Transformationsprogramm sieht eine vollständige Hybridisierung des Portfolios bis Ende 2024 vor. Insgesamt plant das Unternehmen in den kommenden fünf Jahren mit Investitionen in Höhe von 1,8 Mrd. EUR, die vollständig aus Eigenmitteln finanziert werden sollen.

Auch in Sachen Nachhaltigkeit fuhr Lamborghini 2021 ein hohes Tempo. Ein zentrales Projekt war der Start einer Initiative für umweltverträglichere Logistik: Der Transport der Urus Karosserien wurde vollständig auf die Schiene verlagert. Diese Umstellung trug dazu bei, dass die CO_2-Emissionen der Urus Logistik gegenüber dem Vorjahr um 85 Prozent gesenkt werden konnten. Bereits seit mehreren Jahren engagiert sich Lamborghini für mehr Nachhaltigkeit. Mit einer Reihe von Programmen und Investitionen gelang es Lamborghini 2015, das gesamte Werk als bilanziell CO_2-neutral[5] zu zertifizieren[6].

Millionen Fans und Follower

Lamborghini zählt zu den beliebtesten Marken in nahezu allen sozialen Netzwerken. So folgen der Marke beispielsweise bei Instagram über 31 Mio. Menschen. Flankiert wird dieser Erfolg durch Umfragebestwerte in der Kundenwahrnehmung und bei der Händlerzufriedenheit. Darüber hinaus profitiert die Marke von einer im Wettbewerbsvergleich sehr jungen Käuferschaft.

Auslieferungen an Kund_innen	Umsatzerlöse	Operatives Ergebnis	Operative Umsatzrendite (RoS)	Strategische RoS-Ziele
8.405	1.948	393	20,2 %	Ab 2030: >25 %
(2020: 7.430) +13,1 %	(2020: 1.631) +19,4 %	(2020: 264) +48,9 %	(2020: 16,2 %) +4,0 ppt.	Bis dahin: 22–25 %
	in Mio. EUR	in Mio. EUR		

Lamborghini Sián Roadster[4]: offener Hybrid-Supersportwagen in limitierter Stückzahl

[4] Lamborghini Sián Roadster: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 19,8 (NEFZ); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 449; Angaben zu den Kraftstoffverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Räder-/Reifenkombination.

[5] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht die Markengruppe Premium einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Unternehmen der Markengruppe weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

[6] 2015 wurde das gesamte Werk aufgrund der neuen Kraft-Wärme-Kälte-Kopplungs- und Fernwärmeanlagen als CO_2-neutral zertifiziert. Diese Zertifizierung im Rahmen des CO_2-Neutralitätsprogramms wurde von DNV GL (Det Norske Veritas Germanischer Lloyd), einem der weltweit führenden Unternehmen für Klassifizierung, Bewertung und Management von Umweltrisiken, erstmals weltweit einem Unternehmen erteilt.

Foto: AUDI AG

Ducati fährt Rekordergebnis ein

2021 war im Hinblick auf Auslieferungen und Motorsport eines der erfolgreichsten Jahre in der Unternehmensgeschichte von Ducati. Mit derartigem Rückenwind blickt der Motorradhersteller zuversichtlich nach vorn und gestaltet mit Pioniergeist die elektrische Zukunft.

Auslieferungen an Kund_innen

59.447
(2020: 48.042)
+23,7 %

Rekordauslieferungen 2021 mit zweistelligen Wachstumsraten in allen Kernmärkten

Umsatzerlöse

878
(2020: 676)
+30 %

in Mio. EUR

Vor allem getrieben durch starke Entwicklung der Auslieferungen und verbesserten Produktmix

Operatives Ergebnis

61
(2020: 24)

in Mio. EUR vor PPA

Operative Umsatzrendite (RoS)

7,0 %
(2020: 3,6 %)
+3,4 ppt.

Strategische RoS-Ziele

Ab 2030
>10 %

Bis dahin:
8–10 %

Ducati V21L[1], elektrischer Prototyp für den FIM (Fédération Internationale de Motocyclisme) Enel MotoE™ World Cup.

Foto: AUDI AG

[1] Bei dem gezeigten Motorrad handelt es sich um ein Konzept, das nicht als Serienmodell verfügbar ist.

2021 war für Ducati ein Rekordjahr. Mit 59.447 Motorrädern konnten die Auslieferungen gegenüber dem Vorjahr um rund 24 Prozent gesteigert werden. Dies markiert ein Allzeithoch. Das Operative Ergebnis erreichte 61 Mio. EUR mit einer Operativen Umsatzrendite (RoS) von 7,0 Prozent. Nach den USA (9.007 Auslieferungen, +32 Prozent gegenüber Vorjahr) und Italien (8.707 Auslieferungen, +23 Prozent gegenüber Vorjahr) bleibt Deutschland (6.107 Auslieferungen, +11 Prozent gegenüber Vorjahr) der wichtigste Markt für den Motorradhersteller. Ducati wuchs damit 2021 im Segment der Motorräder über 500 ccm rund doppelt so stark wie der Gesamtmarkt. Im vierten Quartal 2021 stellte das Unternehmen neun neue Modelle vor. Diese werden 2022 in den Markt eingeführt. Mit der DesertX, einer kompletten Neuentwicklung, erschließt Ducati den vielversprechenden Markt der Reiseenduros weiter. Vom Bestseller 2021, der Multistrada V4 (9.957 Auslieferungen), wird es 2022 mit der Pikes Peak Version das leistungsstärkste Modell im gesamten Crossover-Segment geben. Ducati hat sich im Hinblick auf den geplanten Ausbau der Modellpalette, insbesondere auch in den margenstarken Segmenten, für die Zukunft sogar noch ambitioniertere Ziele gesetzt: Ab 2030 will Ducati einen RoS von über 10 Prozent erwirtschaften. Für den Zeitraum bis dahin wird ein RoS-Zielkorridor zwischen 8 und 10 Prozent angepeilt.

Auch abseits von Finanzkennzahlen ist Performance Teil der Ducati DNA. In der MotoGP konnte die Marke sich 2021 den Team- und Herstellertitel sichern – Letzteren zum zweiten Mal in Folge. Mit dem Eintritt in den FIM Enel MotoE™ Weltcup 2023 will Ducati beweisen, dass abseits des Verbrenners Höchstleistung auch elektrisch möglich ist und Nachhaltigkeit zunehmend in den Fokus der Marke rückt. Das Unternehmen ist der einzige Hersteller, der die Rennserie beliefert. Mit der rein elektrischen Ducati V21L[1] wurde bereits ein erster Prototyp vorgestellt und auf der Rennstrecke getestet. Ducati fand im Motorsport schon immer Inspiration für die Serie und sieht die MotoE als Katalysator für zukünftige Modelle.

Mit Bentley gemeinsam elektrisch durchstarten

Seit dem 1. Januar 2022 gehört Bentley zum Audi Konzern. Der britische Traditionshersteller steht für individuellen Luxus, handwerkliche Perfektion und kraftvolle Performance. Bei der elektrifizierten Zukunft wird er von den Synergien mit Audi profitieren.

In diesem Jahr kann Audi einen besonderen Neuzugang begrüßen. Die Traditionsmarke Bentley, die der britischen Königsfamilie als Hoflieferant dient, wechselte bereits 2021 in den Verantwortungsbereich von Audi und wird ab 2022 auch in den Kennzahlen des Audi Konzerns abgebildet werden.[1] Zusammen mit Audi, Lamborghini und Ducati bildet Bentley die Markengruppe Premium innerhalb des Volkswagen Konzerns. Bentley steht in der Automobilindustrie für Luxus und britische Tradition. Zwei Eigenschaften, die das 1919 gegründete Unternehmen mit Sitz in Crewe (Vereinigtes Königreich) als Teil der Markengruppe Premium voll ausspielen kann. Zugleich profitiert Bentley zukünftig von den Synergien mit Audi, besonders bei der Elektrifizierung seiner Fahrzeuge.

Im Rahmen der Zukunftsstrategie „Beyond100“ wird Bentley den von Audi und Porsche entwickelten Baukasten Premium Platform Electric (PPE) für die fortschreitende Elektrifizierung seiner Modelle nutzen: Bis 2024 sollen alle Bentley Modelle auch als Plug-in-Hybride angeboten werden. Für den Bentayga[2] gibt es schon heute einen Hybridantrieb, der Flying Spur[3] folgt in Kürze als Hybrid auch in Europa. Die Markteinführung des ersten rein elektrisch betriebenen Bentley ist für 2025 geplant. Ab 2026 sollen nur noch Plug-in-Hybrid- oder rein batterieelektrische Modelle gebaut werden. Und ab 2030 will Bentley ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge anbieten. Darüber hinaus plant das Unternehmen, bis 2030 in der Produktion in Crewe komplett bilanziell CO_2-neutral[4] zu sein.

[1] Die Konsolidierung der Marke Bentley erfolgte zum 1. Januar 2022. Die Zahlen für das Geschäftsjahr 2021 sind aus diesem Grund noch nicht in den Werten des Audi Konzerns enthalten.
[2] Bentley Bentayga Hybrid: Kraftstoff-/Stromverbrauch kombiniert in l/100 km / kWh/100 km: 3,4/21,0 (NEFZ), 3,4/25,8 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 77 (NEFZ), 82 (WLTP). Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
[3] Der Bentley Flying Spur Hybrid kann in den meisten Märkten bestellt werden, ist aber derzeit nicht in der EU27, Großbritannien, der Schweiz, Israel, der Ukraine, Norwegen, der Türkei und Vietnam erhältlich. Verbrauchs- und Emissionsdaten in Prüfung, Fahrzeug in Zulassung.
[4] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht die Markengruppe Premium einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Unternehmen der Markengruppe weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Foto: AUDI AG

Der erste Luxus-Hybrid-SUV von Bentley: Bentayga Hybrid.

Mit Compliance und Integrität zu langfristigem Erfolg

Compliance-Cockpit und -Coaches, Hinweisgebersystem und Integritätskultur: Das Compliance-Management-System steuert die Einhaltung von Gesetzen und internen Vorgaben bei Audi. Doch erst die Wechselwirkung zwischen Management-System und gelebter Compliance- und Integritätskultur schafft Mehrwert für das Unternehmen. Die Relevanz von Compliance und Integrität für Ratings und Kapitalmärkte steigt – und auch Kund_innen und Öffentlichkeit achten zunehmend darauf, wie rechtskonform und ethisch Unternehmen agieren.

Text: Friederike Herbst
und Thomas Kutschbach

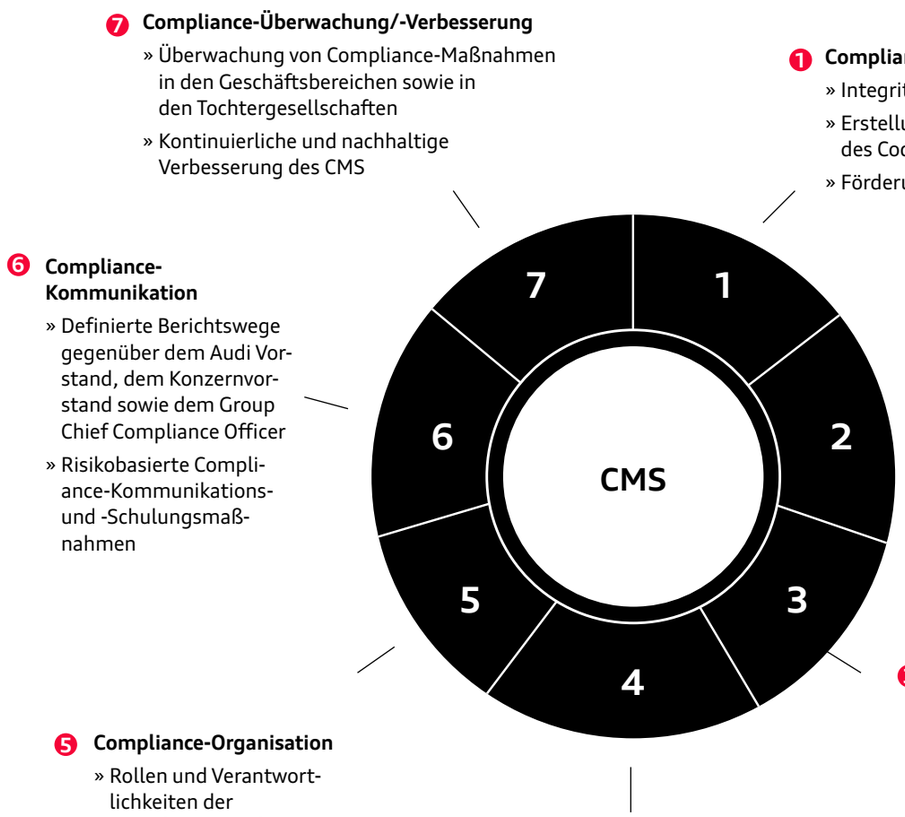
„Vertrauen ist gut, Kontrolle ist besser“ lautet eine alte Redewendung. Die Betonung liegt auf „alt“, denn bei Audi gilt: „Kontrolle ist gut, Vertrauen ist besser.“

Gesetzes- und regelkonformes Verhalten sowie integres Handeln genießen höchste Priorität bei Audi. Sie bilden die Basis für die Reputation der Marke, für das Vertrauen der Kund_innen und Geschäftspartner_innen, für das Wohlergehen der Mitarbeitenden und nicht zuletzt für den nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg.

„Compliance und Integrität begreifen wir als zwei Seiten einer Medaille, die untrennbar miteinander verbunden sind“, betont Jochen Keller, Leiter Compliance Beteiligungen und Unternehmensregelungen der AUDI AG. Alle Mitarbeitenden – national wie auch in den internationalen Beteiligungen – seien aufgefordert, sich einzubringen. „So wird das gefördert, was wir letztlich für uns anstreben: eine zeitgemäße Unternehmenskultur, in der die Audi Werte weltweit geschätzt werden, in der konstruktiv zusammengearbeitet wird und in der für ‚Angstkultur‘ kein Raum ist.“

Als Fundament dienen die Audi Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct), die Konzerngrundsätze und der Code of Conduct für Geschäftspartner. „Mit diesen drei Leitfäden ist es aber nicht getan. Wir sprechen hier von

Das Compliance-Management-System (CMS)
ist in sieben Kernelemente untergliedert und vereint Aspekte von Compliance und Integrität.



7 Compliance-Überwachung/-Verbesserung
» Überwachung von Compliance-Maßnahmen in den Geschäftsbereichen sowie in den Tochtergesellschaften
» Kontinuierliche und nachhaltige Verbesserung des CMS

1 Compliance- & Integritätskultur
» Integritätsmanagement
» Erstellung/Kommunikation des Code of Conduct
» Förderung eines „Tone from the Top“

6 Compliance-Kommunikation
» Definierte Berichtswege gegenüber dem Audi Vorstand, dem Konzernvorstand sowie dem Group Chief Compliance Officer
» Risikobasierte Compliance-Kommunikations- und -Schulungsmaßnahmen

2 Compliance-Ziele
» Präventive Beratungsfunktion als Second Line

5 Compliance-Organisation
» Rollen und Verantwortlichkeiten der Compliance- und Integritätsfunktionen
» Aufbau der Compliance-Organisation innerhalb der AUDI AG sowie in relevanten Tochtergesellschaften

3 Compliance-Risiken
» Erfassung und Bewertung von Compliance-Risiken im Unternehmen
» Entwicklung und Überprüfung von Gegenmaßnahmen

4 Compliance-Programme und -Prozesse
» Risikoprävention in den Compliance-Fokusthemen durch zielgruppenspezifische sowie bedarfsorientierte Beratung, Kommunikation und Trainingsmaßnahmen

Jochen Keller
Leiter Compliance Beteiligungen und Unternehmensregelungen der AUDI AG

einem Kulturwandel, der weder verordnet werden kann noch durch die Veröffentlichung von Dokumenten entsteht“, betont Keller. „Die eigentliche Veränderung muss in den Köpfen stattfinden und wird daher kontinuierlich mit gezielten Trainings und Kommunikationsmaßnahmen zu Compliance und Integrität begleitet.“ Die Wirksamkeit der Compliance- und Integritätsaktivitäten in den Marken des Volkswagen Konzerns unterstützt darüber hinaus das Programm Together4Integrity (T4I).

Als grundlegenden Organisationsrahmen hat der Audi Vorstand ein Compliance-Management-System (CMS) etabliert. Das CMS beinhaltet die Grundsätze, Maßnahmen, Prozesse und Strukturen des Unternehmens zur dauerhaften Einhaltung von Gesetzen, internen Vorschriften und integrem Handeln.

Die Herausforderung: Alle Aspekte des CMS sollen im gesamten Audi Konzern gleichermaßen Beachtung finden. Um die Aktivitäten bei Audi und den Tochtergesellschaften weltweit zu steuern und nachzuverfolgen, wurde eine integrierte IT-Plattform etabliert – das Audi Compliance-Cockpit. Mithilfe von verschiedenen Modulen können die Compliance-Officer unter anderem Schulungen gesellschaftsspezifisch anpassen, Beschäftigte beim Erkennen von Interessenkonflikten unterstützen oder Richtlinien lokal implementieren.

Zudem können verschiedene Reifegradindikatoren, wie Schulungsquoten oder Umsetzungsstände von Maßnahmen, dokumentiert und bewertet werden. Das unterstützt ein kennzahlenorientiertes Management von Compliance und Integrität. Als erste Ansprechpersonen unterstützen Compliance-Coaches der AUDI AG die Audi Gesellschaften. Sie sind Partner_innen für die lokalen Compliance-Officer und interne Schnittstelle zu den Audi Fachbereichen. Die Compliance-Officer vor Ort wiederum sind Multiplikator_innen für ihre Organisation. „Dieses Selbstverständnis kennzeichnet das Zusammenarbeitsmodell des Compliance-Bereichs im Audi Konzern“, so Jochen Keller.

Audi versteht Compliance und Integrität als Instrumente der Prävention, um vorausschauend Risiken und Schaden vom Unternehmen abzuwenden. Das beginnt auf oberster Führungsebene: Vorstand, Aufsichtsrat und insbesondere dessen Prüfungsausschuss werden regelmäßig über Compliance, Integrität und Risikomanagement informiert. Damit ist – falls nötig – ein schnelles und wirksames Gegensteuern sichergestellt.

Ein wichtiger Teil des Compliance-Programms ist das Hinweisgebersystem. Hier können Mitarbeitende, Geschäftspartner_innen, Kund_innen oder Dritte mögliche Regelverstöße im Zusammenhang mit dem Audi Konzern melden. Pro Jahr erhält das Audi Aufklärungsoffice Hinweise im mittleren dreistelligen Bereich. Mehr als zwei Drittel der Meldungen erfolgten nicht anonym. „Wir bewerten das als Vertrauensbeweis für das System und unsere funktionierende Compliance- und Integritätskultur“, sagt Jochen Keller.

Compliance

Unter Compliance versteht man die Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften, unternehmensinternen Richtlinien und Selbstverpflichtungen durch das Unternehmen, seine Organe und Mitarbeitende.

Integrität

Integrität versteht Audi als verantwortungsvolles, unternehmerisches Handeln, ausgerichtet an gesellschaftlich anerkannten und im Unternehmen verabredeten Werten und Prinzipien.

Together4Integrity (T4I)

„Together4Integrity“ (T4I) als ganzheitliches Compliance- und Integritätsprogramm des Volkswagen Konzerns ist eines der nachhaltigen Resultate des US-Monitorship. Es unterstützt die Wirksamkeit der Compliance- und Integritätsaktivitäten in den Marken und läuft bis 2025.

Die AUDI AG ist für das Ausrollen und Umsetzen des Programms in mehr als 40 Tochter- und Beteiligungsgesellschaften weltweit verantwortlich. Der Roll-out bei Audi liegt insgesamt auf Kurs und wird Mitte 2022 abgeschlossen sein.

In der T4I-Toolbox werden Maßnahmen aus dem US-Monitorship und Konzernfunktionen gebündelt. Spezielle T4I-Kommunikations- und -Beteiligungsformate für Mitarbeitende und Führungskräfte unterstützen die Weiterentwicklung der Unternehmenskultur. Die individuelle Umsetzung steuern die jeweiligen Gesellschaften eigenverantwortlich.

Foto: AUDI AG

„Tiefgreifendes Bewusstsein für Compliance und Integrität“

Wie gelingt es Audi, Compliance und Integrität in den internationalen Beteiligungsgesellschaften zu leben? Worauf gilt es zu achten, wenn man mit unterschiedlichen Produkten, Kund_innen und Kulturen arbeitet? Darüber berichten stellvertretend vier Compliance-Officer des Audi Konzerns aus Europa, Asien und Lateinamerika.

Claudia Scaramelli, Lamborghini Chief Compliance Officer

Foto: Lamborghini

„Als Hersteller von Supersportwagen im Luxussegment haben wir eine hohe Sichtbarkeit – auch und gerade im Licht der Öffentlichkeit. Die Reputation von Lamborghini hochzuhalten, ist eine absolute Verpflichtung. Zu unserem Selbstverständnis zählt, dass wir individuelle Wünsche und Träume unserer Kund_innen erfüllen. Dementsprechend sensibilisieren wir Mitarbeitende und Geschäftspartner_innen für die ethischen Prinzipien, nach denen wir die Beziehungen zu unseren Kund_innen gestalten. Unser Compliance-Team unterstützt als Business Enabler den Geschäftserfolg von Lamborghini. Wir beraten auch bei allen Beziehungen zu Dritten und nutzen dafür einen intensiven Due-Diligence-Prozess. Dabei konzentrieren wir uns auf Handels-, Lizenzierungs- und Sponsoringaktivitäten. Um Compliance bei Lamborghini authentisch zu leben, bauen wir – zusätzlich zu regelmäßigen Trainings – auf die Wirkung starker und klarer Aussagen unseres Managements: In Tone-from-the-Top-Formaten kommunizieren wir die wichtigsten Kernbotschaften wie Verantwortung und Transparenz. Wenn die Mitarbeitenden uns als Ratgebende mit einbeziehen – insbesondere bei neuen Projekten –, dann ist das Wissen um die Bedeutung von Regeltreue zu einer inneren Überzeugung geworden. Ohne die Unterstützung durch unsere Kolleg_innen und unseren Compliance-Coach von der AUDI AG könnten wir unseren Beitrag so nicht leisten. Unser regelmäßiger Austausch ist unerlässlich, um gemeinsam Lösungen zu erarbeiten – gerade auch bei Fragestellungen, die erstmals bei uns auftreten.“

Aurora Claudia Quiñones Vazquez, Audi México Compliance Consultant

Foto: Audi México

„Der Volkswagen Konzern genießt in Mexiko ein hohes Ansehen. Als San José Chiapa als neuer Audi Produktionsstandort ausgewählt wurde, waren die Menschen extrem stolz. Hinzu kommt, dass wir vor rund neun Jahren bei null angefangen haben. Wer diesen Standort mit aufgebaut hat, sieht seine Arbeit hier nicht nur als Job, sondern als persönliches Anliegen. Leider bringt man Mexiko im Ausland häufig mit Korruption in Verbindung. In der Tat schneidet unser Land im Korruptionsindex von Transparency International nicht gut ab. Korruption war und ist ein Problem in Mexiko. Aber Besserung ist in Sicht, da die Regierung entsprechende Gesetze auf den Weg gebracht hat. Interessanterweise gibt es in Mexiko – gerade wegen der Korruption – schon in sehr vielen Unternehmen ein tiefgreifendes Bewusstsein für Compliance und Integrität. Die Mitarbeitenden wussten also schon zu Beginn, wovon wir reden. Heute sehen wir, wie sie die Audi Werte in ihr Denken und Handeln einbeziehen. Auch im Onboarding-Prozess für neue Kolleg_innen werden Compliance und Integrität umfassend vermittelt. In Mexiko ist der persönliche Austausch sehr wichtig, um eine vertrauensvolle Arbeitsbeziehung aufzubauen. Deswegen vermitteln wir Informationen oft in Meetings, offenen Foren oder per Videobotschaft. Um eine funktionierende Compliance- und Integritätskultur zu etablieren, sind für mich zwei Dinge entscheidend: Vertrauen und Vorbilder. Führungskräfte dürfen nicht nur reden, sondern müssen auch entsprechend handeln.“

„Audi Kund_innen in Singapur erwarten von unseren Fahrzeugen höchste Qualität – das beinhaltet auch das Einhalten aller Compliance- und Integritätsgrundsätze in der gesamten Wertschöpfungskette. In Singapur drohen bei Korruptionsvergehen harte Strafen, vom Reputationsschaden für das Unternehmen und die Marke ganz zu schweigen. Weil unserem Management Compliance sehr wichtig ist, werde ich als Compliance-Manager bei allen relevanten Meetings eingebunden. Um immer auf dem neuesten Stand zu sein, bin ich regelmäßig in Kontakt mit Kolleg_innen aus der Compliance hier in Asien und dem Audi Headquarter. Wir nutzen die Plattform des Audi Compliance-Cockpits, um Best-Practice-Beispiele auszutauschen und Synergien zu heben. Einmal im Quartal informiere ich im ‚Compliance Bites'-Newsletter über Studien zu Korruptionsfällen oder gebe Updates zu lokalen Compliance-Maßnahmen. Eine gute Möglichkeit, sind für uns auch Hinweise auf Screensavern. Zurzeit erscheinen Botschaften zur Unternehmenskultur oder zum Whistleblowersystem auf den Monitoren."

Wayne Ho,
Risk & Compliance Manager,
Audi Singapur

Foto: Audi Singapore

Nachhaltigkeitsziele der UN

SDGs im Fokus: So treibt Audi nachhaltige Veränderungen voran

Audi setzt sich für menschenwürdige Arbeit und nachhaltiges Wirtschaftswachstum ein – weltweit.

Es gilt, unternehmerisches Handeln mit geltenden Regeln und Gesetzen, sowie den gesellschaftlichen und unternehmenseigenen Werten zu vereinen.

Paola Mocàvero,
Ducati Chief Compliance Officer

Foto: Ducati

„Ducati engagiert sich erfolgreich im Motorsport. Als Botschafter_innen eines exklusiven Motorradherstellers sind unsere Rennfahrer_innen auch Vorbilder. Die Ducatisti und wir erwarten, dass sie sportlich und mutig auf Sieg fahren. Auf der Rennstrecke und auch außerhalb die Regeln einzuhalten, ist jedoch auch eine Form von Coolness. Denn allen Ducatisti sind Werte wie Respekt, Fairness und Ehrlichkeit genauso wichtig wie die Performance, die Raffinesse und der Stil unserer Motorräder. Das vermitteln wir deutlich, wenn wir über den strategischen Wert von Integrität sprechen. Als Unternehmen agieren wir integer, um Vertrauen zu schaffen – bei Kund_innen, Geschäftspartner_innen und in der Öffentlichkeit. Ducati hat 17 Tochtergesellschaften weltweit. Geschäftliche Interessen unserer Marke mit den Regeln des Audi Konzerns und dem geltenden Recht der jeweiligen Märkte in Einklang zu bringen, könnte eine Herausforderung sein. Ein klares Regelwerk, praxisnahe Trainings und der Lessons-Learned-Ansatz helfen uns jedoch dabei, Fehler aus Unachtsamkeit zu vermeiden, die unsere Reputation gefährden könnten. Nach unserem Selbstverständnis ist Compliance keine Bürokratie, sondern vertrauensvolle Beratungsarbeit, die sich am Geschäftszweck orientiert. Schließlich gibt es kein Business ohne Compliance, aber auch keine Compliance ohne Business. Für unsere Arbeit ist es von großem Vorteil, dass wir mit der Audi Compliance und den Audi Konzernmarken Lamborghini, Italdesign oder Volkswagen Group Italia in engem Austausch sind."

Produkte & Services

69 Von Auslieferungen über den Ausbau der Ladeinfrastruktur bis zur Anzahl neuer Modelle: Faszinierende Zahlen und Fakten aus der Welt der Produkte & Services

71 Ade CO_2! Ein Leben lang sparsam, von der Beschaffung bis zum Recycling. Gemeinsam mit Skistar Felix Neureuther erläutert Audi, wo im gesamten Fahrzeuglebenszyklus CO_2 eingespart wird.

77 Die Zukunft wird … schön, elektrisch und aufregend! Die Showcars Audi A6 Avant e-tron concept und Audi grandsphere concept[1] weisen den Weg in die Premium-mobilität der Zukunft.

Präzisionsarbeit für die E-Mobilität: Kupferdrähte des Stators eines Elektromotors.

Neue Modelle, innovative Mobilitätsangebote und attraktive Services – stringent digitalisiert und elektrifiziert. Audi ist bereit für die Zukunft der Mobilität und will noch stärker als heute zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität werden.

[1] Bei den hier genannten Fahrzeugen handelt es sich um Konzeptfahrzeuge, die nicht als Serienfahrzeuge verfügbar sind. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

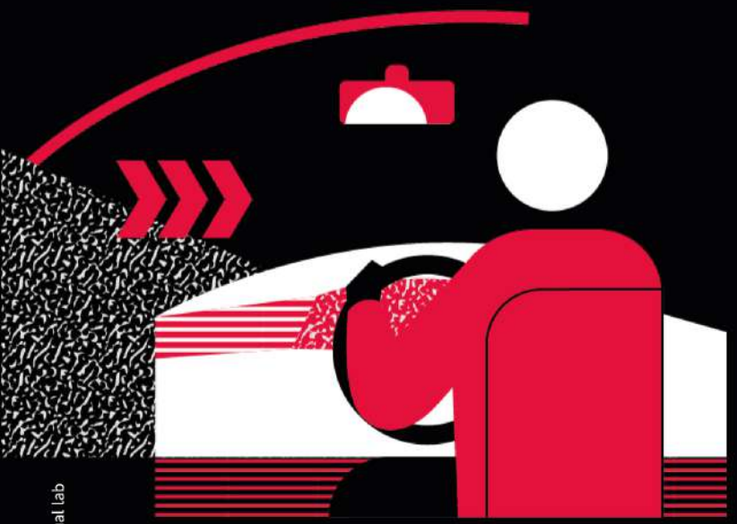
Foto: AUDI AG

Wo Fortschritt sichtbar wird

Der Weg in die Mobilität der Zukunft ist gesäumt von vielen smarten Ideen, die Kund_innen begeistern. Fünf Beispiele, wie Audi mit Innovationskraft vorangeht.

Ein Head-up-Display, das die Realität erweitert

Das optionale Augmented-Reality(AR)-Head-up-Display im Audi Q4 e-tron und Audi Q4 Sportback e-tron blendet wichtige Informationen auf die Windschutzscheibe ein. Diese Technologie ermöglicht es, Inhalte über die reale Außenwelt zu legen und dynamisch darzustellen. Angezeigtes erscheint den Fahrenden so virtuell schwebend. Das kann die Sicherheit erhöhen, da Tempo, Verkehrszeichen sowie die Assistenz- und Navigationssymbole so besser erfasst werden können. Die Anzeige der für die Fahrenden sichtbaren AR-Inhalte entspricht in etwa einem Bildschirm mit einer Diagonalen von 70 Zoll.



Illustrationen: C3 Visual lab

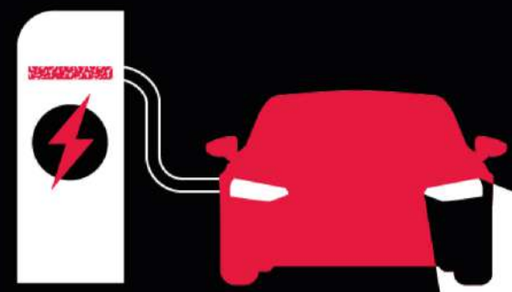
320.000
Ladepunkte

Energiegeladen – weiterkommen mit dem e-tron Charging Service

2021 wurde im Durchschnitt in jeder Minute einmal in Europa mit dem e-tron Charging Service[3] geladen. Mit den rund 320.000 Ladepunkten in 26 europäischen Märkten des e-tron Charging Service (Stand Februar 2022) ist das für Audi Kund_innen kein Problem. Zum Start des Service im Februar 2019 waren es noch 72.000 Ladepunkte. Seitdem wurden 24 Mio. kWh an Energie geladen. Ein durchschnittlicher Verbrauch von 24 kWh pro 100 Kilometer vorausgesetzt, würde das einer Fahrtstrecke von 100 Mio. Kilometern entsprechen. So ließe sich die Strecke zwischen Erde und Mond 260-mal rein elektrisch zurücklegen.

Audi geht konsequent den Weg in die elektrische Zukunft

Seit Markteinführung wurden mehr als 123.000 Audi e-tron und Audi e-tron Sportback an Kund_innen übergeben. 2021 wurde das Portfolio der rein elektrisch betriebenen Audi um vier Modelle erweitert. Damit kamen im Berichtsjahr mehr elektrisch betriebene Neuvorstellungen als Verbrenner auf den Markt. Die sportlichen Modelle Audi e-tron GT quattro[1] und Audi RS e-tron GT[2] verbinden preisgekröntes Design, dynamische Fahrleistungen und ein nachhaltiges Konzept. Im Premiumkompaktsegment macht Audi mit dem Audi Q4 e-tron und dem Audi Q4 Sportback e-tron Elektromobilität einem breiten Publikum zugänglich. Auch die Zukunftspläne sind von einem klaren Bekenntnis zur Elektromobilität geprägt. Bis 2026 will das Unternehmen mehr als 20 vollelektrische Modelle im Angebot haben. Ab dem Jahr wird Audi auch nur noch vollelektrische Modelle neu auf den Weltmarkt bringen.



100 Kilometer in fünf Minuten

Der Audi e-tron GT quattro[1] lockt mit Geschwindigkeit. Diese verkörpert er jedoch nicht nur in der Beschleunigung und im Topspeed, sondern auch in der Zeit an der Ladesäule. Unter idealen Bedingungen genügen fünf Minuten Ladedauer für etwa 100 Kilometer Reichweite. Dafür ist unter anderem die Spannungslage der Hochvoltbatterie von 800 Volt verantwortlich. Sie macht schnelles Gleichstromladen (DC) mit maximal 270 kW Leistung möglich.

57,5 % Anstieg gegenüber dem Vorjahr

Anteil der rein elektrischen Fahrzeuge an den Auslieferungen an Kund_innen 2021

Mehr sehen mit 1,3 Mio. Mikrospiegeln im Audi A8

Ein Perspektivwechsel ermöglicht uns eine neue Sicht auf die Dinge. Spiegel waren dafür schon immer hilfreich. Mit circa 1,3 Mio. Mikrospiegeln in jedem Scheinwerfer kann das digitale Matrix LED-Licht im Audi A8 in höchster Präzision gesteuert werden und bringt dort Licht ins Dunkel, wo es gebraucht wird. Auf Autobahnen erzeugt diese Technologie beispielsweise Spur- und Orientierungslicht, welches die eigene Spur besonders hell ausleuchtet.

[1] Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6-18,8 (NEFZ), 21,8–19,9 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
[2] Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2-19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
[3] Mehr Details zum Audi e-tron Charging Service und zu den Konditionen finden Sie hier.

„Das spürst du bis in die kleinste Faser deines Körpers – der Wahnsinn!“

Wenn Felix Neureuther sein Haus in Garmisch-Partenkirchen verlässt, an der steingefliesten Wand entlang hinunter zu seiner Tiefgarage und durch das graue Metalltor geht, dann betritt der ehemalige Skistar sein eigenes Elektroreich. Neben einem E-Mountainbike und einem elektrischen Rasenmäher steht hier sein neuester Schatz: der vollelektrische Audi RS e-tron GT[1]. „Dieses Auto ist einfach brutal. Es ist unfassbar, wie der beschleunigt. Das spürst du bis in die kleinste Faser deines Körpers – der Wahnsinn!“, sagt Neureuther begeistert.

Der Audi RS e-tron GT[1] vereint attraktives Design und technische Innovation mit purer Kraft. 475 kW (646 PS) im Boost, eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,3 Sekunden im Boost, und dabei trotzdem noch besonders nachhaltig (Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2-19,3 (NEFZ), 22,6-20,6 (WLTP); CO_2 -Emissionen kombiniert in g/km: 0). Denn bei der Auslieferung an Kund_innen wurde das Auto bilanziell CO_2-neutral[2] übergeben – wie auch alle anderen seit dem 1. Januar 2021 in den USA und Europa ausgelieferten vollelektrischen Modelle der Vier Ringe.

Fotos: Daniel Wollstein (Rightlight Media GmbH)

Auf der Ideallinie zu mehr Nachhaltigkeit

Von der Beschaffung bis zum Recycling – Audi reduziert die CO_2-Emissionen seiner Fahrzeuge systematisch über den gesamten Lebenszyklus. Skistar Felix Neureuther erfährt am Beispiel des Audi RS e-tron GT[1], wie genau das funktioniert.

Text: Benjamin Doerfel

[1] Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2 -Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2 -Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
[2] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Felix Neureuther ist seit über 20 Jahren mit Audi verbunden. Auch nach seiner aktiven Karriere blieb er den Vier Ringen treu und ist seit Dezember 2020 Audi Markenbotschafter.

[1] Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2 -Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

[2] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

✓ Die nachfolgenden Absätze bis zur nächsten Zwischenüberschrift wurden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Fotos: Daniel Wollstein (Rightlight Media GmbH)

CO_2-Emissionen bei Beschaffung und Produktion sparen ✓

Dafür ergreift Audi in den vorgelagerten Prozessen der Lieferkette sowie in Produktion und Logistik eine Vielzahl an Maßnahmen. Denn das Ziel ist ambitioniert: Bis 2025 will Audi beispielsweise an allen eigenen Produktionsstandorten bilanziell CO_2-neutral[2] produzieren. Im Jahr 2018 wurde zudem das „CO_2-Programm in der Lieferkette“ gestartet mit dem Ziel, die Lieferkette sukzessive zu dekarbonisieren. Dafür setzt die Audi Beschaffung an verschiedenen Stellen auf grüne Energie, CO_2-reduziertes Aluminium, CO_2-reduzierten Stahl sowie auf Recyclingkonzepte und Sekundärmaterial. Im Jahr 2021 konnten in der Lieferkette in Summe so mehr als 480.000 Tonnen CO_2 eingespart werden.

Aluminium steht dabei besonders im Fokus, da es in der Herstellung sehr energieintensiv ist. Im Rahmen des Aluminium Closed Loop haben die Vier Ringe das Recycling fortlaufend optimiert. Durch die Aufbereitung von Aluminiumabfällen aus der Produktion zu neuem Aluminium wurden 2021 in Zusammenarbeit mit den betroffenen Lieferanten mehr als 195.000 Tonnen CO_2 an den Standorten in Ingolstadt, Neckarsulm, Győr und dem Mehrmarkenstandort Bratislava vermieden.

Für den Audi RS e-tron GT[1] bezieht Audi im Rahmen eines Pilotprojekts 20-Zoll-Felgen aus einem CO_2-reduziert hergestellten Aluminium. Der Hersteller Alcoa liefert das Material aus einem selbst entwickelten, innovativen Schmelzverfahren, bei dem Sauerstoff anstelle von Kohlendioxid freigesetzt wird. Diese Technologie verursacht im Vergleich zu dem traditionellen Verfahren zur Herstellung von Aluminium keine direkten CO_2-Emissionen.

Überdies kommen Bauteile aus sogenannten Rezyklaten zum Einsatz. Das sind recycelte Stoffe wie etwa aus Econyl, das zu 100 Prozent aus wiederverwerteten Nylonfasern besteht und unter anderem als

Das freut Fahrer_innen eines Audi RS e-tron GT[1]: Die Hochvoltbatterie mit 84 kWh Energieinhalt netto lässt sich dank ihrer 800-Volt-Technik extrem schnell wieder aufladen.

Material für Bodenteppiche und Fußmatten des Audi RS e-tron GT[1] verwendet wird.

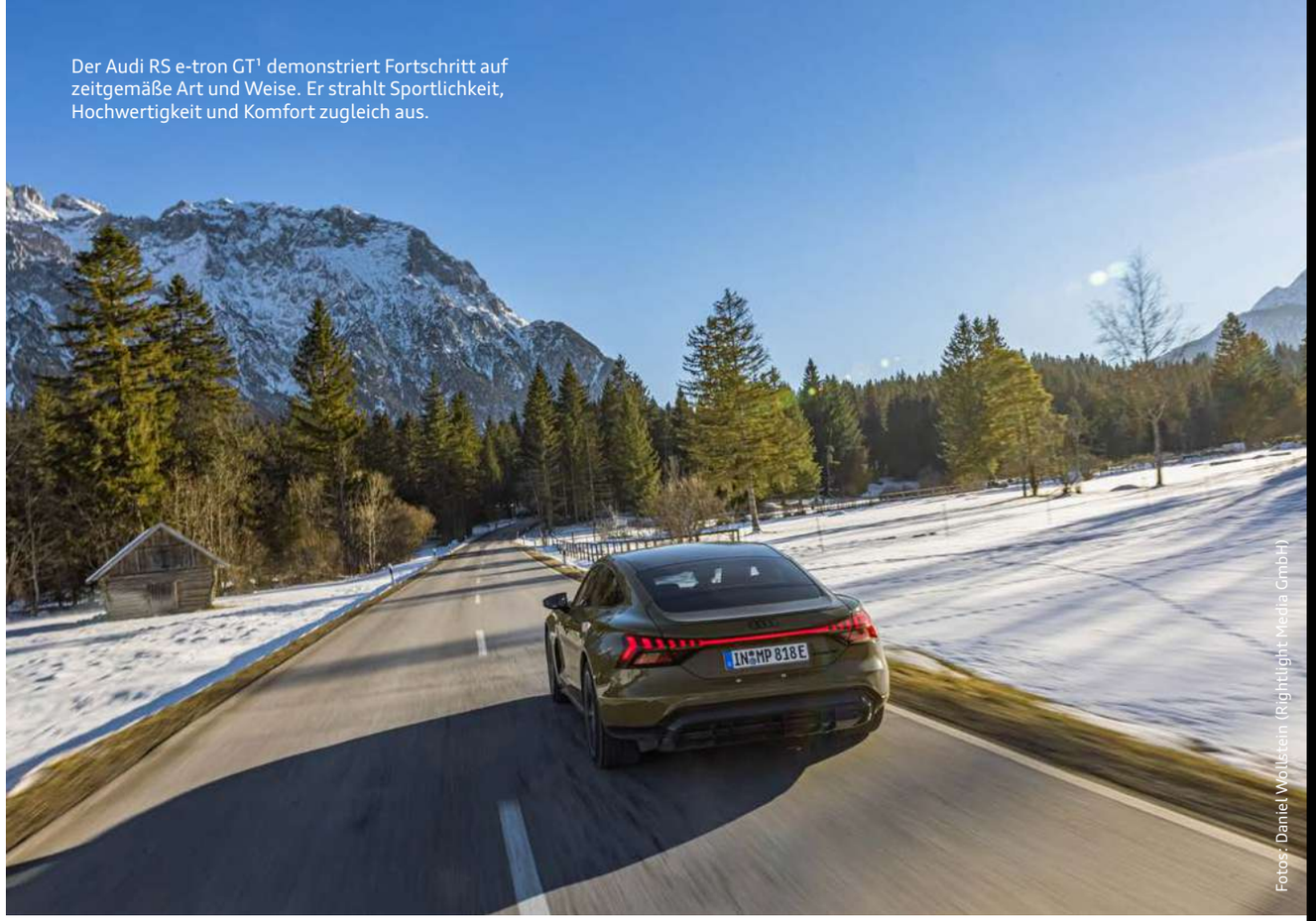
Zellherstellung mit erneuerbarer Energie ✓

Ein weiteres Augenmerk liegt auf der Hochvoltbatterie, deren Herstellung sehr CO_2-intensiv ist. Um dem entgegenzuwirken, hat Audi für neue E-Modelle, die in den USA und Europa verkauft werden, mit seinen Batteriezellherstellern vereinbart, dass ausschließlich erneuerbare Energien nicht nuklearen oder fossilen Ursprungs für die Produktion der Zellen eingesetzt werden. CO_2-Emissionen, die sich trotz der bisher umgesetzten Maßnahmen in der Lieferkette und in der Produktion nicht vermeiden lassen, kompensiert Audi über Klimaschutzprojekte.[3]

Im Bereich der Beschaffung arbeiten die Vier Ringe gemäß ihrem Code of Conduct nur mit Partnerunternehmen zusammen, die sich ebenso Werten und Zielen hinsichtlich Umweltschutz, Arbeitnehmerrechten und Compliance verschreiben (Vertragsbestandteil). Ein im Volkswagen Konzern verpflichtendes Sustainability-Rating erfasst und steuert, wie Zulieferfirmen die Nachhaltigkeitsstandards umsetzen.

E-Mobilität unterstützt den Klimaschutz

Als Audi Markenbotschafter und als Vater setzt sich auch Neureuther für Nachhaltigkeit ein.



Der Audi RS e-tron GT[1] demonstriert Fortschritt auf zeitgemäße Art und Weise. Er strahlt Sportlichkeit, Hochwertigkeit und Komfort zugleich aus.

Fotos: Daniel Wollstein (RightLight Media GmbH)

Felix Neureuther weiß um die Wichtigkeit der Elektromobilität für den Klimaschutz – auch deshalb macht er sich für den Audi RS e-tron GT[1] stark.

„Den nächsten Generationen eine saubere Welt hinterlassen."

[1] Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2 -Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2 -Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
[2] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.
[3] Diese Aussage bezieht sich auf die bilanziell CO_2 -neutrale Übergabe der in Europa und den USA ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge an Kund_innen seit 1. Januar 2021.
[4] Der Dekarbonisierungsindex (DKI) misst die durchschnittlichen Emissionen von CO_2 und CO_2-Äquivalenten entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi PKW-Portfolios und wird in Tonnen CO_2 pro Fahrzeug angeben. Er beinhaltet sowohl die direkten und indirekten CO_2-Emissionen der einzelnen Produktionsstandorte (Scope 1 und 2), als auch alle weiteren direkten und indirekten CO_2 -Emissionen im Lebenszyklus der Fahrzeuge (Scope 3)
[5] Hinweise zum Beschwerdeverfahren: siehe Seite 67ff.
[6] Dieser Wert gilt exklusive der CKD-Produktion in China.

Fotos: Daniel Wollstein (RightLight Media GmbH)

CO_2 -Ziele und Maßnahmen von Audi ✓

Die Ziele der Vier Ringe sind ambitioniert: Bis 2025 will Audi an allen Produktionsstandorten bilanziell CO_2-neutral[2] produzieren. Das Unternehmen will seinen Beitrag zum Pariser Klimaabkommen leisten und bis spätestens 2050 bilanziell CO_2-neutral[2] sein. Dazu sollen bis 2026 mehr als 20 vollelektrische Fahrzeuge im Markt sein. Bis 2026 investiert Audi dafür 18 Mrd. EUR. Ab dann will die Marke nur noch neue Modelle auf den Weltmarkt bringen, die rein elektrisch angetrieben sind. Dementsprechend lässt Audi die Produktion von Verbrennern bis 2033 nach und nach auslaufen. Einzig China könnte eine Ausnahme darstellen. Hier wird eine längere Produktion in Abhängigkeit von der lokalen Nachfrage aktuell untersucht.

Auf dem Weg zur klimaschonenden Mobilität nutzt Audi den Dekarbonisierungsindex (DKI)[4], der für alle Marken des Volkswagen Konzerns die zentrale Kennzahl für ihre Klimaziele ist. Der DKI ist eine strategische Messgröße für den Weg zur CO_2-Reduktion. Er bezieht die gesamte Wertschöpfungskette mit ein – von der Gewinnung der Rohstoffe und der Produktion über die Kraftstoff- und Strombereitstellung und die Fahremissionen bis zum Recycling. Audi setzt an allen Gliedern der Wertschöpfungskette konsequent Maßnahmen um. Produkt- und portfoliobezogene CO_2-Themen in der Produktnutzungsphase werden bei Audi im CO_2-Steuerkreis bearbeitet. Für die darüber hinausgehende Dekarbonisierung im Bereich der freiwilligen Unternehmensmaßnahmen ist der eigens eingerichtete „Arbeitskreis Dekarbonisierungsindex" federführend. Sowohl der CO_2 -Steuerkreis als auch der Arbeitskreis Dekarbonisierungsindex haben direkte anlassbezogene Anbindung an den Gesamtvorstand der AUDI AG.[5] Gemessen an 2018 soll der DKI von Audi bis 2030 um 40 Prozent schrumpfen[6]. Im Jahr 2021 wurden durch die Maßnahmen in der Lieferkette und Nutzungsphase bereits 2,5 Mio. Tonnen CO_2 vermieden.

Seit 2021 ist der DKI als Bestandteil der Zielerreichung in der Managementvergütung verankert. Im Jahr 2022 wurden die auf Environment, Social und Governance (ESG) bezogenen Komponenten zur Berechnung der Managementvergütung ausgeweitet und beispielsweise um die nach EU-Taxonomie als „grün" bezeichneten Umsätze oder das Abschneiden des Unternehmens bei einem Nachhaltigkeitsrating ergänzt.

Der naturverbundene Neureuther liebt die Landschaften in und um Garmisch-Partenkirchen. Am liebsten erkundet er seine Heimat mit dem Audi RS e-tron GT[1] – sportlich, elegant und nachhaltig.

Foto: Daniel Wollstein (Rightlight Media GmbH)

So setzt sich Audi für sauberen Strom ein ✓

Audi treibt aktiv die regenerative Stromerzeugung in Deutschland voran. Mit Partner_innen aus der Energiewirtschaft sollen bis 2025 in Europa neue Wind- und Solarparks entstehen, die rund fünf Terawattstunden zusätzlichen Grünstrom erzeugen sollen, das entspräche beispielsweise einer Kapazität von etwa 250 neuen Windrädern. Das erste Projekt, ein Solarpark in Mecklenburg-Vorpommern, wird als Gemeinschaftsprojekt mit dem Volkswagen Konzern in Zusammenarbeit mit dem deutschen Energieunternehmen RWE realisiert. Die Anlage ging im Januar 2022 in Betrieb und ist auf eine Gesamtkapazität von 170 Mio. Kilowattstunden ausgelegt. Mit knapp 420.000 Solarmodulen handelt es sich um einen der größten unabhängigen Solarparks in Deutschland. Weitere Projekte sind in Planung. Auch die Fertigung des Audi RS e-tron GT[1] am Standort Neckarsulm in den Böllinger Höfen erfolgt mit 100 Prozent Ökostrom, dazu liefert ein mit Biogas betriebenes Blockheizkraftwerk die benötigte Wärme.

[1] Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2 -Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2 -Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Elektrisches Fahren ist nur so„grün“ wie der Strom

Für ihn ist es das Thema der Gegenwart und der Zukunft. „Als Vater zweier Kinder finde ich, dass wir die Zukunft so gestalten sollten, dass unsere Erde auch für die nächsten Generationen lebenswert bleibt“, sagt Neureuther. Damit das gelingt, braucht es umfassende CO_2-Einsparungen. Neureuther weiß um die Wichtigkeit der Elektromobilität für den Klimaschutz: „Sie hilft dabei, den CO_2-Ausstoß zu reduzieren. Nur so können wir den nächsten Generationen eine saubere und gesunde Welt hinterlassen.“

Der Bayer ist sehr heimatverbunden. Er liebt die Berge, den Schnee, die intakte Natur. Sein Wunsch für die Zukunft: dass seine Kinder das genauso wie er genießen können. Tochter Matilda ist vier Jahre alt und fährt bereits Ski. Und in 20 Jahren? Die Schneedecken in Neureuthers Heimat werden dünner, der Klimawandel ist auch in Oberbayern längst spürbar. „Als Skifahrer habe ich über die Jahre hautnah erlebt, wie sich die Gletscher verändern. Eine erschreckende Entwicklung“, sagt Neureuther. Um seinen Beitrag zu leisten, hat er sich ein besonders nachhaltiges Haus gebaut. Vieles ist aus Holz gefertigt, dazu hat er eine hochmoderne Energieanlage im Keller und eine Photovoltaikanlage auf dem Dach.

„Das Tolle an der Photovoltaikanlage: Damit können wir unser E-Auto praktisch kostenlos laden. Das macht dann richtig Spaß.“ Die Freude ist spürbar. Wenn Neureuther in seiner Garage das Kabel nach dem Ladevorgang aus seinem Audi RS e-tron GT[1] zieht, strahlt er mit seiner schwarzgrau glänzenden Wallbox um die Wette.

Laden mit grünem Strom ✓

Audi ist bewusst: Elektrisches Fahren ist nur so „grün“ wie der eingesetzte Strom. Deshalb unterstützt das Unternehmen Kund_innen auch während der Nutzungsphase ihrer E-Modelle dabei, so wenig CO_2 wie möglich zu produzieren. Um das Laden für möglichst alle Kund_innen einfach und mit erneuerbaren Energien umweltfreundlich zu gestalten, hilft Audi mit diversen Angeboten: Da ein Großteil der Ladevorgänge zu Hause stattfindet, bieten die Vier Ringe Wallboxen an, die in Kooperation beispielsweise mit dem Grünstromanbieter Elli komplett CO_2-neutral betrieben werden können.

Fotos: Daniel Wollstein (Rightlight Media GmbH)

Fast fünf Meter lang: Das skulpturale Design des Audi RS e-tron GT[1] vereint die dynamischen Proportionen eines Gran Turismo mit der unverwechselbaren Charakteristik eines Audi RS-Modells.

Pure Energie und progressive Performance

Flottenemissionen und Verbrauch ✓

Als Beitrag zum Zwei-Grad-Ziel des Pariser Klimaabkommens konzentriert sich Audi unter anderem auf die Reduktion der CO_2-Emissionen seiner Fahrzeugflotte. Das Unternehmen hat auf Basis vorläufiger Werte seine CO_2-Flottenziele für Europa innerhalb der Volkswagen Emissionsgemeinschaft im Jahr 2021 übererfüllt. Mit rechnerisch 122 g/km[7, 9] lag Audi unter den gesetzlich vorgeschriebenen 129 g/km. Der Flottenverbrauch in China (Fully Built Up (FBU), vollumfänglich produziertes Fahrzeug zum Export) betrug im Jahr 2021 8,4 l/100 km[8, 9] (2020: 7,9 l/100 km).

[7] vorbehaltlich der offiziellen Daten der EU-Kommission im jährlichen CO_2-Flottenmonitoring der Volkswagen Emissionsgemeinschaft
[8] vorbehaltlich der offiziellen Veröffentlichung des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie (MIIT) im jährlichen CO_2-Flottenmonitoring
[9] Seit Januar 2021 müssen in allen Ländern, die die EU-Gesetzgebung zur Fahrzeugüberlassung übernommen haben, neu zugelassene Fahrzeuge mit WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) Werten ausgewiesen werden. Dieser neue Standard hat den seit 1992 gültigen NEDC (New European Driving cycle) Standard – zu Deutsch NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) Standard – abgelöst. Der WLTP Standard berücksichtigt die durchschnittliche Fahrsituation umfassender als der NEFZ und weist damit einen realistischeren Kraftstoffverbrauch und CO_2 Emissionswert aus. Der WLTP Wert liegt dadurch über dem alten NEFZ Wert. Eine genaue Umrechnung der Werte zwischen den beiden Verfahren ist nicht möglich.

[1] Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6–20,6 (WLTP); CO_2 -Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2 -Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Pause für den Audi RS e-tron GT[1]. Felix Neureuther nimmt sich einen Moment, um die Natur zu genießen. Als Audi Markenbotschafter und als Vater setzt er sich für Nachhaltigkeit ein.

Fotos: Daniel Wollstein (Rightlight Media GmbH)

Für das Laden unterwegs beteiligt sich Audi über das Gemeinschaftsunternehmen IONITY am Aufbau von mehr als 5.000 zusätzlichen Schnellladepunkten mit bis zu 350 kW Ladeleistung an über 1.000 Standorten in Europa bis 2025 – zu 100 Prozent gespeist aus erneuerbaren Energien. Die Vision für ein premiumgerechtes Ladeerlebnis ist der Audi Charging Hub – mit für Audi Kund_innen reservierbaren High-Power-Charging(HPC)-Ladepunkten und angeschlossenem optionalem Lounge-Bereich. Am Pilotstandort in Nürnberg kann der Audi RS e-tron GT[1] in gut fünf Minuten Energie für bis zu 100 Kilometer Strecke nachladen, eine Ladung von 5 auf 80 Prozent dauert unter idealen Bedingungen knapp 23 Minuten (nach WLTP).

Neues Leben für alte Batterien ✓

Und auch wenn die Nutzungsdauer eines elektrischen Audi ihr Ende erreicht, kümmert sich das Unternehmen um das Recycling sowie weitere Einsatzmöglichkeiten der Fahrzeugbatterie.

Unter anderem kommen Audi Batterien in ihrem zweiten Leben in einer Schnellladesäule beispielsweise am Audi Charging Hub zum Einsatz. Oder sie dienen als stationärer Stromspeicher, um Strom von Kraftwerken in Phasen eines Energieüberangebots zwischenzuspeichern. Dafür kooperiert Audi zum Beispiel mit RWE im nordrhein-westfälischen Herdecke. Der Energieversorgungskonzern hat einen Energiespeicher in Betrieb genommen, bei dem gebrauchte Lithium-Ionen-Batterien aus Elektroautos von Audi zum Einsatz kommen. Mithilfe von 60 Batteriesystemen wird der neuartige Speicher auf dem Gelände des RWE-Pumpspeicherkraftwerks am Hengsteysee rund 4,5 Megawattstunden Strom zwischenspeichern können.

„Diese Power, die Dynamik, alles wie aus einem Guss.“

Power aus einem Guss

Schnelle Power braucht auch Neureuther, ob auf der Skipiste oder mit seinem Auto in den bayrischen Bergen. Wenn er am Steuer sitzt, spürt man, wie sehr er sportliches Fahren liebt. Gerade die stufenlose elektrische Beschleunigung des Audi RS e-tron GT[1] hat es ihm angetan: „Der Unterschied zum Verbrenner ist, dass man ein viel direkteres Drehmoment bei der Beschleunigung hat. Diese Power, die Dynamik, alles wie aus einem Guss. Das kann man nur schwer beschreiben. Das muss man selbst erlebt haben.“

Während sich die Sonne langsam hinter den verschneiten Bergspitzen zurückzieht, legt Felix Neureuther eine kurze Pause mit dem Audi RS e-tron GT[1] ein, um das herrliche Alpenpanorama auf sich wirken zu lassen. Die Natur sei seine erste große Liebe gewesen, erzählt der Bayer. Ohne sie könne er nicht leben: „Ich habe mir schon lange ein Fahrzeug gewünscht, das Sportlichkeit und Nachhaltigkeit verbindet. Der Audi RS e-tron GT[1] ist für mich ideal. Für den Kopf und fürs Herz.“

[1] Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ), 22,6-20,6 (WLTP); CO_2 -Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2 -Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Foto: Daniel Wollstein (Rightlight Media GmbH)

Nachhaltigkeitsziele der UN

SDGs im Fokus: So treibt Audi nachhaltige Veränderungen voran

Audi setzt sich für den Ausbau bezahlbarer und nachhaltiger Energie für die Mobilität ein.

Audi trägt seinen Teil zu nachhaltigem und dauerhaftem Wirtschaftswachstum bei, das gleichzeitig die Umweltauswirkungen verringert.

Es gilt, Städte und Siedlungen inklusiv und nachhaltig zu gestalten – unter anderem durch sichere Mobilität.

Es geht um die Förderung der Ressourcen- und Energieeffizienz sowie eine nachhaltige Infrastruktur.

Jedes eingesparte Kilogramm CO_2 zählt bei der umgehenden Bekämpfung des Klimawandels und seiner Auswirkungen.

STARKES DUO FÜR DIE ZUKUNFT

Die Zukunft ist elektrisch, automatisiert, vernetzt – und wir können sie kaum erwarten! Die Showcars Audi A6 Avant e-tron concept[1] und Audi grandsphere concept[1] weisen den Weg in die Premiummobilität der kommenden Jahre.

Text: Manfred Dittenhofer

AUDI A6 AVANT E-TRON CONCEPT[1]

AUDI GRANDSPHERE CONCEPT[1]

[1] Audi A6 Avant e-tron concept und Audi grandsphere concept: Bei den hier genannten und abgebildeten Fahrzeugen handelt es sich um Konzeptfahrzeuge, die nicht als Serienfahrzeug verfügbar sind. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

Fotos: AUDI AG

Ein Blick ins Morgen

Foto: AUDI AG

Schon der erste Blick auf den Audi A6 Avant e-tron concept[2] weckt Verlangen. Ein Verlangen danach, dass die Zukunft möglichst schon heute beginnt – und mit ihr diese elegante Form der Mobilität Realität wird. Doch bis die Serienversion des Avant in den Handel kommt, müssen sich Kund_innen noch ein wenig gedulden. Versprochen: Es ist eine Zeit voller Vorfreude auf ein Fahrzeug, das als eines der ersten Audi Modelle im C-Segment auf der neuen Premium Platform Electric (PPE) basiert. Eine Plattform, die das Attribut Premium neu definiert und damit den Anspruch an Fahrzeuge aus der Oberklasse. Diese Studie zeigt, was von einem elektrisch angetriebenen Audi demnächst zu erwarten ist.

[2] Bei dem hier genannten und abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

Bessere Sichtbarkeit

Die Straße wird zur Bühne

Dank Projektoren kommuniziert der Audi A6 Avant e-tron concept² aktiv mit seiner Umgebung und den Fahrer_innen.

Ästhetik kombiniert mit Sicherheit: Der Audi A6 Avant e-tron concept² begrüßt seine Passagier_innen mittels LED-Projektionen auf den Boden. Diese sind nicht nur besondere Hingucker – sie fungieren als Kommunikationselemente. Durch Symbole auf der Straße können zum Beispiel Radfahrer_innen vor einer sich öffnenden Autotür gewarnt werden. Mit der gleichen Technik werden auch die Blinker zusätzlich dynamisch auf die Fahrbahn projiziert. Sehen und gesehen werden ist das Motto: Digitale Matrix LED-Scheinwerfer der nächsten Generation können mit Projektionen – Spur- und Orientierungslicht – auf die Fahrbahn vor dem Fahrzeug die Sicherheit erhöhen. Zusätzlich überzeugen die Frontscheinwerfer mit einem klaren und hellen Ausleuchten der Fahrbahn. Eine intelligente Lichtsteuerung reagiert selbstständig auf Verkehrssituationen sowie auf das Wetter und die Umgebung.

Fotos: AUDI AG

² Bei dem hier genannten und abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

Lichtspiele

Schau mir in die Augen

Schlanke Scheinwerfer, ein geschlossener Singleframe: Dieser Avant² ist in Millisekunden als elektrisch angetriebener Audi erkennbar.

Die besonders schlank gestalteten digitalen Matrix LED-Scheinwerfer des Audi A6 Avant e-tron concept² können mehr als nur mit hellem Licht die Straße ausleuchten. Weiter unterhalb in der Fahrzeugfront sitzen zudem Projektoren: Würden Fahrer_innen beispielsweise beim Laden vor einer Wand parken, könnten sie sich die Wartezeit auch mit einem integrierten Videospiel vertreiben, indem sie es an diese Wand projizieren. Dieses Videospiel wurde eigens für das Showcar entwickelt und zeigt beispielhaft, welche digitalen Angebote in zukünftigen Audi Modellen denkbar sind. Unterhalb der Scheinwerfer: prägnante, tief liegende Lufteinlässe in umgedrehter U-Form für die Kühlung von Antrieb, Akku und Bremsen.

Fotos: AUDI AG

² Bei dem hier genannten und abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

DYNAMIK
UND ELEGANZ

E-Volution des Designs

Das Markenzeichen aller Avant-Modelle von Audi: die sportliche Note durch Designmerkmale, die nicht nur Blicke auf sich ziehen, sondern diese auch bannen.

Der Audi A6 Avant e-tron concept[2] ist ein Avant der besonderen Art. Nähert man sich dem Fahrzeug von der Seite, fällt ein Designmerkmal sofort ins Auge: Das Profil am Fahrzeugboden erinnert an die Form einer Flugzeugtragfläche. Diese Tragflächenform wird ein typisches Merkmal der elektrisch betriebenen Audi Serienmodelle sein. Auch die neueste Generation von digitalen OLED-Elementen, die ein dreidimensionales Leuchtband am Heck ermöglichen, zählt zu den besonderen Designmerkmalen.

Fotos: AUDI AG

[2] Bei dem hier genannten und abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

AVANTgarde

Manege frei

Dank eleganter Linien schreibt der Audi A6 Avant e-tron concept² ein neues Kapitel der Erfolgsgeschichte der Audi Avant-Modelle.

Egal ob von vorn, von hinten, von der Seite oder aus der Vogelperspektive: Audi gestaltet hochemotionale Automobile mit beeindruckenden Linienführungen. So scheint beim Audi A6 Avant e-tron concept² das Dach zu schweben. Das liegt unter anderem am Dachspoiler, der sich entlang des Glasdachs von der A-Säule bis zur schräg gesetzten C-Säule durchzieht. Er sorgt neben vielen Details für eine sehr gute Aerodynamik: Das Showcar hat einen exzellenten cw-Wert. Auch dank dieser sehr guten Aerodynamik hat der Audi A6 Avant e-tron concept² eine Reichweite von bis zu 700 Kilometern (WLTP)². Diese Distanz wird mit einer leistungsstarken Batterie erreicht, die sich zudem in kürzester Zeit aufladen lässt: Energie für rund 300 Kilometer Reichweite kann in nur zehn Minuten „getankt“ werden.²

Nachhaltigkeitsziele der UN

SDGs im Fokus: So treibt Audi nachhaltige Veränderungen voran

Audi fördert eine nachhaltige Industrialisierung und treibt Innovationen voran.

Es gilt, die natürlichen Ressourcen nachhaltig und effizient zu nutzen, Abfälle zu vermeiden oder zu recyceln.

Fotos: AUDI AG

² Bei dem hier genannten und abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

Willkommen im Übermorgen

Der Audi grandsphere concept³ verkörpert, was Audi innerhalb der nächsten Jahre in der Oberklasse umsetzen will. Das Fahrzeug wird zu einer Plattform für Erlebnisse, eingebunden in ein ganzheitliches digitales Ökosystem. Das Concept Car begeistert bereits, wenn man sich ihm nähert. Beim automatischen Aufschwingen der Türen – die Fondtüren sind hinten angeschlagen, die Fronttüren vorn – wird man in die Weite des Raums eingeladen, denn der Audi grandsphere concept³ hat keine B-Säule. Das erleichtert nicht nur das Ein- und Aussteigen. Es demonstriert auch First-Class-Comfort in einem revolutionär neu gestalteten Innenraum, der während der automatisierten Fahrt zum Erlebnisraum wird – so wie ihn automatisiert fahrende Audi zukünftig haben könnten. Standen bei der Entwicklung eines Fahrzeugs bisher Technik und Fahrdynamik im Mittelpunkt, so verlieren diese zwar nicht an Bedeutung. Doch der Audi grandsphere concept³ ist ein Symbol dafür, dass fortan bei der Entstehung eines neuen Modells der Innenraum in den Fokus rückt. Der elektrische Antriebsstrang und das automatisierte Fahren werden dafür den nötigen Gestaltungsfreiraum bieten.

Fotos: AUDI AG

³ Bei dem hier genannten und abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

Fotos: AUDI AG

[3] Bei dem hier genannten und abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

LIMOUSINE DER ZUKUNFT

High-class unter Strom

PPE – drei Buchstaben, die nicht nur für die Premium Platform Electric stehen, sondern auch für die elektrische Mobilität der Zukunft.

Die Front des Audi grandsphere concept[3] zeigt eine neue Interpretation des markentypischen Singleframe-Kühlergrills: Flüssige Linien formen ein Hexagon. Die Technikbasis ist die Premium Platform Electric (PPE). Zentrales Element der PPE ist die leistungsstarke Batterie zwischen den Achsen. Im Zusammenspiel mit der 800-Volt-Ladetechnik kann sie Ladezeiten ermöglichen, die sich einem klassischen Tankstopp bei verbrennergetriebenen Automobilen annähern.[3]

Zusammen mit einer Reichweite von rund 750 Kilometern (WLTP)[3] zeigt sich der Audi grandsphere concept[3] langstreckentauglich. Das Concept Car verfügt über je einen E-Motor an der Vorder- und Hinterachse, die mittels elektronischer Koordination den quattro Antrieb bedarfsorientiert und in perfekter Balance aus Fahrdynamik und Ökonomie umsetzen.

Mit allen Sinnen genießen

Vom Cockpit zur Lounge

Der Audi grandsphere concept[3] illustriert den Anspruch der Marke, die Premiummobilität der Zukunft zu definieren.

Anders als viele E-Automobile wirkt der Audi grandsphere concept[3] keineswegs futuristisch, sondern betont im Gegenteil klassische Schönheitsideale – sowohl außen als auch innen. Besonders das automatisierte Fahren (Level 4) kann nun allen Passagieren neue Freiheiten geben.

Denn zentrierte sich die Komfortzone in vielen klassischen Limousinen noch im Fond, so wandern die besten Plätze im Fahrzeug nun nach vorn in die erste Reihe. Dort befinden sich die beiden Einzelsitze, die sich mit einer Neigung bis auf 60 Grad nach hinten in eine perfekte Ruheposition bringen lassen. Das bedeutet: First-Class-Comfort und ein Innenraum-Ambiente, das eher an eine Lounge als an ein Auto erinnert. Viele der hier zusammengeführten Technologien und auch Designfeatures sollen sich innerhalb der nächsten Jahre in künftigen Serienfahrzeugen von Audi wiederfinden.

[3] Bei dem hier genannten und abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

Fotos: AUDI AG

Fotos: AUDI AG

[3] Bei dem hier genannten und abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle gezeigten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

COCKPIT
AUF WUNSCH

Freiraum für Neues

Im Audi grandsphere concept[3] schafft automatisiertes Fahren eine innovative Erlebnissphäre.

Wer zum ersten Mal in den Audi grandsphere concept[3] einsteigt, wird von der größten Neuerung erst einmal überrascht sein: kein einziges Rundinstrument, keine Flachbildschirme, keine Touchscreens. Dort, wo sich normalerweise das Cockpit befindet, blickt man beim Audi grandsphere concept[3] auf eine beruhigte Fläche aus natürlichen Materialien höchster Qualität: Holz und Wolle sowie Textilgewebe sind vorherrschend. Ein Ort zum Wohlfühlen, wo Entspannung ohne leuchtende Displays möglich ist.

Keine Armaturen, keine Bildschirme oder Displays? Woher erhalten Fahrer_innen ihre Informationen, wenn sie den Audi grandsphere concept[3] selbst lenken möchten? Dafür sorgen Anzeigen – in Form von Projektionen auf die Holzflächen unterhalb der Windschutzscheibe. Sie können über Eyetracking und Gesten gesteuert werden und ermöglichen es, die Reisezeit produktiv zu nutzen, beispielsweise für Videokonferenzen. Solange der Audi grandsphere concept[3] automatisiert unterwegs ist, liegen Lenkrad und Pedalerie im Verborgenen und kommen erst dann zum Vorschein, wenn der_die Fahrer_in übernehmen will oder auch muss, weil die Umgebung das Fahren in den automatisierten Modi nicht zulässt.

Wertschöpfung & Produktion

90 Messbare Fortschritte: Ausgewählte Umweltkennzahlen und ihre Entwicklung

92 Bits & Bytes für mehr Effizienz in der Produktion durch Digitalisierung: vier Beispiele

96 Circular Economy in der Praxis: So bringt Audi mit Forschenden des Karlsruher Instituts für Technologie chemisches Recycling zur Serienreife, um Materialkreisläufe zu schließen und die Umwelt zu schonen.

Der Sitzbezug aus der Mikrofaser Dinamica fühlt sich so an wie Veloursleder, besteht aber fast zur Hälfte aus recyceltem Polyester.

Das Ziel von Audi: Bis 2025 will das Unternehmen seine Standorte bilanziell CO_2-neutral[1] betreiben. Der Weg dorthin ist geprägt von mutigen Innovationen, einer hochdigitalisierten Fertigung in Smart Factorys, einer umweltfreundlichen Produktion und verantwortungsvollem Handeln im Sinne einer Kreislaufwirtschaft entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

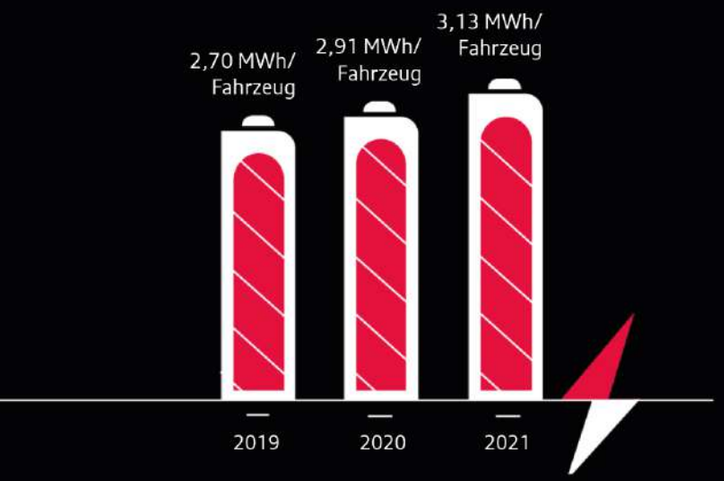
[1] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Foto: AUDI AG

Messbare Fortschritte

Audi reduziert seinen ökologischen Fußabdruck seit Jahren konsequent – und die Erfolge für mehr Nachhaltigkeit und Umweltschutz an den weltweiten Standorten, in der Produktion und in der Logistik sind messbar.

Die Entwicklung der Umweltkennzahlen ist auch in 2021 stark geprägt durch Lieferengpässe und einen daraus resultierenden Rückgang der Fahrzeugstückzahlen. Die positiven Effekte umgesetzter Verbesserungsmaßnahmen an den Standorten – zur Reduzierung negativer Umweltauswirkungen – wurden dadurch verringert bzw. zum Teil wieder aufgehoben. Auch die produktionsunabhängigen Tätigkeiten am Standort, dazu zählen beispielsweise Entwicklungstätigkeiten, fallen durch das geringere Fahrzeugvolumen stärker ins Gewicht. Ein Blick auf wichtige Kennzahlen und die Hintergründe:



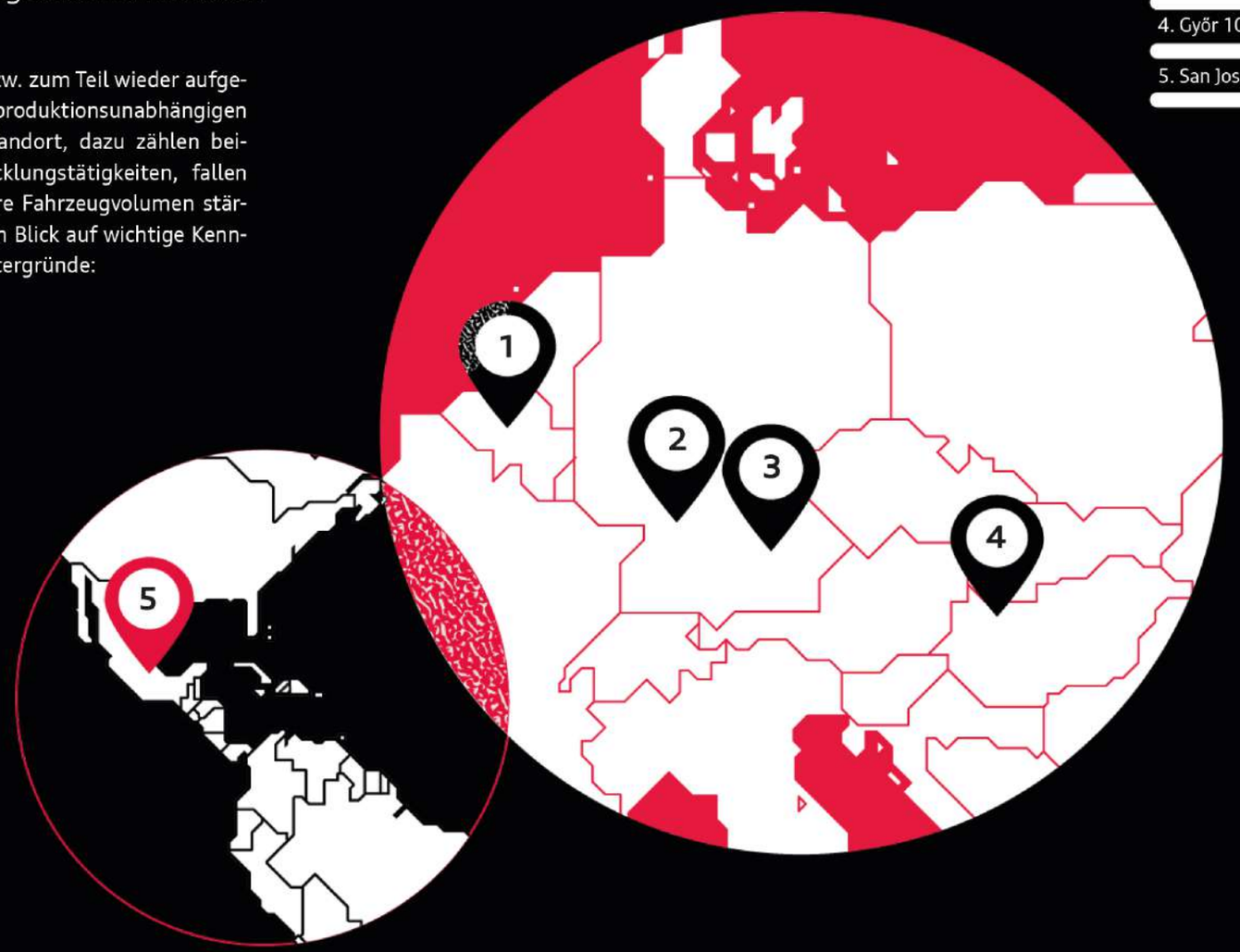
Energieintensität Audi Konzern – Segment Automobile[5] MWh/Fzg.

Audi blickt auf ein Jahr erfolgreichen Energiemanagements mit laufenden Optimierungen zurück: Die Energieintensität des Konzerns, bezogen auf die Automobilproduktion inklusive Komponentenfertigung, lag im Berichtsjahr bei 3,13 MWh pro Fahrzeug[5]. Der leichte Anstieg gegenüber dem Vorjahr begründet sich unter anderem durch den Halbleitermangel (siehe Seite 35, Kapitel Finanzielle Lage), der wiederum zu einem Rückgang der Stückzahlen führte, was in einer höheren Grundlast pro Fahrzeug mündete. Abweichungen von den Standardprozessen, auf die Produktion und Energieversorgung ausgerichtet sind, waren ebenfalls eine Herausforderung und beeinflussten die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Energiereduktion stark.

Illustrationen: C3 Visual lab

CO_2-neutrale[1] Audi Standorte[2] (Status 2021)

2025 sollen alle Audi Standorte bilanziell CO_2-neutral[1] sein. Dies umfasst CO_2-Emissionen, die direkt am Standort entstehen (Scope 1)[3], sowie indirekte CO_2-Emissionen aus Energie, welche über externe Versorgungsunternehmen bezogen wird (Scope 2)[4].



1. Brüssel 100%
2. Neckarsulm 65%
3. Ingolstadt 70% (inkl. Münchsmünster und Neuburg)
4. Győr 100%
5. San José Chiapa 80%

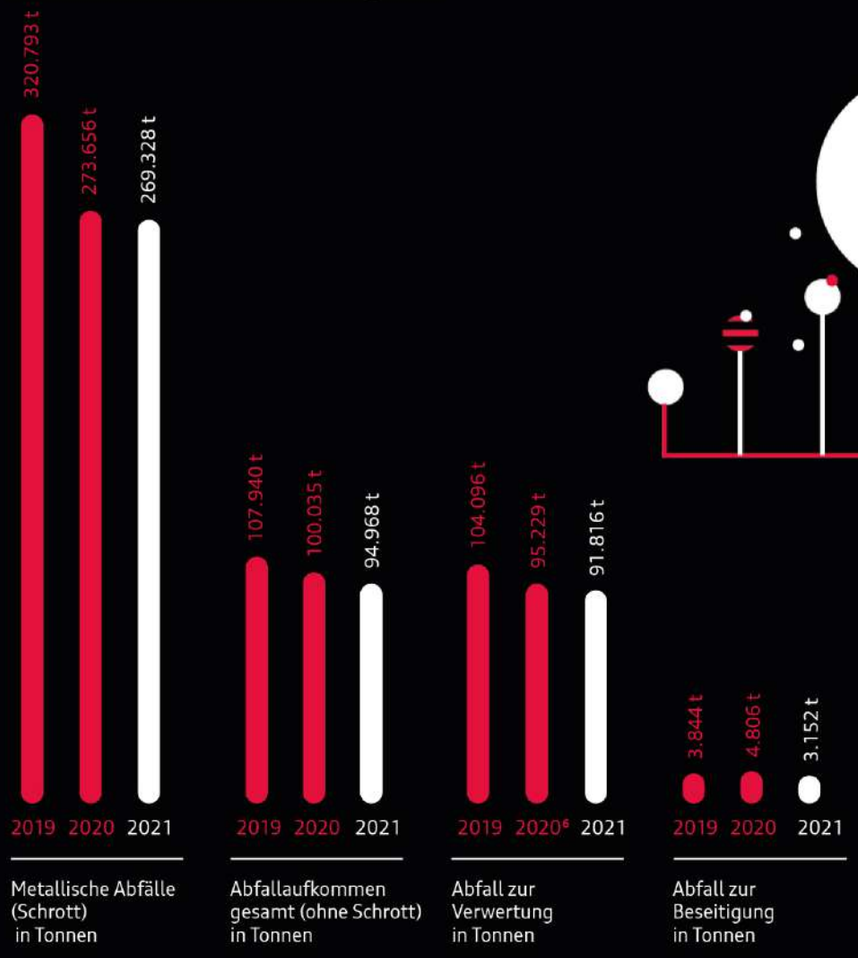
[1] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

[2] Die ausgewiesenen Werte setzen die an den Standorten, durch den Einsatz erneuerbarer und CO_2-armer Energien, bereits vermiedenen CO_2-Emissionen in Relation zu den theoretisch, bei einer ausschließlich auf fossilen Energieträgern basierenden Energieversorgung, maximal entstehenden CO_2-Emissionen.

[3] Scope 1: Direkte CO_2-Emissionen. Diese Kenngröße setzt sich aus CO_2-Emissionen zusammen, die durch den Brennstoffeinsatz am Standort sowie durch CO_2-Emissionen aus dem Betrieb von Prüfständen verursacht werden. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 1 nach dem GHG-Protokoll.
[4] Scope 2: Indirekte CO_2-Emissionen. Diese Kenngröße erfasst die CO_2-Emissionen, die bei der Herstellung von bezogener Energie (Strom, Wärme, Kälte) entstehen. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 2 nach dem GHG-Protokoll.
[5] Die dargestellte Energieintensität bezieht sich auf die Automobilproduktion (inkl. Komponentenfertigung). Hierzu wird der Gesamtenergieverbrauch der Automobil- und Komponentenwerke durch die an den Standorten produzierten Automobile geteilt.

Weniger Abfall pro Fahrzeug

Für „Abfälle zur Beseitigung“ wurden im Rahmen der kontinuierlichen Verbesserung der Prozesse neue Verwertungsmöglichkeiten identifiziert. So ist es Audi gelungen, das Abfallaufkommen pro Fahrzeug zu reduzieren. Im Berichtsjahr sind konzernweit insgesamt 94.968 Tonnen an Abfall – ohne „Metallische Abfälle (Schrott)“ – angefallen, davon ganze 96,68 Prozent zur Verwertung. In Bezug auf die „Verwertung von gefährlichen Abfällen“ – 38.829 Tonnen in 2021 (2020: 42.188 Tonnen) – ist Audi über die unterschiedlichen Rahmenbedingungen und lokalen gesetzlichen Anforderungen im Bilde und hält diese ein. Erhebliche Freisetzungen von Chemikalien, Ölen oder Abfällen in die Umwelt sind im Berichtszeitraum nicht aufgetreten.



[6] Korrektur in der Erfassung der Werte nicht produktionsspezifischer Abfälle zur Verwertung für 2020 aufgrund von Nachmeldungen über abgefahrene Böden und Baustellenabfälle am Standort in Brüssel
[7] Audi Werke: Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko)

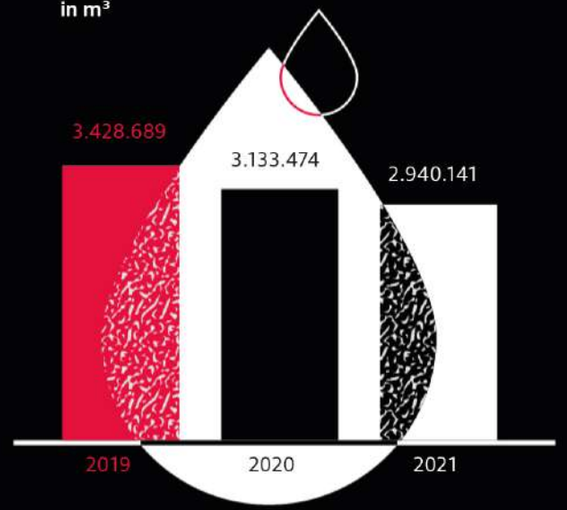
Illustrationen: C3 Visual lab

56 Parameter

Für eine intakte Natur

Biodiversität ist eines der vier Handlungsfelder des standortübergreifenden Audi Umweltprogramms Mission:Zero (siehe Seite 94). Als Beitrag zum Erhalt biologischer Vielfalt setzt Audi an allen Standorten Projekte um, die dem Verlust der Artenvielfalt entgegenwirken. Biodiversitätsprojekte wie naturnah gestaltete Freiflächen machen den Einsatz von Audi für dieses Thema wortwörtlich sichtbar – messbar wird er jetzt dank eines Biodiversitätsindex, dessen konzernweite Entwicklung Audi 2021 vorantrieb. Der Index erfasst 56 Parameter – zum Beispiel Blühflächen heimischer Pflanzen, Anzahl heimischer Arten (Flora und Fauna) sowie Schulungsaktionen für Mitarbeitende – und er wird für fünf Audi Produktionsstandorte' erfasst. Der Vorteil: Fortschritte sind leichter messbar, Werke vergleichbar – und aus Einzelprojekten entsteht etwas Größeres mit einer höheren Wirksamkeit.

Frischwasserverbrauch im Audi Konzern in m³



Kostbares Nass

Der sorgsame Umgang mit Ressourcen wie Wasser ist ein wichtiges Ziel des Audi Umweltprogramms Mission:Zero. Im Jahr 2021 konnte der Audi Konzern den Wasserverbrauch im Vergleich zum Vorjahr weiter deutlich senken. Besonders hervorzuheben sind die Verwendung von aufbereitetem Wasser im Lackierprozess am Standort Mexiko sowie eine optimierte Kreislaufführung des Wassers an anderen Audi Produktionsstandorten.

Schnelle und recycelte Unterstützung: Die Mitarbeitenden am Standort Neckarsulm nutzen mehr als 160 verschiedene Montagehilfen aus dem 3D-Drucker. Das Rohmaterial dafür stammt von Kunststoffabfällen aus der Produktion.

Der Audi Code für Nachhaltigkeit

Von BattMAN ReLife bis 3D-Scan: Audi nutzt eine Vielzahl innovativer Digitallösungen, um Effizienz und Umweltschutz in der Produktion zu optimieren. Vier Beispiele.

Text: Benjamin Doerfel

Foto: AUDI AG

Diese Mission ist in vollem Gange: Audi hat sich das ehrgeizige Ziel gesetzt, bis 2050 unternehmensweit bilanziell CO_2-neutral[1] zu sein. Das Unternehmen hat dafür Mission:Zero ins Leben gerufen, das Umweltprogramm der Produktion. Dadurch ist die Dekarbonisierung in der Produktion weit vorangeschritten. Die Werke im ungarischen Győr und in Brüssel arbeiten bereits bilanziell CO_2-neutral[1], ebenso die Produktion des Audi e-tron GT quattro[2] in den Böllinger Höfen am Standort Neckarsulm. Bis 2025 soll dies an allen Audi Produktionsstandorten der Fall sein. Auf dem anspruchsvollen Weg der Mission:Zero mit den Nachhaltigkeitszielen Dekarbonisierung, Ressourceneffizienz, Wassernutzung und Biodiversität ist die Digitalisierung der Produktion ein entscheidender Stellhebel. Effiziente Systeme und innovative Hightechlösungen sind die Basis einer voll vernetzten, digitalisierten und nachhaltigen Fertigung. Vier Beispiele zeigen, dass sich Effizienz und Nachhaltigkeit in der Produktion dank digitalisierter Prozesse perfekt ergänzen.

[1] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

[2] Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ), 21,8–19,9 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Wie aus Abfall Neues entsteht

Die Idee ist so einfach wie effektiv: In Neckarsulm fertigen Audianer_innen in einem aktuellen Pilotprojekt Montagehilfen aus Kunststoffabfällen selbst – und zwar mithilfe von 3D-Druckern. Dafür werden Verpackungen, die zum Schutz von sensiblen Bauteilen wie Lautsprechern und Sensoren im Einsatz sind, sortenrein gesammelt. Mit speziellen Anlagen werden diese sogenannten Kunststoffblister zu Granulat geschreddert und getrocknet. Ein „Filament Maker“ erhitzt das Granulat auf bis zu 450 Grad Celsius und presst es anschließend zu Kunststofffäden. Dieses Filament ist das Ausgangsmaterial für die 3D-Drucker, mit denen dann Arbeitshilfen für die Produktion hergestellt werden. So bekommen die Mitarbeitenden ihr Hilfswerkzeug nicht nur passgenau, sondern auch schneller und nachhaltiger übergeben als Montagehilfen, die extern und aus nicht wiederaufbereitetem Kunststoff hergestellt werden. Die Werkzeuge können zum Beispiel Drückhilfen sein, eine Art verlängerter Finger, mit dem die Mitarbeitenden in der Produktion Clips leichter an der Karosserie anbringen können. Oder auch Montagehilfen, mit denen sich beispielsweise die vier Audi Ringe passgenau am Heck anbringen lassen. Die 3D-Druck-Expert_innen am Standort haben außerdem eine eigene Software entwickelt, mit der sich die Konstruktionszeit für Montagevorrichtungen um bis zu 80 Prozent verkürzen lässt.

Durch den Einsatz von Augmented Reality steigert Audi die Effizienz und schont die Umwelt in der Logistikplanung.

Nachhaltiges Arbeiten im virtuellen Raum

Digitales, vernetztes Arbeiten mit deutlich weniger Dienstreisen – mit 3D-Scans wird das zur Realität und die Planung im virtuellen Raum macht Prozesse effizienter und nachhaltiger. So ist der Audi e-tron GT quattro² der erste Audi, dessen Montageabläufe und zugehörige Logistikprozesse ausschließlich virtuell und ohne physische Prototypen erprobt wurden. Mithilfe von Virtual Reality (VR) wurde jeder Arbeitsschritt und jeder Handgriff vorab im digitalen Raum simuliert. Diese virtuelle Planung kommt inzwischen konzernweit zum Einsatz und sorgt nicht nur in Zeiten der Coronapandemie für völlig neue Arbeitsprozesse. Damit später in der Produktion alles reibungslos funktioniert, muss die jeweilige Produktionsstätte präzise und maßstabsgetreu nachgebildet werden. Mit spezieller Hard- und Software kreieren die 3D-Scans ein virtuelles Abbild samt Anlagen, Werkzeugen und Regalen. 300.000 Quadratmeter Produktionsfläche am Standort Neckarsulm, wo der Audi e-tron GT quattro² gefertigt wird, wurden dafür bereits digitalisiert.

So können sich dank der von Audi entwickelten VR-Lösung Kolleg_innen aus aller Welt in virtuellen Räumen treffen, kollaborativ arbeiten und die Prozesse für die spätere Fertigung schon frühzeitig optimieren. Die virtuelle Planung ist dabei besonders nachhaltig, denn sie spart Zeit und unter anderem durch die Reduzierung teurer Prototypen auch Material. Dazu verringert sie wegen überflüssig gewordener Dienstreisen zusätzlich CO_2-Emissionen.

Mithilfe von Teilen aus dem 3D-Drucker lassen sich zukünftig einzelne Elemente auch physisch im virtuellen Raum erproben.

Mit dem Overspray-freien Lackieren kann Audi zwei verschiedene Farben im selben Lackierdurchgang auftragen. Hier wird das Dach schwarz lackiert.

Ressourcenschonender Anstrich

Kosten sparen, Zeit sparen und dazu noch die Umwelt schonen – all das schafft Audi mit dem sogenannten Overspray-freien Lackieren (OFLA). Damit werden zwei verschiedene Farben im selben Lackierdurchgang aufgetragen – erst die komplette Karosserie in der Wunschfarbe der Kund_innen, danach das Dach in Schwarz. Bisher waren zweifarbige Lackierungen zwingend mit zwei Lackierdurchgängen samt vorherigem Abkleben verbunden.

Die OFLA-Technologie revolutioniert diesen zeit- und materialintensiven Prozess. Ein robotergeführtes und hochpräzises Messgerät vermisst die Laserlötnaht auf der Grenze zwischen Dach und Seitenwandrahmen des Autos. Anschließend trägt ein Applikator einen schwarzen, eigens für dieses Verfahren entwickelten Lack millimetergenau und ohne Sprühnebel auf das Dach auf. Durch die präzise Aneinanderreihung der feinen schwarzen Farbstreifen in Bahnen entsteht die komplett trennscharfe Kontrastlackierung zum Rest des Autos – und das alles in einer Lackierlinie in nur einem Durchlauf. Die OFLA-Technologie reduziert nicht nur den Lackverbrauch, auch das bisher benötigte Abklebematerial entfällt. Damit spart Audi Ressourcen und schafft für seine Kund_innen ein weiteres Individualisierungsangebot durch die Kontrastlackierung. Gerade in der Lackiererei zeigt sich, wie maßgeblich der Einsatz neuester Technologien für eine ressourcenschonende Produktion ist. Allein durch verbesserte Applikationstechniken, die die Dicke der einzelnen Lackschichten um Mikrometer reduzieren, benötigt Audi hier viel weniger Material. Betrachtet man die Produktion der Grundstoffe, spart dies auch Energie und Emissionen in der Liefer- und Entsorgungskette – weniger Lackverbrauch ist somit auf vielfältige Weise ein Plus für die Umwelt.

² Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ), 21,8–19,9 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Fotos: AUDI AG

Foto: AUDI AG

Nachhaltigkeitsziele der UN
Auf diese SDGs zahlt das Wirken von Audi ein

Audi arbeitet an einer widerstandsfähigen Infrastruktur, fördert eine nachhaltige Industrialisierung und unterstützt Innovationen.

Audi fördert nachhaltigen Konsum auch durch seine nachhaltige Produktion. Ressourcen- und Energieeffizienz sind dabei zwei wichtige Kernelemente.

BattMAN ReLife haucht Batterien neues Leben ein

Dieser BattMAN rettet als Superheld zwar keine Menschenleben, dafür kann er gebrauchten Hochvoltbatterien ein zweites Leben schenken. Denn für Audi sind Umweltschutz und Ressourcenschonung nicht mit der Auslieferung der Fahrzeuge abgeschlossen – dank der Wiederaufbereitung können Hochvoltbatterien an verschiedensten Orten erneut eingesetzt werden.

Die von Audi Brussels in Zusammenarbeit mit Recyclingexperten von Volkswagen Group Components entwickelte Analysesoftware BattMAN (Battery Monitoring Analysis Necessity) ReLife prüft dafür den Leistungszustand von Hochvoltbatterien innerhalb weniger Minuten.

Dieser Schnellcheck wird in der Pilotanlage für Batterierecycling genutzt, die die Volkswagen Group Components seit Beginn des Jahres 2021 in Salzgitter betreibt. Je nach Leistungsfähigkeit, die das Prüfsystem feststellt, gibt es für die Batterie drei mögliche Szenarien:

Robin Krause,
Geschäftsfeldsteuerung Batterieentwicklung für den Bereich Recycling und Second Life

1. Remanufacturing: Die Batterie kann aufgrund ihres guten bis sehr guten Leistungszustands wiederaufbereitet und danach als Austauschteil weiter in einem E-Fahrzeug eingesetzt werden.

2. Second Life: Durch ihren mittleren bis guten Leistungsstand kann die Batterie noch jahrelang in einem „zweiten Leben“ außerhalb eines E-Fahrzeugs genutzt werden, zum Beispiel als stationärer Speicher in einer Schnellladesäule wie einem Audi Charging Hub.

3. Effizientes Recycling: Die wirklich ausgedienten Batterien und Batteriemodule werden durch mechanische Verfahren schonend in einzelne Fraktionen wie Aluminium, Kupfer, Kunststoffe und „Schwarzes Pulver“ zerlegt und recycelt. Das „Schwarze Pulver“ enthält Grafit und wertvolle Batterierohstoffe wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt, die mit hydrometallurgischen Verfahren sortenrein getrennt und danach erneut verarbeitet werden können.

Mittels des Prüfverfahrens mit der Software BattMAN ReLife führt Audi die Hochvoltbatterien ressourcenschonend in den Wertstoffkreislauf zurück. Durch das Recycling kann das zurückgewonnene Material die zukünftige Versorgung der Zellproduktion unterstützen. Denn recycelte Batterierohstoffe sind genauso leistungsfähig wie neue.

[1] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Mission:Zero – weniger ist mehr

Mit dem klaren Bekenntnis zum Pariser Klimaschutzabkommen hat sich Audi dem Ziel verschrieben, sich aktiv für eine lebenswerte Umwelt einzusetzen und eine nachhaltige Zukunft zu gestalten. Zahlreiche Maßnahmen entlang der Wertschöpfungskette zahlen auf die Vision der AUDI AG ein, bis 2050 bilanzielle CO_2-Neutralität[1] im gesamten Unternehmen zu erreichen.

Klimawandel, Wasserverbrauch, Ressourcenknappheit und der Verlust biologischer Vielfalt gehen alle Menschen an und gehören zu den großen Herausforderungen der Gegenwart. Mission:Zero ist das standortübergreifende Umweltprogramm von Audi. Es bündelt alle Maßnahmen zur Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks in Produktion und Logistik und hat das zentrale Ziel, alle Audi Produktionsstandorte weltweit bis 2025 bilanziell CO_2-neutral[1] zu stellen.

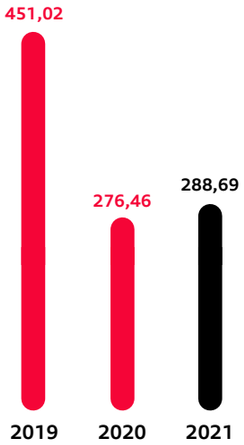
→ Mehr Informationen zu **Mission:Zero** finden Sie online unter: www.audi.com

Emissionen pro Fahrzeug

Intensität der Treibhausgasemissionen (Scope 1[5,7] und Scope 2[6,7]) in kg CO_2/Fahrzeug

Trotz erfolgreicher Umsetzung weiterer CO_2-reduzierender Maßnahmen an den Standorten, wie zum Beispiel der Bezug von 100 Prozent Ökostrom an den Außenstellen des Standortes Ingolstadt und der Bezug von Biogas für das Blockheizkraftwerk (BHKW) in den Böllinger Höfen am Standort Neckarsulm, sind die gesamt emittierten CO_2-Emissionen pro Fahrzeug (in kg) leicht gestiegen. Hauptgründe hierfür waren unter anderem ein witterungsbedingter Anstieg des Erdgasbezugs, die Auswirkungen der Corona-pandemie sowie eine durch Lieferengpässe verringerte Produktion mit unregelmäßigen Produktionstagen (höhere Grundlast). Der Intensitätsquotient – die Intensität der Treibhausgasemissionen bezogen auf die Automobilproduktion inklusive Komponentenfertigung – betrug im Berichtsjahr 288,69 kg CO_2 pro Fahrzeug.

Emissionen Segment Automobil (inklusive Komponenten) in kg/Fahrzeug



Weitere Umweltkennzahlen finden Sie im Anhang auf Seite 119 ff.

[5] Scope 1: Direkte CO_2-Emissionen. Diese Kenngröße setzt sich aus CO_2-Emissionen zusammen, die durch den Brennstoffeinsatz am Standort sowie durch CO_2-Emissionen aus dem Betrieb von Prüfständen verursacht werden. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 1 nach dem GHG-Protokoll.
[6] Scope 2: Indirekte CO_2-Emissionen. Diese Kenngröße erfasst die CO_2-Emissionen, die bei der Herstellung von bezogener Energie (Strom, Wärme, Kälte) entstehen. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 2 nach dem GHG-Protokoll.
[7] Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (→ siehe Text Umweltmanagement rechts). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet.

Umweltmanagement bei Audi

Audi analysiert die Umweltaspekte in seinem weltweiten Fabrikverbund genau – mit der Vision, seine Autos im Jahr 2025 in bilanziell CO_2-neutralen Werken[1] zu produzieren. Neben Emissionen betrachtet Audi dabei alle weiteren standortbezogenen Umweltaspekte der betrieblichen Wertschöpfung.

Grundlage für eine umweltverträgliche Produktion bei Audi sind Umwelt- und Energiemanagementsysteme, die das Unternehmen seit 1995 stufenweise eingeführt hat. In fast allen europäischen Automobilwerken des Audi Konzerns ist das Umweltmanagementsystem der Europäischen Union, EMAS (Eco-Management and Audit Scheme), installiert.

Die Audi Produktionsstandorte im In- und Ausland verfügen über zertifizierte Managementsysteme nach DIN EN ISO 14001[3] bzw. DIN EN ISO 50001[4]. Insbesondere die europäischen Standorte verfügen zusätzlich über eine Validierung nach EMAS, dem Premiumstandard der Europäischen Union. Dabei muss speziell dafür zugelassenen Umweltgutachter_innen nachgewiesen werden, dass die betreffenden Standorte ihre tatsächliche Umweltleistung nachhaltig steigern. Die Einhaltung gesetzlicher Anforderungen ist dafür die Ausgangsbasis.

Der Vorstand legt die Umwelt- und Energiepolitik fest, die für das gesamte Unternehmen verbindlich ist. Die Vorgaben werden in regelmäßigen Zeitabständen überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Die Umwelt- und Energiepolitik gilt für alle Produkte, Dienstleistungen und Tätigkeiten und wird auf allen Ebenen des Unternehmens umgesetzt. Die Organisationseinheit Umweltschutz koordiniert die ökologischen Aktivitäten des Audi Konzerns und ist zentrale Anlaufstelle für die jeweiligen Umweltschutzgremien des Volkswagen Konzerns. Sie erarbeitet übergeordnete und strategische Regelungen und setzt diese in die Praxis um. Der betriebliche Umweltschutz an den Standorten liegt im Verantwortungsbereich des_der jeweiligen Umweltschutzbeauftragten.

Geltungsbereich der Kennzahlen

Die Erhebung der Umweltkennzahlen erfolgt – soweit nicht anders angegeben – auf Basis der Volkswagen Norm 98000. Diese Norm legt fest, wie betriebliche Umweltdaten innerhalb des Volkswagen Konzerns und seiner Töchter ermittelt werden.

Ziel ist es, umweltrelevante Daten aus allen Werken vergleichbar zu erfassen und zu dokumentieren. Im Wesentlichen beruhen die Umweltdaten auf Messungen und Berechnungen.

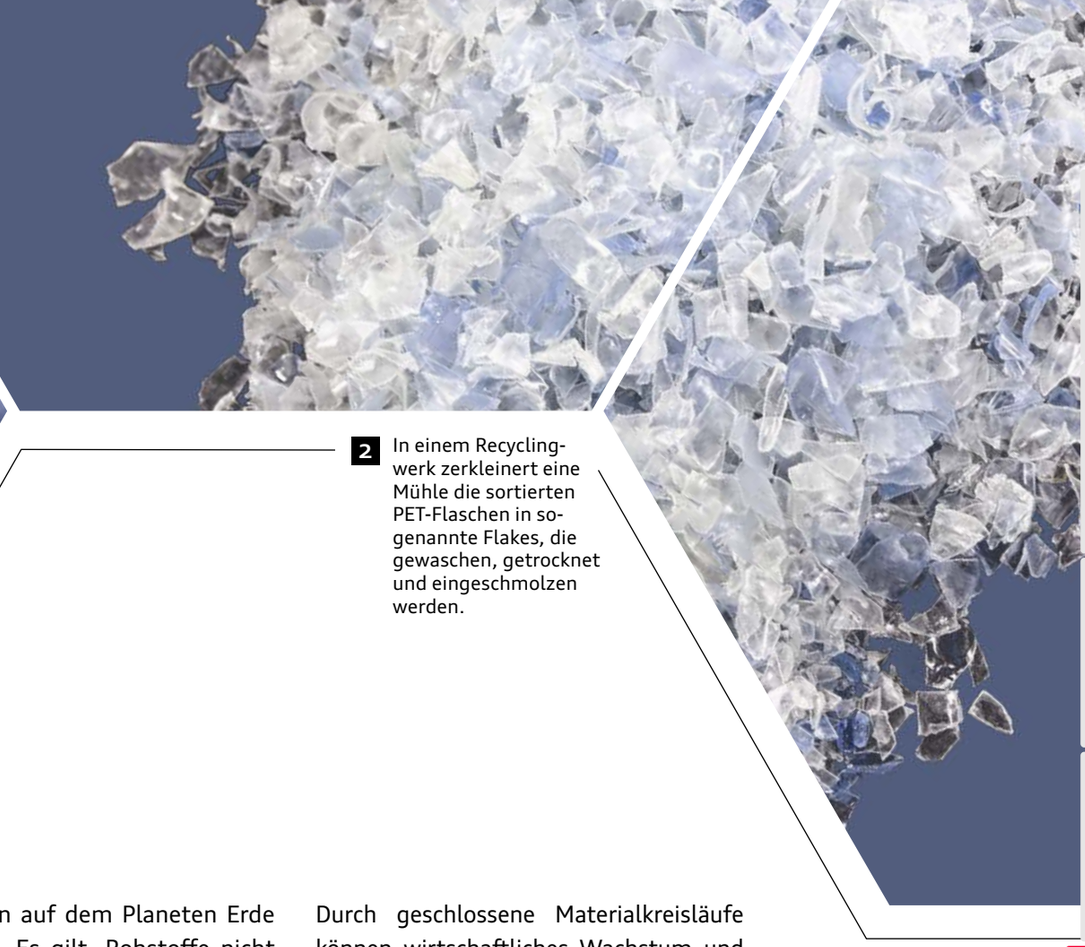
Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie zum Beispiel auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2020 anhand der Ist-Werte für 2020 aktualisiert.

Der Erfassungsumfang der Umweltkennzahlen bezieht sich auf die Produktionsstandorte des Audi Konzerns. Soweit nicht anders angegeben, sind dies die folgenden Werke: Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet.

Für eine bessere Nachvollziehbarkeit werden deshalb neben den Umweltdaten des Audi Konzerns (inklusive Motorradproduktion Ducati in Bologna und Amphur Pluakdaeng) auch die Umweltdaten der Automobilproduktion separat ausgewiesen (Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr und Sant'Agata Bolognese; inklusive San José Chiapa).

[1] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.
[3] ISO 14001: Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Győr, Brüssel, San José Chiapa, Sant'Agata Bolognese und São José dos Pinhais
[4] ISO 50001: Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Győr, Brüssel, San José Chiapa und Sant'Agata Bolognese

1 Schmuck und Taschen aus PET-Flaschen kennen Verbraucher_innen. Audi bietet unter anderem für den neuen A3 nun erstmals Sitzbezüge aus Recyclingmaterial an.



2 In einem Recyclingwerk zerkleinert eine Mühle die sortierten PET-Flaschen in sogenannte Flakes, die gewaschen, getrocknet und eingeschmolzen werden.

Audi verfolgt die Vision einer Circular Economy

Von Produktdesign und Einkauf über die Herstellung und Vermarktung bis zur Wiederverwendung und dem Recycling: Audi bewertet und verfolgt vielfältige Ansätze für eine Implementierung von Kreisläufen in die automobile Wertschöpfungskette.

Text: Manfred Dittenhofer und Sven Schulte-Rummel

Die Ressourcen auf dem Planeten Erde sind begrenzt. Es gilt, Rohstoffe nicht schneller zu verbrauchen, als sie von der Erde und ihren Ökosystemen pro Jahr regeneriert bzw. reproduziert werden können. Darum steht nachhaltiges Wirtschaften im Mittelpunkt der Audi Strategie.

Ein Ansatz besteht aus Sicht der AUDI AG in der Schließung von Wertstoffkreisläufen, also einer Circular Economy. Und dem konsequenten Fokus auf den Einsatz progressiver Technologie, um heute schon die Welt von morgen zu gestalten.

„Ein effizienter Einsatz von Ressourcen ist essenziell, vor allem mit Blick auf die Transformation hin zur Elektromobilität. Durch geschlossene Materialkreisläufe können wirtschaftliches Wachstum und Ressourcenverbrauch voneinander entkoppelt werden – zudem lassen sich Abhängigkeiten reduzieren“, erklärt Dennis Christian Meinen, Experte für Circular Economy bei Audi. Eine Circular Economy strebt danach, den Wert des Produktes und der Materialien möglichst lange zu erhalten und Downcycling zu vermeiden.

Gesamte Wertschöpfungskette im Blick

Das volle Potenzial der Kreislaufwirtschaft kann nur genutzt werden, wenn die gesamte, sehr komplexe automobile Wertschöpfungskette – die sich von der Entwicklung und Materialbeschaffung über die Herstellung und Vermarktung bis

Fotos: AUDI AG, Shutterstock

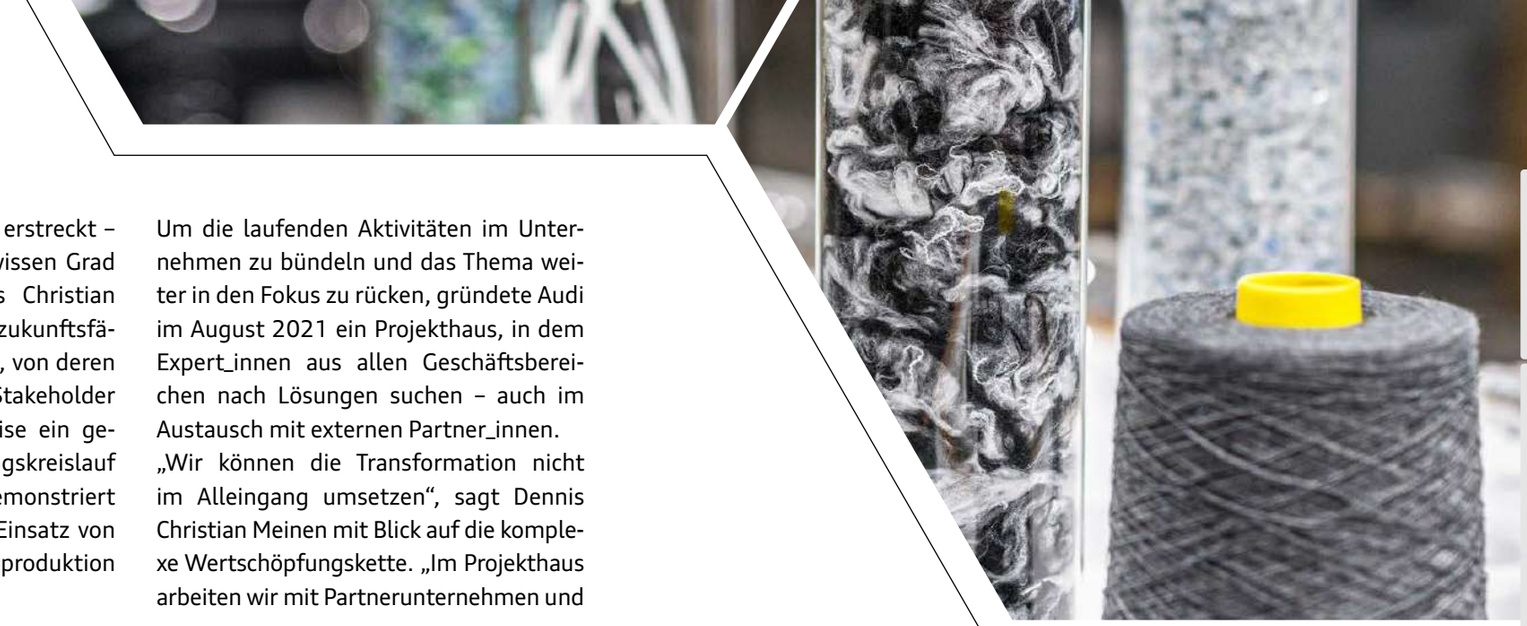
Etabliert: Aluminium Closed Loop verringert Verbrauch frischer Ressourcen im Automobilbau

Beim Einsatz von Aluminium als Karosseriematerial hat Audi schon 1994 Pionierleistungen vollbracht: Die erste Generation des Audi A8 hatte als erste Serienlimousine eine Vollaluminiumkarosserie. Seit über 25 Jahren wird das Material in immer mehr Baureihen eingesetzt. Ein möglichst effizienter Umgang mit dem in der Herstellung energieintensiven Werkstoff Aluminium ist für Audi dabei selbstverständlich.

Heute gelingt es Audi und seinen Lieferunternehmen, Aluminiumverschnitte in Neuwarenqualität aufzubereiten. Damit entfällt ein großer Teil der energieintensiven Herstellung von neuem Aluminium. Im Jahr 2021 wurden so in Zusammenarbeit mit den betroffenen Lieferunternehmen rund 195.000 Tonnen CO_2 (2020: 165.000; 2019: 150.000) vermieden. Ziel von Audi ist es, den Anteil von Sekundärmaterial weiter zu erhöhen. Das wiedergewonnene Aluminium wird in den Wertstoffkreislauf zurückgeführt und kann im Presswerk verwendet werden.

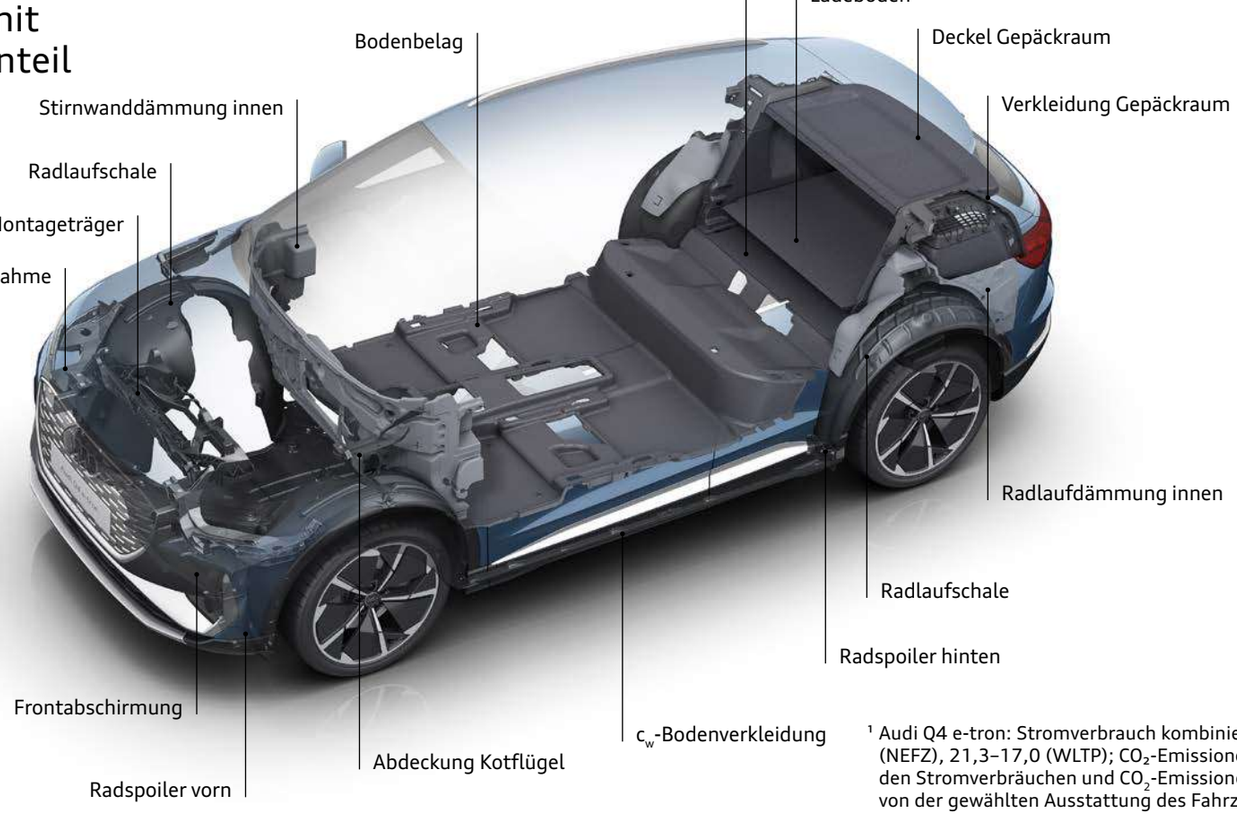
zur Nutzung und Verwertung erstreckt – betrachtet und zu einem gewissen Grad „neu gedacht“ wird. Dennis Christian Meinen: „Das Ziel von Audi: zukunftsfähige Geschäftsmodelle finden, von deren Realisierung am Ende alle Stakeholder profitieren.“ Wie beispielsweise ein geschlossener Wiederverwertungskreislauf erfolgreich funktioniert, demonstriert Audi bereits seit 2017 beim Einsatz von Aluminium in der Fahrzeugproduktion (siehe Kasten links).

Um die laufenden Aktivitäten im Unternehmen zu bündeln und das Thema weiter in den Fokus zu rücken, gründete Audi im August 2021 ein Projekthaus, in dem Expert_innen aus allen Geschäftsbereichen nach Lösungen suchen – auch im Austausch mit externen Partner_innen.
„Wir können die Transformation nicht im Alleingang umsetzen“, sagt Dennis Christian Meinen mit Blick auf die komplexe Wertschöpfungskette. „Im Projekthaus arbeiten wir mit Partnerunternehmen und



3 Düsen formen aus der Masse endlos lange Kunststoffstränge. Nach dem Erkalten häckselt eine Maschine diese in kleine Stücke. Im Ergebnis entsteht Granulat, das sogenannte Rezyklat, das durch Extrusion zu Fäden verarbeitet wird.

Audi Q4 e-tron[1]
Bauteile mit Rezyklatanteil



[1] Audi Q4 e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,2–15,8 (NEFZ), 21,3–17,0 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Fotos: AUDI AG

4 Diese Fäden werden schließlich für die Herstellung von Stoffen genutzt. Das Resultat sind Stoffe, die optisch und haptisch gleiche Qualitätsstandards wie klassische Textilbezüge gewährleisten.

Forschungseinrichtungen Hand in Hand, um Schritte in Richtung eines zirkulären Fahrzeugs zu gehen. Die wesentlichen Weichenstellungen werden schon beim Produktdesign gelegt, nicht erst wenn wir einzelne Bauteile ans Werktor geliefert bekommen oder beim Recycling selbst."

Recycling von Anfang an mitgedacht

Wer denkt mit Blick auf einen neuen Audi schon an dessen Verwertung? Audi selbst! Schon bei der Entwicklung eines Fahrzeugs wird bereits an Aspekte wie Wiederverwendung und Recyclingfähigkeit gedacht, und das bereits Jahre bevor das erste Serienfahrzeug das Werk verlässt. Den Rahmen für diese Planungen bilden gesetzliche Vorgaben[2].

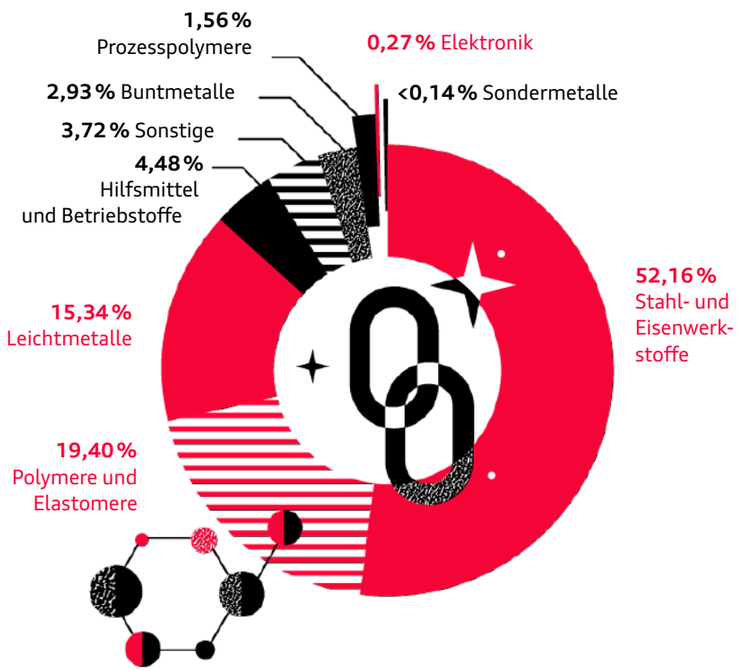
Mit Blick auf das Ende des Fahrzeuglebens ist für jedes Bauteil individuell über die weitere Vorgehensweise zu entscheiden. Zunächst sollte selbstverständlich eine Wiederverwendung oder Reparatur angestrebt werden. Getriebe zum Beispiel können aufbereitet und erneut eingesetzt und vermarktet werden. Lithium-Ionen-Akkus aus Elektrofahrzeugen können – wenn sie den hohen Anforderungen des Einsatzes im Fahrzeug nicht mehr gerecht werden – ein zweites Leben als Energiespeicher starten.

Einsatz von Rezyklaten im Neuwagen

Als ein Beitrag zur Ressourcenschonung kommen bei immer mehr Fahrzeugen Rezyklate zum Einsatz – aufbereitete Kunststoffe, die einem Recyclingprozess entstammen. Dabei geht es nicht nur darum, CO_2 einzusparen, sondern die Ressourcen effizient zu nutzen.

Im Elektro-SUV Audi Q4 e-tron[1] stecken über zwei Dutzend Bauteile mit Rezyklatanteil (siehe Infografik vorherige Seite). Quelle des Materials, aus dem diese Bauteile gefertigt werden, sind zum Beispiel industrielle Produktionsabfälle. Daraus werden auch Komponenten wie der Montageträger hergestellt – ein Bauteil, das besonders hohe Anforderungen hinsichtlich mechanischer Eigenschaften erfüllen muss. Außerdem bestehen die Scheinwerferaufnahmen, die Radlaufschalen, die Kotflügelabdeckungen, die Bodenverkleidung und die Radspoiler zu einem signifikanten Teil aus Sekundärmaterial.

Menge der von Audi verarbeiteten Rohstoffe in Fahrzeugen in 2021



Kunststoffe aus mechanischer Aufbereitung im Automobilbau

Im Durchschnitt sind heute in einem Audi 250 Kilogramm Kunststoffteile verbaut. Die im Fahrzeugbau verwendeten Kunststoffe sind beispielsweise durch Prägungen gekennzeichnet. Kunststoffteile können, nachdem sie zerkleinert und von anderen Stoffen getrennt wurden, in einem weiteren Prozess erneut zu Kunststoffgranulat verarbeitet werden.

Allerdings stößt dieses sogenannte mechanische Recycling von Plastik in der Regel dort an seine Grenzen, wo verschiedene Kunststoffe im Verbund verarbeitet werden und diverse Kleber und Füllstoffe (z. B. Glasfasern) oder Lacke zum Einsatz kommen. Zudem sinkt die Qualität der Kunststoffe mit jedem mechanischen Aufbereitungsschritt. Sie können in der Regel nicht mehr im Fahrzeugbau und insbesondere nicht für sicherheitsrelevante Bauteile verwendet werden.

Mit dem Pilotprojekt „Chemisches Recycling von Kunststoffen aus dem Automobilbau" zielte Audi darauf ab, intelligente Kreisläufe für Kunststoffe zu schaffen sowie diese Methode als Ergänzung für mechanisches Recycling und anstelle energetischer Verwertung zu etablieren.

[2] Zum gesellschaftlich wichtigen Thema Recycling gibt es klare Gesetze: Die deutsche Altfahrzeug-Verordnung schreibt beispielsweise seit 2015 vor, dass mindestens 95 Gewichtsprozent bezogen auf das durchschnittliche Fahrzeugleergewicht aller pro Jahr überlassenen Altfahrzeuge wieder verwendet bzw. verwertet werden. Selbstverständlich erfüllt Audi diese gesetzlichen Anforderungen.

[1] Audi Q4 e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 18,2–15,8 (NEFZ), 21,3–17,0 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Fotos: AUDI AG, Illustration: C3 Visual Lab

Chemisches Recycling von Kunststoffen

Kann die Idee des Aluminium Closed Loop (siehe Kasten „Closed Loop“, Seite 97) auch bei anderen Werkstoffen und mit Blick auf die Verwertung von Fahrzeugen funktionieren? Besonders bei gemischten, nicht sortenreinen Kunststoffabfällen ist dies eine Herausforderung – der sich Audi stellt. Das „Chemische Recycling“ bietet hier vielversprechende Ergebnisse und kann eine nachhaltigere Herstellung unterstützen.

Audi arbeitet mit Partnerunternehmen aus Forschung und Industrie an dieser Methode und schloss 2021 ein Pilotprojekt erfolgreich ab.

Der Prozess ist hochkomplex: Unterschiedliche Kunststoffe, die auch Fremdstoffe und Lacke enthalten dürfen, werden gesammelt, geschreddert und erhitzt. Im sogenannten Pyrolyseverfahren – ein thermochemischer Umwandlungsprozess, bei dem durch hohe Temperaturen die Bindungen innerhalb der Moleküle aufgespalten werden – entsteht bei 500 Grad Celsius das Pyrolyseöl, während sich ein Großteil der sonstigen Stoffe als Feststoffe am Boden absetzen. Durch den Entzug von Sauerstoff wird eine Verbrennung verhindert. Das Pyrolyseöl kann dann für die Produktion von hochwertigen Kunststoffbauteilen in Neuwarenqualität verwendet werden. Selbst bei sicherheitsrelevanten Bauteilen kann dieser recycelte Kunststoff zum Einsatz kommen.

Intelligente Kreisläufe reduzieren den Einsatz von Ressourcen

Das chemische Recycling von Kunststoff birgt enormes Potenzial, die Anzahl der nachhaltig hergestellten Teile eines Automobils signifikant zu erhöhen. Zudem soll das Verfahren, wenn es zur Herstellung von Bauteilen eingesetzt wird, CO_2-Emissionen einsparen im Vergleich zur energetischen Verwertung[3] von Kunststoffen. Die Nutzung des Pyrolyseöls ist ein gutes Beispiel dafür, wie der Einsatz von Ressourcen – in diesem Fall Rohöl – verringert und ökologische Fußabdrücke bei gleicher Produktqualität und -sicherheit reduziert werden können.

Das Pilotprojekt „Chemisches Recycling von Kunststoffen aus dem Automobilbau“ zielte darauf, intelligente Kreisläufe für Kunststoffe zu schaffen sowie diese Methode als Ergänzung für mechanisches Recycling und anstelle energetischer Verwertung[3] zu etablieren. Ein Erfolg nicht nur in der Sache, sondern auch in der Art und Weise, wie Audi das Projekt vorantrieb: in übergreifender Zusammenarbeit von Wissenschaft und Industrie.

[3] Können Abfälle nicht mehr stofflich recycelt werden, dann ist die energetische Verwertung eine weitere Option. Dabei werden zum Beispiel Abfälle in einer Müllverbrennungsanlage verbrannt und zur Energienutzung verwendet – in Form von Wärme und/oder Strom.

5 Für den Audi A3 gibt es verschiedene Stoffdesigns, die bis zu 89 Prozent Rezyklatanteil haben.

Nachhaltigkeitsziele der UN

SDGs im Fokus: So treibt Audi nachhaltige Veränderungen voran

Audi fördert eine nachhaltige Industrialisierung und treibt Innovationen voran.

Es gilt, die natürlichen Ressourcen nachhaltig und effizient zu nutzen, Abfälle zu vermeiden oder zu recyceln.

Der Kampf gegen den Klimawandel muss global vorangetrieben werden, Audi engagiert sich hierbei mit vielen Maßnahmen.

Fotos: AUDI AG

Mitarbeitende & Gesellschaft

101 Zahlen, bitte! Wichtige Daten und Fakten zur Arbeit bei Audi und den Mitarbeitenden der Vier Ringe

102 Transformation der Technischen Entwicklung: Wie Audi beim Umbau des Unternehmens Richtung Elektromobilität und Digitalisierung Maßstäbe setzt

105 Gemeinsam stark für Menschenrechte: Prof. Dr. Dorothée Baumann-Pauly, Direktorin des Center for Business and Human Rights, im Gespräch mit Marco Philippi, Leiter der Strategie Beschaffung bei Audi

Blick nach vorn: Über 85.000 Audianer_innen arbeiten weltweit erfolgreich an der Mobilität der Zukunft.

Audi lebt soziale Verantwortung und Solidarität innerhalb und außerhalb der Werktore und übernimmt Verantwortung für Mitarbeitende und Gesellschaft. Das Unternehmen hat dabei viele unterschiedliche Facetten im Blick – bei denen immer der Mensch im Mittelpunkt steht.

Photo: Stocksy

Mehr als ein Arbeitsplatz

Nur wer selbst begeistert ist, kann andere begeistern. Deshalb sorgt Audi für attraktive Arbeitsbedingungen. Wichtige Zahlen und Fakten zur Arbeit bei den Vier Ringen.

Ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement

und ein integriertes Arbeitsschutzsystem sind zwei Ansätze von Audi, um Arbeitsunfälle zu minimieren und die Gesundheit sowie die körperliche und psychische Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden zu stärken. Die Unfallhäufigkeit in der Markengruppe Audi[3] betrug im Jahr 2021 4,6[1] (2020: 6,2[3]). Der Gesundheitsstand in der AUDI AG betrug 2021 95,4 Prozent[2,4,5] und lag damit exakt auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahr.

Kompetenzen entwickeln und fördern:

Transformation erfordert neue Schlüsselkompetenzen. Die Kompetenz- und Qualifizierungsbedarfe wandeln sich. Die Audi Akademie bündelt alle Bildungsaktivitäten bei Audi – von der Berufsausbildung bis zur Weiterbildung und Kompetenzentwicklung – und gestaltet so gemeinsam mit den Fachbereichen den Kompetenzvorsprung von Audi. Für Fort- und Weiterbildung stellt die AUDI AG bis 2025 ein Budget von bis zu 500 Mio. EUR bereit. Zusätzlich gibt es ein Zusatzbudget von 100 Mio. EUR für passgenaue Qualifizierungsmaßnahmen. Im Berichtsjahr 2021 haben insgesamt 57.982[6] (2020: 53.029) Teilnehmer_innen der AUDI AG in Deutschland eine von 7.862[6] (2020: 7.291) Qualifizierungsmaßnahmen besucht. In Summe absolvierten sie 518.918[6] (2020: 532.832) Stunden.

Selbstbestimmt arbeiten:

Audi schafft Freiräume für unterschiedliche Lebensphasen und berücksichtigt dabei die Bedürfnisse der Mitarbeitenden. Dazu gehören auch moderne Arbeitszeitmodelle für Mitarbeiter_innen. Zum Jahresende 2021 waren 4.373[1] (2020: 4.327) Mitarbeitende bei der AUDI AG in einem Teilzeitverhältnis beschäftigt.

Die Belegschaft des Audi Konzerns

betrug im Jahr 2021 85.750[2,4] und ging damit im Vergleich zum Vorjahr (87.996) leicht zurück. Der Frauenanteil erhöhte sich im Jahr 2021 auf 15,4 Prozent[1,4] (2020: 15,2).

Audi stärkt die Vereinbarkeit von Familie und Beruf:

Beschäftigte können etwa in Teilzeit arbeiten oder Pflegezeit nehmen, um Familienangehörige zu unterstützen. Viele Mitarbeitende entscheiden sich für eine Elternzeit. Das Unternehmen hilft dann bei der Wiedereingliederung und vermittelt Mitarbeitenden in Elternzeit zusätzliche Jobqualifizierungen, die die Rückkehr ins Berufsleben erleichtern. Im Jahr 2021 befanden sich insgesamt 3.729[1] (2020: 3.788) Beschäftigte der AUDI AG in Elternzeit, davon waren 1.648 (2020: 1.598) weiblich und 2.081 (2020: 2.190) männlich. Im Schnitt nahmen Mitarbeitende wie im Vorjahr zehn Monate Elternzeit in Anspruch.

Mehr Zahlen zur Audi Belegschaft finden Sie im Anhang auf Seite 122 ff.

[1] zum 31.Dezember des Berichtsjahres
[2] Jahresdurchschnitt
[3] Die Kennzahl Unfallhäufigkeit gibt die Anzahl der Betriebsunfälle, die mindestens einen Tag Arbeitsausfall nach sich ziehen, je eine Million geleisteter Arbeitsstunden an. Ab dem Jahr 2021 wird diese Kennzahl für die Audi Markengruppe berichtet. Die Audi Markengruppe umfasst alle fahrzeugproduzierenden Gesellschaften, exklusive Lamborghini und Ducati, die separat ausgewiesen werden (siehe Seite 122ff.). Die Kennzahlen für die Jahre 2019 und 2020 beziehen sich ausschließlich auf die AUDI AG.
[4] ohne Auszubildende
[5] Der Gesundheitsstand berechnet sich durch die Formel 100 – (Krankheitstage/bezahlungrelevante Tage) * 100
[6] Live-Online- oder Präsenztrainings, ohne Web-Based-Trainings

Illustrationen: C3 Visual Lab

Mitten in der Transformation

Elektrisch, digital, automatisiert: Beim rasanten Wandel von Audi spielt die Technische Entwicklung eine Schlüsselrolle. Und sie hat starke Antworten: Fortlaufende Entwicklung statt Denken in Zyklen. Design von innen nach außen. Eine neue Führungs- und Zusammenarbeitskultur. Und nicht zuletzt: Umfangreiche Qualifizierungsmaßnahmen.

Text: Klaus Werle

Wenn Jan Michel die Unübersichtlichkeit unserer Zeit in Worte fassen will, dann benötigt der promovierte Physiker dafür exakt vier Buchstaben: VUCA. Das Kürzel steht für Volatility, Uncertainty, Complexity, Ambiguity – Volatilität, Ungewissheit, Komplexität, Mehrdeutigkeit. Seit Juni 2020 ist Michel in der Funktion als Chief Transition Architect der Technischen Entwicklung (TE) bei Audi tätig. In Vorträgen, Artikeln und Gesprächen betont er immer wieder die eine Sache, die in dieser VUCA-Welt absolut sicher ist: Alles verändert sich.

Eine abstrakte Erkenntnis – doch für die TE-Mitarbeiter_innen ist sie konkreter Alltag. Etwa für Markus Zimmermann: Er hat Fahrzeug- und Motorentechnik in Stuttgart studiert, sein erster Job führte ihn 2012 als Entwickler zu Audi zur Bauteilentwicklung für Verbrennungsmotoren. „V8, V10, das war schon sehr reizvoll, diese großvolumigen Motoren“, sagt der 37-Jährige. „Aber schon als ich bei Audi anfing, war mir klar, dass ich nicht mein Leben lang an Verbrennern arbeiten werde.“ Heute liegt sein Hauptaugenmerk auf Elektrokomponenten von Hybridmodellen.

Vom Verbrenner zur E-Maschine, von Blech zu Bits

Die Gesellschaft hat heute eine ganz neue Sicht auf Mobilität. Die Umsätze der Branche werden sich verschieben – vom Verbrenner zum E-Antrieb, von Hardware- zu Softwarelösungen. „Die Zukunft der Mobilität ist vollelektrisch, vernetzt, hoch digital und vor allen Dingen nahtlos in das Leben unserer Kund_innen integriert. Dafür haben wir ganz neue Denk- und Arbeitsweisen in der Technischen Entwicklung eingeführt“, sagt Oliver Hoffmann, seit März 2021 Audi Entwicklungsvorstand.

Das Ziel ist klar: ein umfangreiches und lückenloses Ökosystem für elektrisch und automatisiert fahrende Autos. Dazu braucht es eine effiziente Herangehensweise bei der Entwicklung auslaufender Verbrenner und hochlaufender Elektrofahrzeuge. Und eine unverwechselbare Audi DNA für zukünftige Produkte. Oliver Hoffmann: „Wir wollen die Grundgenetik unserer Produkte ganz klar beschreiben: Wie sieht ein Audi der Zukunft aus? Wie fährt er und wie fühlt er sich an?“ Die Automobilindustrie befindet sich wohl

Foto: AUDI AG

Nachhaltigkeitsziele der UN

SDGs im Fokus: So treibt Audi nachhaltige Veränderungen voran

4 HOCHWERTIGE BILDUNG

Ziele sind inklusive, gleichberechtigte und hochwertige Bildung sowie Möglichkeiten für lebenslanges Lernen.

8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTSWACHSTUM

Es gilt, die Chancen gerechter digitaler und ökologischer Transformation zu nutzen, um nachhaltiges Wirtschaftswachstum zu fördern.

Früher entwickelte er großvolumige Motoren, heute arbeitet er mit E-Antrieben und Batterien: Fahrzeug- und Motorentechniker Markus Zimmermann.

in einer der herausforderndsten und spannendsten Dekaden ihrer Geschichte. Die Technische Entwicklung spielt dabei eine zentrale Rolle – sie steckt mitten in einer fundamentalen Veränderung. Und sie hat starke Antworten: ambitionierte Ziele, Begeisterung für Technologie und ein beherzter Kulturwandel.

Ziele: Was wollen wir erreichen?

„Dass Elektro die Zukunft ist“, sagt Markus Zimmermann, „das hat sich schon länger abgezeichnet.“ Bereits seine Abschlussarbeit an der Uni schrieb er über Thermomanagement von Batterien. Inzwischen verfolgen fast alle Hersteller die Strategie, ihre Automobile künftig nur leise surren statt laut brummen zu lassen. Audi wird ab 2026 neue Modelle nur noch mit Elektroantrieb auf den Markt bringen – als Teil der Strategie „Vorsprung 2030“ (siehe auch Seite 19).

Noch wichtiger als Elektro aber ist die Vernetzung, die „Software Readiness“ aller Elemente. „Das Auto der Zukunft wird zum Mobile Device“, sagt Jan Michel. Dahinter steht eine Revolution im Verhalten der Nutzer_innen: Was einst dazu diente, schnell und bequem von A nach B zu kommen, soll demnächst Büro oder Kino oder Einkaufszentrum werden. Erst recht mit Einführung des automatisierten Fahrens. Wenn in Zukunft zeitweise die eigentliche Fahraufgabe entfällt, wird die Gestaltung und Ausstattung des Innenraums zum zentralen Kaufanreiz.

Von innen nach außen denken

Die TE ist darauf vorbereitet: Statt zuerst das äußere Design zu entwerfen, werden Autos künftig von innen nach außen gedacht. Das Interieur soll für Kund_innen zur Lebenswelt werden. Damit dominiert es die gesamte Gestaltung. Beispiel Licht: „Wir gehen weg vom bloßen Anzeigen und hin zur Kommunikation“, erklärt Dietmar Scherer, Leiter Strategie in der TE.
Um auf Augenhöhe mit den Bedürfnissen der Kund_innen und mit Technologiesprüngen zu bleiben, richtet die TE ihre Arbeit an einem neuen Leitgedanken aus: fortlaufende Entwicklung statt Denken in Zyklen. Statt auf einzelne Meilensteine wie den Produktionsstart hinzuarbeiten, agiert der Bereich wie eine Tech Company: Die Entwicklung eines Modells ist nie abgeschlossen, sondern wird ständig verbessert und aktuell gehalten, etwa durch Software-Updates. Und das mit den hohen Qualitäts- und Sicherheitsansprüchen der Marke Audi.

„Egal, ob in der Technischen Entwicklung oder in anderen Bereichen des Unternehmens – Systems Engineering geht alle etwas an.“

Jan Michel
Chief Transition Architect
der Technischen Entwicklung (TE)

„Wir alle müssen flexibler, anpassungsfähiger und kooperativer werden. Kernelement unserer Kultur sind Wille, Ausdauer und die Entschlossenheit, neue Wege zu gehen.“

Anna Gutzmann
Projektleiterin Kommunikation und Kultur

Matrixstruktur statt funktionaler Silos

Weiteres Kernprinzip: Systems Engineering. Dachten die Ingenieur_innen früher vor allem in Bauteilen, werden die Fahrzeuge jetzt in Systeme unterteilt, die sich an den relevanten Softwarelösungen orientieren. Ein Beispiel: Wurden die Blinker einst als eigenständiges Bauteil entwickelt, gehören sie heute zum System „Einparken“, in dem zahlreiche Funktionen wie Sensorik, Lenkung und eben die Blinker zusammenspielen müssen. „Wer Systems Engineering nicht verstanden und verinnerlicht hat, wird sich in unserer Branche in den nächsten Jahren schwertun. Egal, ob in der Technischen Entwicklung oder in anderen Bereichen des Unternehmens – Systems Engineering geht alle etwas an“, verdeutlicht Jan Michel.

Um Systems Engineering mit Leben zu füllen, gilt seit September 2020 die Formel: „Projekt führt, Linie setzt um.“ Das heißt: Die Baureihenstruktur, die für die Fahrzeugprojekte verantwortlich ist, entscheidet über das „Was“ und „Wann“ der Produkte, die TE ist zuständig für das „Wer“ und „Wie“. Als Bindeglied agieren Chefingenieur_innen, deren Position neu geschaffen wurde: Sie haben die technisch-inhaltliche Verantwortung und vergeben die Budgets.

„Die Zukunft der Mobilität ist vollelektrisch, vernetzt, hoch digital und vor allen Dingen nahtlos in das Leben unserer Kund_innen integriert. Dafür haben wir ganz neue Denk- und Arbeitsweisen in der Technischen Entwicklung eingeführt.“

Oliver Hoffmann
Mitglied des Vorstands der AUDI AG,
Technische Entwicklung

Vorhandenes Wissen nutzen – und ausbauen

Wenn die Autos anders werden, müssen die Menschen, die sie entwickeln, andere Dinge können. „Uns ist wichtig, dass niemand bei der Transformation auf der Strecke bleibt. Wir setzen auf Weiterbildung“, erläutert TE-Stratege Dietmar Scherer. Nicht selten liegt die Neuorientierung ganz nah. Ende 2019 etwa suchte die Batterieentwicklung in Ingolstadt Unterstützung – und Markus Zimmermann sagte zu. „Ich konnte sofort mein Wissen einbringen, zum Beispiel im Bereich der Fahrzeugtests, habe aber auch viel Neues gelernt“, erklärt er. Inzwischen arbeitet Zimmermann als Modulverantwortlicher für Batterien in Plug-in-Hybriden wie etwa dem Audi Q7[1] oder dem Audi Q8[2]. Seine Aufgabe ist es, sicherzustellen, dass die Batterien den im Lastenheft genannten Anforderungen und Sicherheitsbestimmungen genügen.

[1] Audi Q7 TFSI e: Kraftstoff-/Stromverbrauch kombiniert in l/100 km / kWh/100 km: 2,4/20,3–2,2/19,9 (NEFZ), 2,2/23,9–2,0/23,0 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 54–50 (NEFZ), 51–45 (WLTP). Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.
[2] Audi Q8 TFSI e: Kraftstoff-/Stromverbrauch kombiniert in l/100 km / kWh/100 km: 2,8/22,9–2,6/21,9 (NEFZ), 2,6/25,2–2,1/23,5 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 63–59 (NEFZ), 60–48 (WLTP). Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

Fotos: AUDI AG

Tausende Trainings für die Zukunft

Zahlreiche Qualifizierungsmaßnahmen hat das Unternehmen im Angebot. Im Fokus stehen die Transformation und die dafür benötigten Zukunftskompetenzen der Mitarbeitenden. „Deshalb investieren wir in unsere Mitarbeitenden. Bis 2025 haben wir ein Fort- und Weiterbildungsbudget von bis zu 500 Millionen Euro bereitgestellt“, sagt Personalvorständin Sabine Maaßen, „zusätzlich investieren wir 100 Millionen Euro Transformationsbudget. So treiben wir die Personaltransformation von innen heraus und setzen auf unsere eigene Belegschaft. Besonders in der Technischen Entwicklung spielen diese Qualifizierungsprogramme eine wichtige Rolle.“

Allein im Jahr 2021 wurden aus der TE rund 6.000 Teilnehmende an transformationsrelevanten Qualifizierungen registriert. Von Softwareentwicklung und Data Analytics über Elektroantrieb und Ladetechnologie bis hin zu System- und Funktionsentwicklung sowie Systems Engineering: Viele weitere der rund 10.500 TE-Mitarbeiter_innen werden in den kommenden Jahren entsprechende Trainings oder Qualifizierungen erhalten – an der TH Ingolstadt, der Hochschule Heilbronn oder der TU München, beim TÜV Süd, in den Bereichs- und Konzernakademien sowie am Standort Neckarsulm, der zum Kompetenzzentrum für Elektromobilität und Hochvoltbatterien ausgebaut wird.

Seit 2018 wurden bereits rund 500 TE-Mitarbeiter_innen in vier bestehenden Hochschulprogrammen weiterqualifiziert. Auch Zimmermann hat ein speziell auf ihn und 20 Kolleg_innen seiner neuen Abteilung zugeschnittenes Programm an der TH Ingolstadt absolviert: Batterieaufbau und -management, Sicherheitsfragen, Wettbewerbsanalyse – insgesamt acht Vorlesungen plus Abschlussprüfung.

„Wir investieren in unsere Mitarbeitenden. Bis 2025 haben wir ein Fort- und Weiterbildungsbudget von bis zu 500 Millionen Euro bereitgestellt.“

Sabine Maaßen
Mitglied des Vorstands der AUDI AG, Personal und Organisation

„Wir nehmen unsere Mitarbeitenden frühzeitig auf diesen Weg mit.“

Edith Öchsner
Leiterin des Bereichs Steuerung von Ressourcen und Prozessen, Technische Entwicklung

Für alle Maßnahmen gilt: „Wir wissen, dass wir ambitionierte Ziele haben. Um diese zu erreichen, gehen wir mit Augenmaß vor und nehmen unsere Mitarbeitenden frühzeitig auf diesen Weg mit“, sagt Edith Öchsner, Leiterin des Bereichs Steuerung von Ressourcen und Prozessen in der Technischen Entwicklung. Klar, aus einem Motorfachmann wird über Nacht kaum ein Hardcore-Coder – aber warum sollten Fahrwerksexpert_innen ihr Wissen nicht um das Feld elektrischer Antriebe erweitern? „Entscheidend ist ein Grundverständnis von technischer Entwicklung und den Prozessen im Unternehmen“, weiß Zimmermann, „dann kann man neue Inhalte schnell adaptieren.“

Transformation funktioniert nur mit Begeisterung, Motivation und Mut der Mitarbeitenden

Neue Technik, neue Zusammenarbeit, neue Qualifikationen – es ist ein gigantisches Unterfangen, das die TE gut für die Herausforderungen der Zukunft rüsten wird. Eines ist dabei ganz wichtig: Transformation ist vor allem Kopfsache. Es geht darum, die Mitarbeitenden zu begeistern, sie mitzunehmen und sie zu motivieren, die Veränderung aktiv mitzugestalten. Denn: „Wir alle müssen flexibler, anpassungsfähiger und kooperativer werden“, sagt Anna Gutzmann, Projektleiterin Kommunikation und Kultur. Das fängt bei der Führung an: Top-down war gestern – in der Matrix geht es heute darum, sich abzustimmen und gemeinsam ein Ziel zu verfolgen. Das setzt sich fort in einem neuen Verständnis von Technologie: „Wir denken nicht nur darüber nach, das Auto zu verbessern. Wir wollen das Leben unserer Kund_innen verbessern und einfacher machen“, sagt Hoffmann. Technik ist schließlich kein Selbstzweck, „Meaningful Technology“ nennt es Audi. Erfolg in der Entwicklung bemisst sich also nicht mehr in Einzelfeatures, sondern im Gesamterlebnis der Kund_innen.

„Uns ist wichtig, dass niemand wegen der Transformation auf der Strecke bleibt. Wir setzen auf Weiterbildung.“

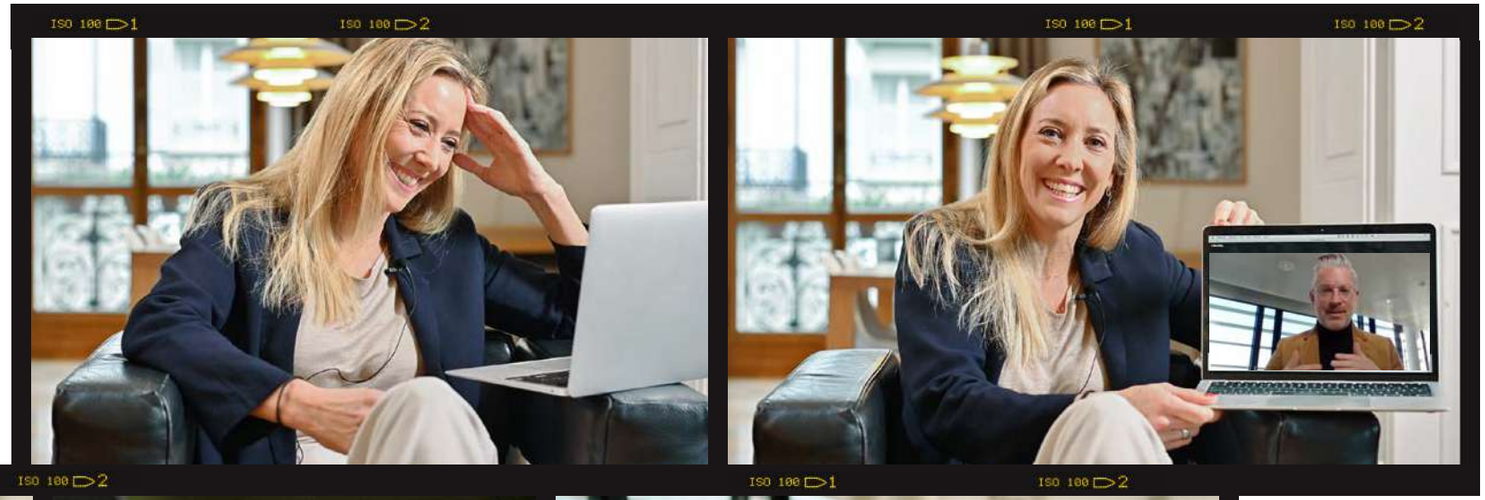
Dietmar Scherer
Leiter Strategie in der Technischen Entwicklung

Offenheit für Neues

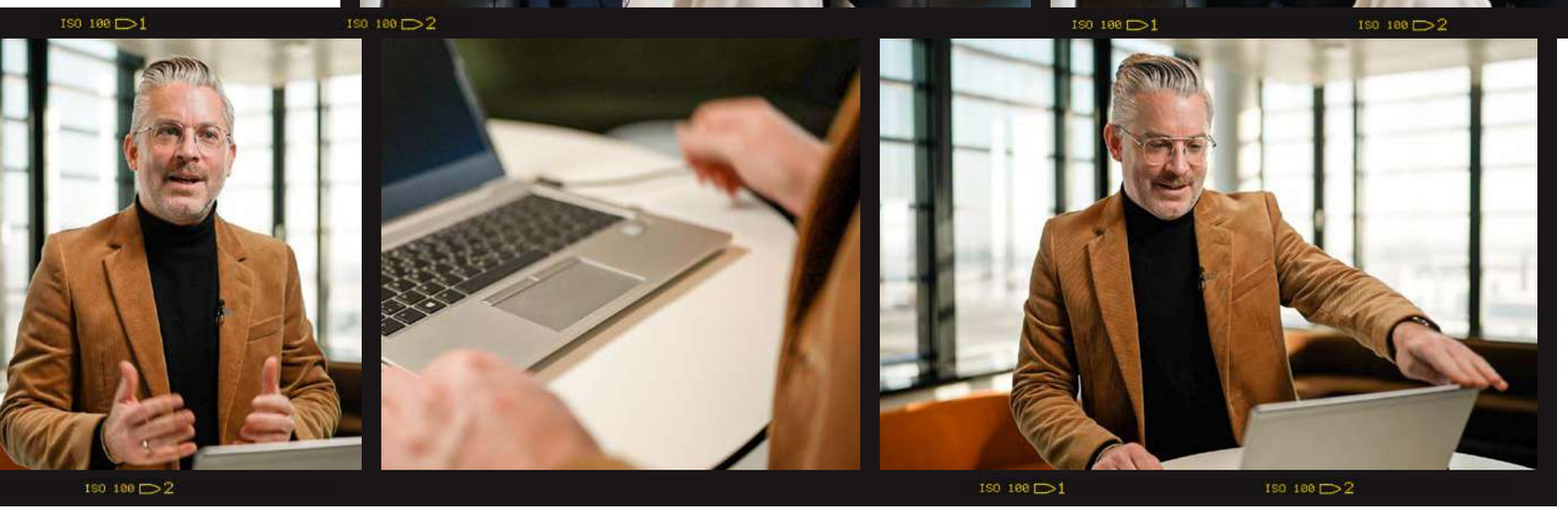
Und schließlich die Werte: Erfolg in der VUCA-Welt haben nicht Einzelkämpfer_innen, sondern Teams. Nicht das Beharren, sondern die Offenheit für Neues. „Kernelemente unserer Kultur sind Wille, Ausdauer und die Entschlossenheit, neue Wege zu gehen“, sagt Gutzmann.

Wie erfüllend neue Wege sein können, hat Markus Zimmermann bereits erfahren. „Beim Verbrennungsmotor hatte ich nicht das Gefühl, noch etwas grundlegend Neues beitragen zu können.“ Batterien hingegen sind im Vergleich ein Bauteil, bei dem noch viele Fragen offen sind: „Hier kann ich echte Pionierarbeit leisten.“ Ganz im Sinne des TE-Mottos: „Unsere beste Zeit kommt jetzt.“ Die Transformation hat gerade erst begonnen. Veränderung ist nun Tagesgeschäft.

Fotos: AUDI AG



Engagierte Expertin: Prof. Dr. Dorothée Baumann-Pauly forscht und lehrt im Bereich Human Rights. Sie wirbt dafür, wissenschaftliches Know-how bei der Entwicklung universeller Standards verstärkt zu nutzen.



Integrierte Nachhaltigkeit: Marco Philippi setzt sich dafür ein, ESG als integrales Entscheidungskriterium in allen Köpfen und Prozessen bei Audi zu verankern.

Fotos: Tobias Kempe, François Wavre

„Gemeinsam stark für Menschenrechte“

Lieferketten im Automobilsektor sind hoch komplex. Wie kann ein Unternehmen wie Audi zur Achtung der Menschenrechte beitragen – und zwar in allen Phasen des Fahrzeuglebenszyklus? Welche Herausforderungen und Fortschritte gibt es? Im Gespräch beleuchten Prof. Dr. Dorothée Baumann-Pauly, Direktorin des Geneva Center for Business and Human Rights, und Marco Philippi, Leiter der Audi Beschaffungsstrategie, aktuelle Lösungsmodelle zur Sorgfaltspflicht – von Rohstoff bis Recycling, von KI-gestütztem Monitoring bis Supplier Diversity.

Im Juni 2021 hat der Deutsche Bundestag das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz beschlossen, es gilt ab dem 1. Januar 2023 für Unternehmen mit mindestens 3.000 Beschäftigten. Was ändert es?
Dorothée Baumann-Pauly: Das Gesetz in Deutschland ist erst mal sehr begrüßenswert, denn es erhöht die Aufmerksamkeit von Unternehmen für dieses Thema – so hoch auf der Agenda waren Menschenrechte in der Lieferkette wohl noch nie. Andererseits bleiben viele Fragen zur Umsetzung offen. Zum Beispiel betrifft das Gesetz nur die direkten Lieferant_innen eines Unternehmens, doch oftmals liegen die größten Risiken viel tiefer in der Lieferkette. Außerdem sehe ich die Gefahr, dass die Sorgfaltspflichten, die aus dieser Gesetzgebung entstehen, komplett in die Rechtsabteilung von Unternehmen verschoben werden. Dabei sollten sie im Kerngeschäft, also in den direkt betroffenen Bereichen und Abteilungen, verankert sein und von Unternehmen als Chance wahrgenommen werden, mehr Verantwortung für die gesamte Lieferkette zu übernehmen.

Wie steht Audi zu diesem Gesetz?
Marco Philippi: Dass nun ein verbindlicher rechtlicher Rahmen festgelegt wurde, begrüßen wir ausdrücklich. Das Gesetz ist aus den Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte der Vereinten Nationen hervorgegangen, an denen wir unsere Arbeit schon zuvor verstärkt ausgerichtet haben – es war also keine Überraschung für uns. Aktuell prüfen wir, welche Sorgfaltspflichten wir bereits erfüllen und wo wir noch nachjustieren müssen. Auch im Rahmen des Branchendialogs der Bundesregierung, der aus dem Nationalen Aktionsplan für Wirtschaft und Menschenrechte entstanden ist, haben wir bereits konstruktiv und im Multi-Stakeholder-Ansatz Aspekte der praktischen Umsetzung diskutiert. Aber ja, es bleiben Fragen offen.

LkSG in Kürze

Das neue Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz im Überblick

Es gilt
ab 1. Januar 2023 für in Deutschland ansässige Unternehmen ab 3.000 Beschäftigten; ab 2024 für Unternehmen ab 1.000 Beschäftigten.

Es regelt
die Einhaltung von menschenrechtsbezogenen und umweltbezogenen Pflichten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie im eigenen Geschäftsbereich.

Es bestraft
Verstöße mit Zwangs- und Bußgeldern (bis zu 2 Prozent des Konzern-Jahresumsatzes) sowie Ausschluss von öffentlichen Vergaben.

Fotos: François Wavre, Illustrationen: C3 Visual Lab

Prof. Dr. Dorothée Baumann-Pauly, geboren in Göppingen, lehrt am Institute of Management der Universität Genf und ist Direktorin des Geneva Center for Business and Human Rights. Sie forscht, lehrt und publiziert seit vielen Jahren in den Bereichen Business Ethics, Corporate Social Responsibility, Global Governance und Multi-Stakeholder-Initiativen. Außerdem ist sie Research Director am NYU Stern Center for Business and Human Rights.

Können Sie kurz erläutern, welche?
Philippi: Es ist noch unklar, anhand welcher Kriterien die zuständige Behörde die Einhaltung vereinzelter gesetzlicher Vorgaben prüfen wird. Um den Punkt von Frau Prof. Baumann-Pauly aufzugreifen: Die Implementierung weiterer Vorgaben verbleibt bei uns nicht allein bei Compliance und der Rechtsabteilung. Bei Audi liegt die operative Umsetzung in den Fachbereichen, zum Beispiel hier in der Beschaffung. Unsere Rechtsabteilung dient uns als Sparringspartner. Was den Fokus des Gesetzes auf die direkten Lieferant_innen anbelangt: Es ist richtig, dass die schwerwiegendsten Risiken vor allem in den tieferen Lieferketten entstehen. Um uns auch dort gemeinsam für Menschenrechte starkzumachen, steigen wir bereits heute nach Risikohöhe priorisiert tiefer ein, etwa durch Transparenzprojekte und die gezielte Zusammenarbeit in Initiativen mit verschiedenen Stakeholdern. Aber auch bei unseren über 14.000 direkten Zulieferfirmen sind wir nicht ohne Risiko. Hier haben wir auf Basis unseres Vertragsverhältnisses ein deutlich höheres Einflussvermögen. Das passiert über verschiedene Ansätze, wie die vertragliche Verankerung von Verpflichtungen auch zum Thema Menschenrechte in Form des Code of Conduct für Geschäftspartner der Volkswagen Group oder durch unser Audi Nachhaltigkeitsrating. Nur bei positivem Ergebnis ist eine Geschäftsbeziehung mit Audi möglich.

Frau Prof. Baumann-Pauly, Sie forschen seit Langem zu Menschenrechten entlang der Lieferkette. Was sind aus Ihrer Sicht die dringendsten Herausforderungen für Unternehmen wie Audi?
Baumann-Pauly: Ein Hauptproblem ist, dass global operierende Unternehmen es mancherorts mit Nationalstaaten zu tun haben, in denen Rechtsstaatlichkeit kaum gewährleistet werden kann. Diese Lücke gilt es zu schließen – vor allem bei den indirekten Zulieferunternehmen, die Rohstoffe vor Ort abbauen. Im Automobilsektor gilt dies vor allem

für die Grundstoffe, die zur Batterieherstellung für Elektroautos gebraucht werden, also Nickel, Lithium, Kupfer und Kobalt. Ich habe mich intensiv mit Kobalt beschäftigt, das zurzeit zu mehr als zwei Dritteln aus der Demokratischen Republik Kongo kommt. Dort herrschen sehr schwierige Bedingungen: große Armut, hohe Korruption, regionale Konflikte, zahlreiche Regulierungslücken. Im Kleinbergbau, der rund 30 Prozent der Produktion im Kongo ausmacht, graben Minenarbeitende mit Händen oder sehr einfachen Werkzeugen tiefe Tunnel, um an das Kobalt zu kommen. Diese Tunnel stürzen oft ein. Teilweise helfen auch Kinder beim Abbau mit. Solche gravierenden Probleme kann niemand allein lösen. Wenn also Unternehmen von dort Rohstoffe beziehen, müssen sie sich gemeinsam engagieren und mit zivilgesellschaftlichen Akteur_innen universelle Standards entwickeln. Einen solchen Standard erarbeiten wir zurzeit im Rahmen der Cobalt Action Partnership, die wiederum eine Initiative der von Audi mitgegründeten Global Battery Alliance (GBA) ist. Hier geht es um klare, verbindliche Regeln für den Kobalt-Kleinbergbau im Kongo. Solche Regeln schaffen mehr Sicherheit – auch für Investor_innen und Kund_innen.

Läge nicht eine Lösung darin, problematische Rohstoffe einfach zu ersetzen?
Baumann-Pauly: Mittelfristig lassen sich sicher nicht alle Rohstoffe mit problematischem Abbauhintergrund ersetzen, man verlagert so nur die Probleme. Für die nächsten zehn Jahre, denke ich, sind Lithium-Ionen-Batterien und deren Bestandteile sicherlich der Schlüssel zur Elektromobilität. Wir sollten das so annehmen und auch die Chance sehen, die sich daraus beispielsweise für die sozioökonomische Entwicklung von Ländern wie etwa dem Kongo ergibt. Es gilt vor allem, transparentere Indikatoren für Investor_innen zu schaffen – zum Beispiel sollte bei den Partnerschaften von Unternehmen und Zulieferfirmen die Frage des Vertrauensverhältnisses eine wichtigere Rolle spielen. Bei der Erarbeitung passgenauer Metriken kann die Wissenschaft einen wichtigen Beitrag leisten.

Marco Philippi, geboren in München, ist studierter MBA und Diplom-Betriebswirt (FH) und arbeitet seit 2004 in diversen Funktionen im Volkswagen Konzern. Seit 2019 verantwortet er als Leiter der Beschaffungsstrategie in Ingolstadt die Nachhaltigkeit in der Lieferkette sowie das Innovationsmanagement mit Lieferant_innen.

Welchen Weg schlagen Sie vor, um maximale Menschenrechtssorgfalt in der Lieferkette zu erreichen?
Baumann-Pauly: Einen partnerschaftlichen Dialog mit allen Stakeholdern. Wenn die Beziehung zwischen Hersteller und Zulieferfirmen eng ist, gibt es viel mehr Handhabe für einvernehmliche Lösungen. Und ja: Vertrauen spielt eine große Rolle. Hier haben Automobilunternehmen einen großen Vorteil, da sie anders als in anderen Industrien zumeist langjährige Beziehungen zu ihren Lieferant_innen haben. Wenn sie diese gezielt nutzen und an einem Strang ziehen, können sie weit mehr erreichen als durch polarisierte Debatten mit Verbänden und NGOs.

Philippi: Ich denke, alle Stakeholder entwickeln sich hier weiter. Den Hebel, der sich uns als Unternehmen für die Integration von ESG-Kriterien entlang der Lieferkette bietet, haben wir erkannt und werden ihn verstärkt nutzen. ESG ist Teil unserer Unternehmensstrategie und somit Bestandteil all unserer Produkte und Dienstleistungen. Schon heute haben wir zahlreiche Expert_innen im Konzern, die sich ausschließlich um das Thema Nachhaltigkeit in der Lieferkette kümmern. Darauf bauen wir auf. Ziel ist es, ESG als integrales Entscheidungskriterium in allen Köpfen und Prozessen zu verankern.

Herr Philippi, was tut Audi konkret, damit Menschenrechte auch in den Rohstofflieferketten eingehalten werden?
Philippi: Rohstoffe sind für die Automobilindustrie von großer Bedeutung. Wir verbauen salopp formuliert fast das halbe Periodensystem in unseren Fahrzeugen. Deshalb ist die Priorisierung nach Risikohöhe die effizienteste Vorgehensweise. Dafür haben wir über die Initiative „Drive Sustainability“ eine objektive Analyse erstellt, die zeigt, welche Rohstoffe in welchen Verarbeitungsbereichen die höchsten Menschenrechtsrisiken in sich bergen. Auf dieser Basis haben wir im Volkswagen Konzern 16 Rohstoffe priorisiert und eine klare Systematik aufgebaut, wie wir diese im Konzernverbund bearbeiten. Die Maßnahmen unterscheiden sich je nach Rohstoff.

Fotos: Tobias Kempe

Besonders intensiv befasst sich Prof. Dr. Dorothée Baumann-Pauly mit der Menschenrechtssituation beim Kobaltabbau in Zentralafrika. Sie setzt sich für klare, verbindliche Regeln ein, die mehr Sicherheit im Kleinbergbau schaffen.

Fotos: François Wavre, Illustrationen: C3 Visual Lab

Im Volkswagen Konzern ist Audi für die Sorgfaltspflicht bei Aluminium zuständig. Wie gehen Sie dabei vor?
Philippi: Unsere Zuständigkeit für Aluminium passt gut zu unserer Historie – spätestens seit dem Audi Space Frame spielt das Leichtmetall in unseren Karosserien eine große Rolle. Ein gutes Beispiel für unser Vorgehen ist unser Engagement in der Aluminium Stewardship Initiative (ASI). Hier konnten wir seit Gründung der Initiative einen globalen Standard für nachhaltigeres Aluminium mitentwickeln und mit Erfolg bei Audi umsetzen. Dieser Standard fordert zum Beispiel, dass Bergbauunternehmen sich beim Abbau des Aluminiumerzes Bauxit genau mit ökologischen, gesellschaftlichen und Governance-Kriterien befassen und somit die Belange der lokalen Anwohner_innen der Minen miteinschließen. Auch deshalb sind Vertreter_innen indigener VölkereinfesterBestandteilderOrganisationsstruktur der ASI.
Nach und nach werden unsere weltweiten Audi Produktionsstandorte von externen Prüfungsgesellschaften nach dem ASI-Standard zertifiziert. So sorgen wir für effektive Kontrolle der Standardeinhaltung – ein Grund, warum wir von der Initiative als erster Autohersteller mit dem „ASI Performance Standard“-Zertifikat und dem „Chain of Custody“-Zertifikat ausgezeichnet wurden. Auch beim Recycling haben wir gute Fortschritte erzielt: Wir haben den Aluminium Closed Loop an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr und dem Mehrmarkenstandort Bratislava etabliert, weitere sollen folgen. Durch die Erhöhung des Anteils an rezykliertem Aluminium vermeiden wir die energieintensive Erzeugung von neuem Aluminium. Damit konnten wir im Jahr 2021 mehr als 195.000 Tonnen CO_2 bilanziell[1] einsparen. Solche Beispiele zeigen: Verantwortungsvoller Umgang mit Rohstoffen ist eine hochkomplexe Aufgabe. Wir brauchen passgenaue Lösungen pro Rohstoff und Region.

[1] Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Menschenrechte & Audi

Sich für Nachhaltigkeit zu engagieren, ist für Unternehmen und Kapitalmarktakteur_innen wichtiger denn je – auch und gerade bei der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards. Das kommt nicht nur den Menschen und der Umwelt zugute, sondern erhöht zudem die wirtschaftliche Resilienz. Die Globalisierung sowie unterschiedliche internationale gesetzliche Vorgaben steigern die Komplexität. Auch deshalb hat die konsequente und kontinuierliche Integration von ESG-Standards für Audi hohe Priorität. Angesichts der mehr als 14.000 direkten Zulieferunternehmen aus über 60 Ländern, mit denen Audi zusammenarbeitet, ist dies eine komplexe und globale Aufgabe.

Initiativen wie die Aluminium Stewardship Initiative und die Global Battery Alliance sollen dabei helfen, die Sorgfaltspflicht beim Rohstoffbezug effektiver sicherzustellen. Was können solche Plattformen ausrichten?
Baumann-Pauly: Ich bin ein großer Fan dieser Initiativen. Sie sind die idealen Orte, um zu diskutieren: Was soll konkret für unseren Industriebereich gelten, worauf können wir uns alle einigen? Deshalb müssen dort alle Stakeholder gehört werden, auch zivilgesellschaftliche Gruppen, Wissenschaftler_innen, Regierungsvertreter_innen. Wenn alle effektiv zusammenarbeiten, kommen robuste, operationalisierbare Standards zustande.

Beschwerdemechanismen gelten als Frühwarnsystem im Lieferkettenmanagement. Wie ist hier der Ansatz von Audi?
Philippi: Unser Beschwerdemechanismus ist für uns ein ganz wichtiges Instrument, auch in Richtung Transparenz. Mitarbeitende und Dritte können damit jederzeit aktiv auf mögliche Verstöße bei Partnerunternehmen aufmerksam machen. Dafür haben wir verschiedene Kanäle etabliert. Neben dem Audi Hinweisgebersystem gibt es das Speak-up-E-Mail-Postfach zur Meldung von potenziellen Verstößen durch Lieferant_innen. Wir prüfen alle Hinweise und arbeiten gemeinsam mit einem multidisziplinären Team von Audi Fachleuten und den betroffenen Partnerunternehmen daran, Verstöße zügig zu beheben. Sind die Verstöße bleibend und gravierend, trennen wir uns in letzter Instanz von betroffenen Lieferunternehmen. Unsere Schwerpunkte sind aber klar die Prävention und die Weiterentwicklung: Wir sensibilisieren und schulen unsere Mitarbeitenden und Geschäftspartner_innen regelmäßig. Und wir setzen vermehrt auf technologisch flankiertes Risk Monitoring.

Nachhaltigkeitsziele der UN

SDGs im Fokus: So treibt Audi nachhaltige Veränderungen voran

Ziel ist die Förderung eines nachhaltigen Wachstums unter Achtung der Menschenrechte.

Alle Menschen sollen – unabhängig etwa von Alter, Geschlecht, Herkunft oder sozialem Status – gleiche Möglichkeiten haben.

Gemeinsam stärker: Audi unterstützt globale Partnerschaften für nachhaltige Entwicklung.

Damit meinen Sie unter anderem künstliche Intelligenz (KI), die dabei auch künftig eine Schlüsselrolle spielen soll – wie genau?

Philippi: Gemeinsam mit Porsche und Volkswagen setzen wir zum Beispiel auf eine Technologie des österreichischen Start-ups Prewave: Das System sammelt öffentlich zugängliche Nachrichten in mehr als 50 Sprachen aus rund 150 Ländern und wertet sie mittels KI aus. Auch hier arbeiten wir mit einer risikobasierten Herangehensweise. Bei potenziellen Nachhaltigkeitsrisiken werden wir benachrichtigt, können den Sachverhalt prüfen und gegebenenfalls Maßnahmen einleiten. Meine Erfahrung der letzten Jahre zeigt: Ohne effektives Monitoring sind Standards wenig wert. Und KI-gestütztes Monitoring steigert die Effektivität enorm.

KI ist also ein Schwerpunkt Ihrer Arbeit. 2022 richten Sie Ihre Aufmerksamkeit außerdem auf mehr Diversität in Ihren Geschäftsbeziehungen. Welche Strategie verfolgen Sie damit?

Philippi: Mit unserer Initiative „Supplier Diversity & Inclusion@Audi“ engagieren wir uns für mehr Vielfalt und Offenheit und legen einen stärkeren Fokus auf Diversity bei unseren Partner_innen. Als divers gelten für uns dabei (Klein-)Unternehmen, deren Unternehmenszweck es ist, soziale und ökologische Probleme zu lösen, sowie Unternehmen, die mindestens zu 51 Prozent von Angehörigen unterrepräsentierter Gruppen geführt werden oder in deren Besitz sind – beispielsweise Frauen, Menschen mit Behinderung, BIPoC[2] oder Mitglieder der LGBT_IQ[3]-Community. Aktuelle Studien belegen, dass eine diversere Zulieferstruktur nicht nur für mehr Kreativität, sondern auch für mehr Wettbewerb und bessere Produktqualität sorgen kann – und so klare unternehmerische Vorteile für uns bringt. Sprich, es geht um ein stärkeres Verständnis von Diversity und Inclusion als Performance-Treiber. Konkret sensibilisieren wir unsere Kolleg_innen in Workshops für Prozesse, Strukturen und mögliche Hebel, um Potenziale diverser Lieferant_innen zu erkennen. Maßnahmen wie diese entsprechen nicht nur unserer Vision für eine fairere, nachhaltigere und erfolgreiche Zukunft. Sie machen uns auch als Arbeitgeber attraktiver. Und auch für die Zivilgesellschaft wird immer wichtiger, dass Unternehmen ihre gesellschaftliche Verantwortung aktiv wahrnehmen.

Baumann-Pauly: Ich beobachte genau das täglich an der Universität. Meine Klassen sind voll. Die Studierenden wollen im Rahmen ihres Managementprogramms mehr über Menschenrechte lernen, sie haben heute viel breitere Interessen als zum Beispiel Kostenoptimierung und technische Accounting Skills. Sie wollen Teil der Lösung sein.

[2] Black, Indigenous, and People of Color
[3] Lesbian, Gay, Bisexual, Transgender, Intersex, Queer. Der Unterstrich _ bei LGBT_IQ symbolisiert die Bandbreite der Transgender.

Fotos: Tobias Kempe

Anhang

Zukunftstechnologie: Mit der nächsten Entwicklungsstufe der digitalen OLEDs – im Foto das Lichtspiel eines Bauteil-Exponats aus der Entwicklung – stößt Audi in eine neue Dimension der automobilen Lichttechnik vor.

111 Kurz erklärt: Die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung, SDGs, der Vereinten Nationen

112 Audi Nachhaltigkeitsprogramm

118 Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

124 Verbrauchs- und Emissionsangaben

125 Vermerk des Wirtschaftsprüfers

127 GRI-Inhaltsindex

Foto: AUDI AG

Agenda 2030

17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung – wie Audi seinen Beitrag leistet

Bei der Generalversammlung der Vereinten Nationen (UN) 2015 haben sich 193 Staaten in der Agenda 2030 auf 17 Ziele geeinigt. Sie nennen sich „globale Ziele für nachhaltige Entwicklung“ oder auf Englisch „Sustainable Development Goals“ (SDGs).

SDGs verbinden die soziale, ökologische und ökonomische Dimension von Nachhaltigkeit und verknüpfen so die Bekämpfung von Armut mit dem Schutz natürlicher Lebensgrundlagen. Denn: Sozialer Fortschritt ist ohne die Berücksichtigung der Grenzen des Planeten nicht dauerhaft möglich.

Die Agenda 2030 steht für ein globales Wohlstandsverständnis, das über die verengte Betrachtung von Pro-Kopf-Einkommen hinausreicht. Es geht um eine Umgestaltung von Volkswirtschaften hin zu nachhaltiger Entwicklung, beispielsweise durch verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster und saubere sowie erschwingliche Energie. Es wird deutlich, dass Klimapolitik, nachhaltige Entwicklung und Armutsbekämpfung untrennbar miteinander verwoben sind.

Audi orientiert sich an den Sustainable Development Goals. In internen Workshops wurde erarbeitet, zu welchen SDGs Audi mit seinem Kerngeschäft den besten Beitrag leisten kann. Hierfür wurden die Themen und Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse mit den SDGs abgeglichen. So konnte ermittelt werden, an welchen Stellen das Unternehmen den größten Impact leisten kann.

Alle 17 SDGs im Überblick. Nur wenn niemand zurückgelassen wird, können die Ziele der Agenda 2030 erreicht werden.

Als Ergebnis wurden die folgenden fünf SDGs festgehalten. Natürlich versucht Audi umfänglich seinen Beitrag zu leisten und kann daher auch auf andere als die genannten fünf SDGs einzahlen. In den Storys jedes Kapitels des Audi Reports wird beispielhaft aufgezeigt, welche SDG-relevanten Aktivitäten es bei Audi gibt. An diesen Stellen wird ein Verweis auf die entsprechenden Ziele für nachhaltige Entwicklung vorgenommen und in einer kurzen Erklärung der Zusammenhang dargestellt.

Erneute Teilnahme am UN Global Compact

Audi kann mit Stolz die Wiederaufnahme in den UN Global Compact Anfang 2022 verkünden, nur ein Jahr nach der Wiederaufnahme des Volkswagen Konzerns. Mit diesem Bericht bekundet Audi offiziell seine Unterstützung für die 10 Prinzipien des UN Global Compact.

Impact der Vier Ringe

Fünf Nachhaltigkeitsziele im Fokus von Audi

Audi macht sich für dauerhaftes und breitenwirksames Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle stark.

Audi arbeitet an einer widerstandsfähigen Infrastruktur, fördert eine nachhaltige Industrialisierung und unterstützt Innovationen.

Audi begegnet den Herausforderungen der Urbanisierung mit intelligenten und nachhaltigen Mobilitätskonzepten.

Audi fördert nachhaltigen Konsum auch durch seine nachhaltige Produktion. Ressourcen- und Energieeffizienz sind dabei zwei wichtige Kernelemente.

Audi produziert und entwickelt Produkte, die Menschen schon heute klimaschonende, individuelle Fortbewegung ermöglichen.

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Das Audi Nachhaltigkeitsprogramm verbindet strategische Ziele im Bereich Nachhaltigkeit mit konkreten Maßnahmen. Es gliedert sich in die vier Kernthemen „Wirtschaften und Integrität“, „Produkte und Services“, „Wertschöpfung und Produktion“ sowie „Mitarbeitende und Gesellschaft“.

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Wirtschaften und Integrität

(Tabelle 1 von 1)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
9 bis 11 Prozent Operative Umsatzrendite, ab 2030 >11 Prozent[1]	Umsetzung des Audi Transformationsplans und der Audi Strategie	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Über 21 Prozent Kapitalrendite (Return on Investment – RoI) als strategisches Ziel[1]	Umsetzung des Audi Transformationsplans und der Audi Strategie	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
6,0 bis 7,0 Prozent Forschungs- und Entwicklungskostenquote als strategisches Ziel[1]	Umsetzung des Audi Transformationsplans und der Audi Strategie	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
4,0 bis 5,0 Prozent Sachinvestitionsquote[1] als strategisches Ziel	Umsetzung des Audi Transformationsplans und der Audi Strategie	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Selbstfinanzierung der Transformation zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität	Umsetzung des Audi Transformationsplans und der Audi Strategie	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
15 Mrd. EUR Maßnahmenpotenzial durch den Audi Transformationsplan auf Kosten- und Erlösseite 2018–2022	Bereits aufgelegte Programme mit Projektmanagement-Office (PMO) und Arbeitspaketen des Vorstands. Flankierend kontinuierliche Steuerung	2022[2]	
Stärkung der konzernweiten Compliance und Integrität	Umsetzung des konzernweiten Compliance- und Integritätsprogramms Together4Integrity in allen Gesellschaften bis zum Jahr 2025	2025	
	Begleitende Kommunikationskampagne Together4Integrity	2025	
Globaler Schutz von und der verantwortungsvolle Umgang mit personenbezogenen Daten	Verbindliche Maßnahmen in der Audi Markengruppe, z. B. Führen eines Verfahrensverzeichnisses, interne Meldeprozesse bei Datenschutzverstößen, Gewährleistung von Betroffenenrechten oder Etablierung eines angemessenen Risikomanagements	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Weiterentwicklung eines ESG-Management-Systems	Weiterentwicklung von Prozessen, Methoden, Strukturen und robusten Datensystemen	2023	

[1] Der angegebene strategische Zielkorridor gilt ab sofort.
[2] Es kann aufgrund pandemie- und versorgungsbedingter Volumenreduktion zu zeitlichen Verzögerungen kommen.

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Produkte und Services

(Tabelle 1 von 3)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Reduzierung der CO_2-Emissionen der Audi EU-Neuwagenflotte um 27 Prozent (Basisjahr 2012)	Verbrauchsreduzierung durch den Einsatz von Technologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten	2020 (abgeschlossen)[1]	
Reduzierung der Umweltauswirkungen im gesamten Lebenszyklus gegenüber dem Vorgängermodell[2]	Erstellung produktbezogener Umweltbilanzen für neue Fahrzeugmodelle; Validierung und Zertifizierung der Umweltbilanzen; Veröffentlichung der Daten	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
DKI: Reduzierung des CO_2-Fußabdrucks (Lifecycle) je Fahrzeugmodell auf Flottenbasis um 30 Prozent bis 2025 (als Beitrag zum Konzernziel) gegenüber dem Basisjahr 2015 und um 40 Prozent bis 2030 (Basisjahr 2018) – als Beitrag zum Konzernziel[3, 4]	Erstellung von DKI-Roadmaps zur Beschreibung des Audi Beitrags zur Erreichung des DKI-Konzernziels	2025	
Deutliche Senkung des Kraftstoffverbrauchs in jedem neuen Fahrzeug gegenüber dem Vorgängermodell	Umstellung von 70 Prozent der weltweit verkauften Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf Mildhybridisierung oder Plug-in-Hybridisierung	2022	
Erweiterung des Angebots elektrifizierter Antriebskonzepte	Angebot von mindestens einem Plug-in-Hybriden in jedem Kernsegment ab Kompaktklasse (Audi A3)	2023 (abgeschlossen)[5]	
	40 Prozent der Audi Neufahrzeuge verfügen über einen elektrifizierten Antrieb (Angebot von mindestens einem batterieelektrischen Fahrzeug pro Kernsegment)	2025	
Verfügbarkeit von Ladesystemen für das private Laden zur Markteinführung des ersten vollelektrischen Serienmodells von Audi	Wettbewerbsfähiges Ladeangebot für elektrifizierte Audi Modelle für das Laden zu Hause bereitstellen, u.a.: – Ladeequipment – Intelligente Ladefunktionen, z.B. photovoltaik-optimiertes Laden – Kooperationen für Heimenergiemanagementsysteme (HEMS) – Innovative Technologien	2020 (abgeschlossen)[6]	

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Produkte und Services

(Tabelle 2 von 3)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Sicherstellung der Verfügbarkeit von Schnellladeinfrastruktur entlang der Langstreckenverkehrsachsen in Europa und den USA zur Förderung der Langstreckentauglichkeit von Elektrofahrzeugen	Infrastrukturausbau in Kooperation mit Partner_innen in Europa und in den USA, als Anschubleistung für Elektrofahrzeuge	2022[5]	
Kontinuierliche Erweiterung der Ladeinfrastruktur an den Audi Standorten (weltweit)[7]	Bedarfsgerechter kontinuierlicher Ausbau der Ladeinfrastruktur im Werkumfeld der AUDI AG mit dem Ziel eines ausreichenden Angebots von Lademöglichkeiten für eine interne und öffentliche Nutzung z.B. durch Mitarbeitende und Kund_innen	2022	
Globaler Schutz von und verantwortungsvoller Umgang mit personenbezogenen Daten	Verfeinerung der Ablauforganisation zur Absicherung von Privacy by Design, Privacy by Default	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Langfristige Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit mit Blick auf Brennstoffzellen-Antriebskonzepte	Verschiedene Maßnahmen der Technologie- und Marktbeobachtung sowie der Absicherung des Technologiezugangs. Im Fokus stehen mögliche Veränderungen der Rahmenbedingungen, z.B. die zukünftige Verfügbarkeit erneuerbarer Energien etc.[8]	Kontinuierliche Weiterentwicklung zur Absicherung des Technologiezugangs	

[1] Ziel in 2021 erreicht
[2] Entfällt künftig, da in DKI-Aktivitäten enthalten. Dieses produktbezogene Umweltziel wird im Rahmen der Weiterentwicklung des DKI überarbeitet.
[3] Der Dekarbonisierungsindex (DKI) misst die durchschnittlichen Emissionen von CO_2 und CO_2-Äquivalenten entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios und wird in Tonnen CO_2 pro Fahrzeug angegeben. Er beinhaltet sowohl die direkten und indirekten CO_2-Emissionen der einzelnen Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) als auch alle weiteren direkten und indirekten CO_2-Emissionen im Lebenszyklus der Fahrzeuge (Scope 3).
[4] Verkaufte Neuwagenflotte in EU, USA und Chinaexport
[5] Maßnahme bereits in 2021 erfüllt
[6] Die Erweiterung des Funktionsumfangs konnte in 2021 in den Markt eingeführt werden, abgeschlossen.
[7] Strategische Neuausrichtung aufgrund geänderter Bedarfe
[8] Fokus auf Entwicklung von batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen, vgl. Technologieklarheit

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Produkte und Services

(Tabelle 3 von 3)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Absicherung der technologischen Kompatibilität der Produkte von Audi für den Einsatz mit synthetischen Kraftstoffen als Beitrag zur Defossilisierung der (Bestands-)Flotte[1]	Bewertung und Umsetzung der nötigen technischen Voraussetzungen für die Nutzung von synthetischen Kraftstoffen	Kontinuierliche Weiterentwicklung der technologischen Kompatibilität (bis zum Angebotsende von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren)	9, 13
	Integration einer CO_2-Capturing-Anlage (CO_2-Gewinnung aus der Luft) in eine Power-to-Gas- oder Power-to-Liquid-Anlage	2021[2]	9, 13, 17
Verantwortung für die Sicherheit von Kund_innen und Verkehrspartner_innen	Angebot von vorausschauenden Assistenz- und Sicherheitssystemen	Kontinuierliche Weiterentwicklung	9, 13
Erhöhung der Verkehrssicherheit	Weiterentwicklung von Technologien hin zum assistierten/automatisierten Fahren	2025	3, 9
Entwicklung eines attraktiven Mobilitätsportfolios	Entwicklung neuer Geschäftsmodelle im Rahmen der neuen synergetischen Ausrichtung im Konzern[3]	2028	9, 17

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Wertschöpfung und Produktion

(Tabelle 1 von 4)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen integrieren	Schulung aller Mitarbeitenden der Beschaffung, um für Nachhaltigkeitsstandards in der Lieferantenbeziehung zu sensibilisieren	Kontinuierliche Weiterentwicklung	8, 12, 13
	Schulung der Lieferant_innen zur Sensibilisierung für Nachhaltigkeitsstandards in der Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	8, 12, 13
	Nachhaltigkeitsrating (S-Rating) als verpflichtendes Vergabekriterium	Kontinuierliche Weiterentwicklung	8, 12
	Mitarbeit an Branchenstandards und Konzerninstrumenten zur Sicherstellung der Einhaltung umweltbezogener und sozialer Standards in der Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	8, 12, 17
	Supply Chain Grievance Mechanism: Weiterentwicklung der Audi Beschwerdelandschaft für die Lieferkette; Beschwerdekanal ist öffentlich[4] zugänglich	Kontinuierliche Weiterentwicklung	8, 10, 17
	Weiterentwicklung von präventiven Maßnahmen hinsichtlich ESG-Risiken in der Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	8, 12, 17

[1] Die Erzeugung und Inverkehrbringung von synthetischen Kraftstoffen ist nicht länger ein strategisches Ziel des Unternehmens. In diesem Zusammenhang wurde auch die Maßnahme „Ausbau der strategischen Partnerschaften und Kooperationsverträge hinsichtlich der Forschung und Entwicklung regenerativer Energien“ beendet. Audi arbeitet jedoch weiterhin mit Branchenspezialist_innen und Energielieferant_innen zusammen und bringt seine technische Expertise ein.

[2] Dieses Ziel bzw. die Maßnahme wird von Audi nicht weiterverfolgt, weil seit März 2021 die Power-to-Gas-Anlage von Audi (Audi e-gas Anlage in Werlte) an eine externe Firma veräußert wurde und nunmehr von dieser betrieben wird. Die Entwicklung der Carbon-Capture-Technologie wird dennoch bei Audi und im Volkswagen Konzern im Rahmen anderer Projekte gemeinsam mit Partnerunternehmen weiter vorangetrieben.

[3] Mit der strategischen Neuausrichtung im Konzern für neue Mobilitätsgeschäftsmodelle passt Audi sein Mobilitätsportfolio an die neue Strategie an.

[4] Das Speak-up-E-Mail-Postfach für potenzielle Verstöße durch Lieferant_innen ist öffentlich auf der Audi Website zugänglich: https://www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/value-creation-and-production/supply-chain-responsibility/commitment-is-an-act.html

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Wertschöpfung und Produktion

(Tabelle 2 von 4)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Nachhaltigkeit in die Rohstoffversorgung integrieren	Entwicklung von Kreislaufwirtschaftskonzepten für die Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung[1]	
	Raw Material Due Diligence Management: OECD-konformes Rohstoffmanagement[2]	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Adaption bestehender Prozesse durch sukzessive Implementierung menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht für kritische Rohstoffe in der Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Verankerung von Circular Economy Konzepten im Unternehmen	Erstellung von Konzepten zur Kreislaufführung der Hochvoltbatterie	2025	
	Erarbeitung eines KPI-Sets zur internen Steuerung von Circular-Economy-Konzepten	2022	
Integration umweltbezogener Maßnahmen in die Lieferkette	Durchführung von CO_2-Workshops mit ausgewählten Hotspot-Lieferunternehmen zur Identifikation von Maßnahmen mit CO_2-Reduktionspotenzial	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Roll-out des Aluminium Closed Loops in weitere Werke	2025	
	Verankerung des Einsatzes von Grünstrom in der Lieferkette[3]	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Entwicklung eines „Responsible Water Stewardship Programs“ für die Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Wertschöpfung und Produktion

(Tabelle 3 von 4)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Act4Impact	Entwicklung und Etablierung eines Audi „Act4Impact Programs“ zur Generierung eines positiven Impacts gemeinsam mit den Audi Partnerunternehmen	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Erreichung des Konzernzielwertes Umweltentlastung Produktion (UEP) von 35 Prozent. Die Umweltentlastung Produktion ist eine fahrzeugspezifische Kenngröße. Betrachtet wird die Entwicklung von 2010 bis 2025 der fünf Kennzahlen CO_2-Emissionen, Gesamtenergieverbrauch, Abfälle zur Beseitigung, Frischwasserverbrauch und VOC-Emissionen.	Ausplanung und Umsetzung von standortspezifischen Maßnahmenpaketen zur Erreichung der konzernweiten Reduktionsziele	2025	
Systematische Energieverbrauchsreduzierung des Gesamtenergieverbrauchs der Standorte	Reduzierung des Gesamtenergieverbrauchs durch vom Vorjahresverbrauch abgeleitete Ziele und entsprechende konkrete, umgesetzte und dokumentierte Einzelmaßnahmen der Betreiber- und Planungsbereiche	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Alle Werke bilanziell CO_2-neutral[4]	Ausplanung und Umsetzung von standortspezifischen Maßnahmen zur Erreichung bilanzieller CO_2-Neutralität	2025	

[1] Maßnahme, wie geplant, in 2021 umgesetzt. Siehe beispielsweise Pilotprojekt zum chemischen Recycling. Es werden weiterhin Kreislaufwirtschaftskonzepte in der Lieferkette forciert.
[2] Siehe Seite 105 ff.
[3] Hotspot-basiertes Vorgehen, wie der Einsatz von Grünstrom in der Hochvoltbatteriezellherstellung
[4] Győr und Brüssel bereits bilanziell CO_2-neutral; Unter bilanzieller CO_2-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO_2-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO_2-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO_2-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Wertschöpfung und Produktion

(Tabelle 4 von 4)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Umsetzung des Performance-Standards/ Chain of Custody der Aluminium Stewardship Initiative (ASI)	Überprüfung der ASI-Performance-Kriterien und Durchführung des notwendigen Audits zur Erneuerung der ASI-Zertifizierung der Aluminiumbauteile der Audi e-tron[1] Hochvoltbatterie	2021 (abgeschlossen)	
	Ausweitung des ASI-Performance-Standards/Chain of Custody auf weitere Aluminiumbauteile neben der Hochvoltbatterie und weitere Produktionsstandorte der AUDI AG	2024	
Nachhaltigkeit in die Lieferkette und die eigene Wertschöpfung von Hochvoltspeichern integrieren	Erarbeitung von Nachhaltigkeitsprinzipien sowie Mitarbeit an der Einführung von Standards für Hochvoltspeicher im Rahmen der Arbeitsgruppen „Kreislaufwirtschaft“ und „Innovationen“ der Global Battery Alliance, veranstaltet vom World Economic Forum	Kontinuierliche Weiterentwicklung	

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Mitarbeitende und Gesellschaft

(Tabelle 1 von 3)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Flexibilisierung von Arbeitszeit und -ort	Etablierung des mobilen Arbeitens	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Methodische und inhaltliche Aktualisierung der Berufsausbildung und Weiterbildung	Erweiterung digitaler Lernmethoden	2025	
	Inhaltliche Anpassung der Berufsausbildung und Weiterbildung in Bezug auf strategische Zukunftsthemen	2025	
Förderung der Gesundheit von Mitarbeitenden	Aufbau digitaler Angebote in der betrieblichen Gesundheitsförderung	2022	
Förderung von Chancengleichheit	Steigerung des Frauenanteils in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf zwölf Prozent und in der zweiten Führungsebene auf 20 Prozent	2025[2]	
Stärkung der kulturellen Vielfalt	Ausbau des Anteils internationaler Manager_innen innerhalb der AUDI AG, weltweite Mitarbeiterrotation der Belegschaft, internationale Nachwuchsprogramme, interkulturelle Sensibilisierung und Trainings	2025	

[1] Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 26,3–21,4 (NEFZ), 28,4–21,7 (WLTP); CO_2-Emissionen kombiniert in g/km: 0. Angaben zu den Stromverbräuchen und CO_2-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

[2] Die Ziele für den Zielkorridor Ende 2021 wurden mit 8,6 Prozent in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands und 16,8 Prozent in der zweiten Führungsebene erreicht.

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Mitarbeitende und Gesellschaft

(Tabelle 2 von 3)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Vereinbarkeit von Beruf und Privatem	Ausbau der Kinderbetreuung	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Fokussierung des Themas Pflege im Rahmen von Informationsveranstaltungen für Mitarbeitende	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Ausbau und Weiterentwicklung Urban Services: Angebote und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs an der Schnittstelle zwischen Arbeit und Freizeit („between home and work“) an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm[1]	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Förderung der Mobilität für Mitarbeitende durch Stärkung des Angebots von Jobtickets und unterstützende Angebote zur Bildung von Fahrgemeinschaften	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Weiterentwicklung ehrenamtlicher Programme	Jährliche Veranstaltungen/ Formate an den Audi Standorten	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Förderung einer Unternehmenskultur im Sinne der Volkswagen Konzerngrundsätze, der Audi Unternehmenswerte und des Audi Führungsleitbildes	Konzernweite Durchführung des Role Model Programs für Führungskräfte	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Etablierung des Grundsatzindikators zur nachhaltigen Verankerung der Volkswagen Konzerngrundsätze und zur Messung des Kulturfortschritts	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Unterstützung des Kulturwandels durch Initiativen, Formate, Veranstaltungen unter dem Label „KulturZeit”	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Steigerung Arbeitgeberattraktivität	Initiierung und Förderung zukunftsorientierter Veranstaltungen mit Fokus auf gesellschaftlichem Engagement/Innovationen (z. B. MQ! Innovation Summit)	Kontinuierliche Weiterentwicklung	

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Mitarbeitende und Gesellschaft

(Tabelle 3 von 3)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Zugang zu Bildung für die Öffentlichkeit	Öffentliche Veranstaltungen „Wissenschaft im Dialog“ an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Weiterentwicklung der Forschung und Lehre in Zukunftsfeldern an Hochschulen und Universitäten	Unterstützung der Hochschulen mit Stiftungsprofessuren	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Förderung der psychischen Gesundheit	Stufe II und Stufe III: Ausbau der Unterstützungsangebote sowie Etablierung eines Netzwerkes und ganzheitlicher Versorgungsstrukturen zur physischen und psychischen Gesundheit	2023	
Förderung der flexiblen Zusammenarbeit im Unternehmen	Schaffung und Etablierung neuer Zusammenarbeitsformate wie z. B.: agile Prozesswerkstatt, Denkwerkstatt in Berlin	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Etablierung eines neuen und integren Leadership-Verständnisses	Initiierung eines Leadership-Programms und Erarbeitung des Leadership.Compass inklusive einer Wirkkette zur nachhaltigen Verankerung im Unternehmen	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Förderung von ESG-Ideen von Mitarbeitenden	Integration von Nachhaltigkeitsaspekten im Audi Ideen-Programm	2024	

[1] Die pandemiebedingt geringe Mitarbeiterpräsenz im Werk Ingolstadt in 2020 und 2021 führt zu einer strategischen Neuausrichtung, die Maßnahme wird zunächst nicht weiter umgesetzt.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Audi macht seine Nachhaltigkeitsleistungen mithilfe von Kennzahlen messbar und stellt diese transparent dar. Die Kennzahlen gelten jeweils für das Kalenderjahr und beziehen sich auf den Audi Konzern. Sofern Kennzahlen nur einzelne Gesellschaften des Audi Konzerns umfassen, ist dies entsprechend vermerkt. Die Kennzahlen sind jeweils gerundet, was zu geringfügigen Abweichungen in der Summenbildung führen kann. Ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Jahr 2021 in der Übersicht für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 31. Dezember 2021 wurden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die geprüften Kennzahlen sind mit dem Symbol „✓“ gekennzeichnet.

→ Den Prüfungsvermerk finden Sie auf → Seite 125.

✓ Kennzahlen 2021 wurden einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Wirtschaften und Integrität

	Einheit	2021	2020	2019
Umsatzerlöse[1]	Mio. EUR	53.068	49.973	55.680
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	5.498	2.569	4.509
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	6.929	4.187	5.223
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	5.649	3.774	3.943
Gesamtinvestitionen	Mio. EUR	3.972	3.654	4.223
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	Mio. EUR	3.913	3.662	4.426
Operative Umsatzrendite[1]	Prozent	10,4	5,1	8,1
Kapitalrendite[1]	Prozent	16,7	7,4	12,7
Sachinvestitionsquote[1,2]	Prozent	3,8	3,8	4,9
Netto-Cashflow[1]	Mio. EUR	7.757	4.589	3.160
Eigenkapitalquote	Prozent	39,3	36,1	42,5

[1] Werte des Jahres 2019 beeinflusst durch die Entkonsolidierung der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften zum 1. Januar 2019. Mehr dazu finden Sie im Finanzbericht 2019, z. B. auf den Seiten 8 f. und 36 f.
[2] Die Sachinvestitionsquote umfasst Investitionen in Sachanlagen, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte gemäß Kapitalflussrechnung im Verhältnis zu den Umsatzerlösen.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Produkte und Services

	Einheit	2021	2020	2019
Produktion				
Segment Automobile	Automobile[1]	1.581.164	1.664.265	1.802.073
	Motoren	1.621.468	1.662.481	1.969.731
Segment Motorräder	Motorräder	59.214	44.827	51.723
Auslieferungen an Kund_innen				
Segment Automobile[2,3]	Automobile	1.688.978	1.700.258	1.853.833
Marke Audi[3]	Automobile	1.680.512	1.692.773	1.845.573
Deutschland	Automobile	180.883	214.427	271.613
Außerhalb Deutschlands	Automobile	1.499.629	1.478.346	1.573.964
Marke Lamborghini	Automobile	8.405	7.430	8.205
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns[2]	Automobile	61	55	55
Segment Motorräder	Motorräder	59.447	48.042	53.183
Produktbezogene CO_2-Emissionen				
CO_2-Emissionen der europäischen (EU 27+2) Pkw-Neuwagenflotte, EU seit 2021 ohne UK, für die Marke Audi	g CO_2/km (WLTP seit 2021)[6]	122,1[5] ✓	102,9[4]	130,6[4,7]
Flottenverbrauch China (FBU)[8]	l/100 km (NEFZ) bis 2020 l/100 km (WLTP für ICE und PHEV) ab 2021[6]	8,4 ✓	7,7[9]	5,9

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Wertschöpfung und Produktion[10]

	Einheit	2021	2020	2019
Energie				
Energieverbrauch gesamt[11]	MWh	2.508.465 ✓	2.419.553	2.702.302
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	2.482.125 ✓	2.396.752	2.678.671
	MWh/Fzg.	3,13 ✓	2,91	2,70
davon aus erneuerbaren Energien	MWh	1.600.020 ✓	1.534.262	1.339.256
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	1.598.149 ✓	1.532.357	1.337.062
	MWh/Fzg.	2,02 ✓	1,86	1,35
Strom	MWh	1.421.043 ✓	1.411.306	1.598.809
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	1.404.137 ✓	1.396.591	1.583.286
	MWh/Fzg.	1,77 ✓	1,69	1,59
Wärme (inkl. Fernwärme)	MWh	814.194 ✓	738.877	788.416
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	804.760 ✓	730.792	780.308
	MWh/Fzg.	1,02 ✓	0,89	0,79
davon Fernwärme	MWh	379.225 ✓	321.801	352.836
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh.	378.602 ✓	321.406	352.364
	MWh/Fzg.	0,48 ✓	0,39	0,35
Brenngase für Fertigungsprozesse	MWh	273.006 ✓	269.096	314.759
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	273.006 ✓	269.096	314.759
	MWh/Fzg.	0,34 ✓	0,33	0,32
Kälte (extern bezogen)	MWh	222 ✓	273	318
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	222 ✓	273	318
	MWh/Fzg.	0,0003 ✓	0,0003	0,0003
Exportierte Energie[12]	MWh	3.156 ✓	3.291	
Segment Automobile[12] (inkl. Komponenten)	MWh	2.036 ✓	2.777	
	MWh/Fzg.	0,0026 ✓	0,0034	

[1] Inklusive der Audi Modelle, die von den assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (China) sowie ab dem Jahr 2021 SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (China), lokal gefertigt wurden
[2] Werte des Jahres 2019 beeinflusst durch die Entkonsolidierung der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften zum 1. Januar 2019. Mehr dazu finden Sie im Finanzbericht 2019, z. B. auf den Seiten 8f. und 36 f.
[3] Inklusive der ausgelieferten Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden
[4] Die CO_2-Werte in g/km für 2019 und 2020 beziehen sich auf EU 27+3 und den NEFZ-Abgaszyklus.
[5] Vorbehaltlich der offiziellen Daten der EU-Kommission im jährlichen CO_2-Flottenmonitoring der Volkswagen Emissionsgemeinschaft
[6] Seit Januar 2021 müssen in allen Ländern, die die EU-Gesetzgebung zur Fahrzeugüberlassung übernommen haben, neu zugelassene Fahrzeuge mit WLTP-Werten (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ausgewiesen werden. Dieser neue Standard hat den seit 1992 gültigen NEDC-Standard (New European Driving Cycle) – zu Deutsch NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) – abgelöst. Der WLTP-Standard berücksichtigt die durchschnittliche Fahrsituation umfassender als der NEFZ-Standard und weist damit einen realistischeren Kraftstoffverbrauch und CO_2-Emissionswert aus. Der WLTP-Wert liegt dadurch über dem alten NEFZ-Wert. Eine genaue Umrechnung der Werte zwischen den beiden Verfahren ist nicht möglich.
[7] Dies ist der finale von der Europäischen Umweltagentur (EEA) bestätigte Wert für 2019.
[8] Vorbehaltlich der offiziellen Veröffentlichung des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie (MIIT) im jährlichen CO_2-Flottenmonitoring
[9] Eine Anpassung der Werte des Jahres 2020 wurde im Juni 2021 im Rahmen der Abgabe an das MIIT durchgeführt.
[10] Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet. Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 27. Januar 2022. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2020 anhand der Ist-Werte für 2020 aktualisiert.
[11] Energieverbrauch gesamt: Diese Kenngröße setzt sich aus dem Strom- und Wärmeverbrauch sowie dem Einsatz an Brenngasen für Fertigungsprozesse und dem Bezug an externer Kälte am Standort zusammen.
[12] Die Kennzahl wurde in 2020 zum ersten Mal öffentlich berichtet, daher keine Zahlen für 2019 verfügbar.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Wertschöpfung und Produktion[1]

	Einheit	2021	2020	2019
Brennstoffe				
Brennstoffeinsatz gesamt	MWh	1.008.240	982.376	1.066.997
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	971.192	950.762	1.033.811
	MWh/Fzg.	1,23	1,15	1,04
davon aus erneuerbaren Energien[2]	MWh	165.860	135.423	
Segment Automobile[2] (inkl. Komponenten)	MWh	165.860	135.423	
	MWh/Fzg.	0,21	0,16	
Erdgas	MWh	907.494 ✓	866.575	946.821
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	872.733 ✓	837.069	915.693
	MWh/Fzg.	1,10 ✓	1,02	0,92
Heizöl	MWh	7.909 ✓	15.905	6.813
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	0,010 ✓	0,019	0,007
Dieselkraftstoff (Prüfstände)	MWh	16.573	20.275	24.537
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	16.573	20.275	24.537
	MWh/Fzg.	0,02	0,02	0,02
Ottokraftstoff (Prüfstände)	MWh	76.264	79.620	88.825
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	73.977	77.512	86.769
	MWh/Fzg.	0,09	0,09	0,09

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Wertschöpfung und Produktion[1]

	Einheit	2021	2020	2019
Emissionen[3]				
emittiertes CO_2 gesamt (Scope 1 und Scope 2)	t	233.062 ✓	231.632	451.725
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	228.608 ✓	227.795	447.713
	kg/Fzg.	288,69 ✓	276,46	451,02
davon direkte (Scope 1) CO_2-Emissionen[4]	t	170.342 ✓	172.835	198.730
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	166.723 ✓	169.666	195.409
	kg/Fzg.	210,54 ✓	205,92	196,85
davon indirekte (Scope 2) CO_2-Emissionen[5]	t	62.719 ✓	58.796	252.995
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	61.885 ✓	58.129	252.304
	kg/Fzg.	78,15 ✓	70,55	254,17
VOC-Emissionen[6]	t	773 ✓	825	916
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	773 ✓	824	913
	kg/Fzg.	0,98 ✓	1,00	0,92
direkte NO_x-Emissionen[7]	t	172 ✓	178	190
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	170 ✓	173	184
	kg/Fzg.	0,21 ✓	0,21	0,19
Schwefeldioxid	t	2,15	2,04	2,05
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	2,15	2,04	2,05
	kg/Fzg.	0,003	0,002	0,002
Gesamtstaub	t	33	33	41
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	33	32	41
	kg/Fzg.	0,04	0,04	0,04
CO_2-Einsparungen in der Logistik[8]	t CO_2e	–[9]	11.802 ✓	13.525
Intensitätsquotienten der Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2)[4,5,10]	kg/Fzg.	288,69	276,46	451,02

[1] Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet. Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 27. Januar 2022. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2020 anhand der Ist-Werte für 2020 aktualisiert.

[2] Die Kennzahl wurde in 2020 zum ersten Mal öffentlich berichtet, daher keine Zahlen für 2019 verfügbar.

[3] Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (siehe Seite 95). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet.

[4] Direkte CO_2-Emissionen: Diese Kenngröße setzt sich aus CO_2-Emissionen zusammen, die durch den Brennstoffeinsatz am Standort sowie durch CO_2-Emissionen aus dem Betrieb von Prüfständen verursacht werden. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 1 nach dem GHG-Protokoll.

[5] Indirekte CO_2-Emissionen: Diese Kenngröße erfasst die CO_2-Emissionen, die bei der Herstellung von bezogener Energie (Strom, Wärme, Kälte) entstehen. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 2 nach dem GHG-Protokoll.

[6] VOC-Emissionen („volatile organic compounds"; flüchtige organische Verbindungen): Diese Zahl setzt sich aus den Emissionen der Lackierereien, der Prüfstände sowie sonstiger Anlagen zusammen.

[7] Direkte NO_x-Emissionen: Diese Kennzahl setzt sich aus NO_x-Emissionen zusammen, die durch die am Standort vorhandenen Heizhäuser, Lackierereien sowie den Betrieb von Prüfständen verursacht werden.

[8] Der Schienenverkehr wird in Deutschland mit DB Schenker vollständig CO_2-neutral abgewickelt: Alle Transporte von und zu den deutschen Produktionsstandorten Ingolstadt und Neckarsulm mit DB Schenker sind CO_2-frei.

[9] Die Kennzahl „CO_2-Einsparungen in der Logistik" wird seit 2020 erst im Folgejahr ausgewiesen. Grund hierfür ist der geänderte Berichtsprozess, der eine Auswertung der Kennzahl zum Veröffentlichungsdatum aktuell nicht möglich macht.

[10] Intensitätsquotienten der Treibhausgasemissionen: Summe der direkten und indirekten CO_2-Emissionen je produziertem Fahrzeug. Angabe in kg CO_2/Fzg.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Wertschöpfung und Produktion[1]

	Einheit	2021	2020	2019
Wasser				
Frischwasserverbrauch gesamt	m³	2.940.141 ✓	3.133.474	3.428.689
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m³	2.847.505 ✓	3.060.097	3.360.040
	m³/Fzg.	3,60 ✓	3,71	3,38
Frischwasserverbrauch Eigengewinnung	m³	1.814.687 ✓	1.887.602	2.057.909
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m³	1.743.089 ✓	1.831.589	2.014.522
	m³/Fzg.	2,20 ✓	2,22	2,03
Niederschlagswasser genutzt	m³	196.079 ✓	172.926	165.207
Oberflächenwasser aus Seen, Flüssen, Meeren	m³	509.809 ✓	572.606	611.311
Grundwasser	m³	1.108.799 ✓	1.142.070	1.281.391
Frischwasserverbrauch Fremdbezug	m³	1.125.454 ✓	1.245.872	1.370.780
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m³	1.104.416 ✓	1.228.508	1.345.518
	m³/Fzg.	1,39 ✓	1,49	1,36
Abwasser				
Abwasseraufkommen	m³	1.603.431 ✓	1.808.352	1.872.285
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m³	1.579.995 ✓	1.778.986	1.847.827
	m³/Fzg.	2,00 ✓	2,16	1,86
Direkteinleitung[2]	m³	4.355	8.918	18.529
Indirekteinleitung[2]	m³	1.575.640	2.386.336	1.829.298
Abwasserfrachten[2]				
Chemischer Sauerstoffbedarf	kg	299.823 ✓	309.271	360.154
Gesamt Phosphorgehalt als Phosphor (P)	kg	3.361 ✓	3.901	3.247
Gesamt Stickstoff als Stickstoff (N)	kg	32.269 ✓	26.339	31.648
Zink	kg	94 ✓	85	160

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Wertschöpfung und Produktion[1]

	Einheit	2021	2020	2019
Abfall				
Abfallaufkommen gesamt (ohne Schrott)	t	94.968 ✓	100.035	107.940
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	93.517 ✓	98.875	106.692
	kg/Fzg.	118,10 ✓	120,00	107,48
Abfall zur Verwertung	t	91.816 ✓	95.229	104.096
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	90.428 ✓	94.145	102.940
	kg/Fzg.	114,20 ✓	114,26	103,70
Sonstiger Abfall zur Verwertung	t	47.578 ✓	46.279	56.936
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	46.366 ✓	45.281	55.873
	kg/Fzg.	58,55 ✓	54,96	56,29
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	t	38.829 ✓	42.188	40.782
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	38.691 ✓	42.138	40.729
	kg/Fzg.	48,86 ✓	51,14	41,03
Nicht produktionsspezifischer Abfall zur Verwertung[3]	t	5.409 ✓	6.762	6.378
Segment Automobile[3] (inkl. Komponenten)	t	5.371 ✓	6.727	6.338
	kg/Fzg.	6,78 ✓	8,16	6,38
Abfall zur Beseitigung	t	3.152 ✓	4.806	3.844
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	3.089 ✓	4.730	3.751
	kg/Fzg.	3,90 ✓	5,74	3,78
Sonstiger Abfall zur Beseitigung	t	1.253 ✓	1.206	414
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	1.245 ✓	1.164	383
	kg/Fzg.	1,57 ✓	1,41	0,39
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	t	1.588 ✓	3.253	3.170
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	1.533 ✓	3.219	3.109
	kg/Fzg.	1,94 ✓	3,91	3,13
Nicht produktionsspezifischer Abfall zur Beseitigung	t	311 ✓	347	260
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	311 ✓	347	259
	kg/Fzg.	0,39 ✓	0,42	0,26
Metallische Abfälle (Schrott; vollständig zur Verwertung)	t	269.328 ✓	273.656	320.793
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	268.706 ✓	273.120	320.200
	kg/Fzg.	339,33 ✓	331,47	322,56

[1] Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet. Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 27. Januar 2022. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2020 anhand der Ist-Werte für 2020 aktualisiert.

[2] Direkteinleiter: Standort Münchsmünster; Indirekteinleiter: Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, Sant Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati)

[3] Korrektur in der Erfassung der Werte nicht produktionsspezifischer Abfälle zur Verwertung für 2020 aufgrund von Nachmeldungen über abgefahrene Böden und Baustellenabfälle am Standort in Brüssel

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Mitarbeitende und Gesellschaft

	Einheit	2021	2020	2019
Belegschaft				
Belegschaft Audi Konzern[1,2]	Anzahl	85.750 ✓	87.996	90.783
Inländische Gesellschaften[1,2]	Anzahl	56.889 ✓	58.432	60.083
davon AUDI AG	Anzahl	55.936 ✓	57.437	58.940
Werk Ingolstadt	Anzahl	41.189 ✓	42.131	42.904
Werk Neckarsulm	Anzahl	14.747 ✓	15.306	16.036
Ausländische Gesellschaften[1,2,3]	Anzahl	26.073 ✓	26.612	27.669
Audi Brussels S.A./N.V	Anzahl	3.015 ✓	3.052	2.922
Audi Hungaria Zrt.	Anzahl	12.039 ✓	12.391	13.079
Audi México S.A. de C.V.	Anzahl	5.069 ✓	5.233	5.268
Automobili Lamborghini S.p.A.	Anzahl	1.830 ✓	1.769	1.788
Ducati Motor Holding S.p.A.	Anzahl	1.560 ✓	1.337	1.290
Auszubildende[1]	Anzahl	2.337 ✓	2.493	2.585
Anzahl temporär beschäftigte Arbeitnehmer_innen Audi Konzern[4]	Anzahl	1.226	1.326	1.957
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit AUDI AG[2,4]	Jahre	18,7 ✓	18,3	17,9
Fluktuationsquote AUDI AG[1,2,5,6]	Prozent	0,7 ✓	0,6	0,7
Neueinstellungen Audi Konzern	Anzahl	1.820	2.181	4.214
Neueinstellungen AUDI AG	Anzahl	815	920	1.310
Durchschnittliches Alter[2,4,6]	Jahre	42,3 ✓	41,8	41,5
Anteil direkte Mitarbeitende[4]	Prozent	48,0	48,4	48,5
Anteil indirekte Mitarbeitende[4]	Prozent	49,0	48,7	48,5
Altersstruktur AUDI AG[2,4]				
< 30 Jahre	Prozent	12,1 ✓	12,9	14,3
30–50 Jahre	Prozent	56,4 ✓	56,6	55,1
> 50 Jahre	Prozent	31,5 ✓	30,5	30,6

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Mitarbeitende und Gesellschaft

	Einheit	2021	2020	2019
Frauenanteil[4]				
Audi Konzern[2]	Prozent	15,4 ✓	15,2	15,0
AUDI AG	Prozent	15,9 ✓	15,8	15,6
davon Auszubildende	Prozent	22,8 ✓	23,8	25,5
davon gewerbliche Auszubildende	Prozent	19,3 ✓	20,3	22,3
davon kaufmännische Auszubildende	Prozent	63,6 ✓	74,2	80,6
Management[7,8]	Prozent	13,0 ✓	12,5	11,9
Audi Brussels S.A./N.V.	Prozent	7,3 ✓	7,0	6,9
Audi Hungaria Zrt.	Prozent	12,6 ✓	12,8	13,0
Audi México S.A. de C.V.	Prozent	14,7 ✓	14,8	14,2
Automobili Lamborghini S.p.A.	Prozent	19,6 ✓	20,2	20,5
Ducati Motor Holding S.p.A.	Prozent	18,1 ✓	17,6	19,0
Durchschnittliche Qualifizierungszeit je Mitarbeiter_in AUDI AG				
Qualifizierungszeit gesamt	Stunden	9,1	9,0	13,0
Direkte Mitarbeitende	Stunden	6,0	5,6	8,3
Indirekte Mitarbeitende	Stunden	11,8	11,7	16,7
Mitarbeitende in Managementpositionen	Stunden	13,7	15,6	23,8

[1] Jahresdurchschnittswert
[2] ohne Auszubildende
[3] ohne Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmer_innen anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns
[4] zum 31. Dezember des Berichtsjahres
[5] Bei der Fluktuation berücksichtigt werden: arbeitgeber- und/oder arbeitnehmerseitige Kündigungen ohne Wiedereinstellzusage
[6] ohne Befristete
[7] ohne Altersteilzeit-Freistellungsphase
[8] Bei der AUDI AG gibt es einen Managementkreis, einen oberen Managementkreis und einen Topmanagementkreis. Die Kennzahl berichtet den Prozentsatz der Frauen in allen drei Managementkreisen zusammen.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Mitarbeitende und Gesellschaft

	Einheit	2021	2020	2019
Weitere Strukturdaten				
Gesundheitsstand AUDI AG[1,2,7]	Prozent	95,4 ✓	95,5	95,3
Unfallhäufigkeit Audi Markengruppe[3,8]	-	4,6 ✓	6,2	6,2
Unfallhäufigkeit Automobili Lamborghini S.p.A.[12]	-	1,9	-	-
Unfallhäufigkeit Ducati Motor Holding S.p.A.[12]	-	2,8	-	-
Betriebsunfälle Audi Markengruppe[12]	Anzahl	475	-	-
Betriebsunfälle Automobili Lamborghini S.p.A.[12]	Anzahl	6	-	-
Betriebsunfälle Ducati Motor Holding S.p.A.[12]	Anzahl	9	-	--
Anteil Akademiker_innen AUDI AG[2,3,4]	Prozent	52,2 ✓	52,3	51,4
Anteil Mitarbeitende anderer Nationalität AUDI AG[3]	Prozent	8,3 ✓	8,3	8,3
Anteil Menschen mit schwerer Behinderung AUDI AG[2,3,6]	Prozent	6,0 ✓	6,0	6,7
Arbeitsaufträge an Werkstätten für Menschen mit Behinderung AUDI AG	Mio. EUR	6,2 ✓	6,7	7,3
Audi Ergebnisbeteiligung pro Mitarbeiter_in AUDI AG[5]	EUR	5.640 ✓	1.080	3.880
Spenden Mitarbeitende[9]	EUR	1.621.586 ✓	1.284.240	1.296.507
Ausgaben für gesellschaftliches Engagement[10,11]	Mio. EUR	16,4 ✓	15,1	17,5
Mitarbeitende in Teilzeit AUDI AG[3]	Anzahl	4.373	4.327	4.448
Mitarbeitende in Elternzeit AUDI AG[3]	Anzahl	3.729	3.788	3.753
Anzahl weibliche Mitarbeitende in Elternzeit AUDI AG	Anzahl	1.648	1.598	1.448
Anzahl männliche Mitarbeitende in Elternzeit AUDI AG	Anzahl	2.081	2.190	2.305
Durchschnittliche Dauer der Elternzeit	Monate	10	10	9
AUDI AG Ideen-Programm				
Einsparungen	Mio. EUR	142,9 ✓	94,5	101,3
Realisierungsquote	Prozent	58,0 ✓	53,4	54,4

[1] Jahresdurchschnittswert
[2] ohne Auszubildende
[3] zum 31. Dezember des Berichtsjahres
[4] Bezogen auf indirekte Mitarbeiter_innen
[5] Auszahlung im Folgejahr; durchschnittlicher Wert für eine_n Facharbeiter_in der AUDI AG
[6] Bis 2019 Ermittlung der SB-Quote in Anlehnung an das Sozialgesetzbuch, ab 2020 prozentualer Anteil der Mitarbeitenden mit Schwerbehinderung und Gleichstellung
[7] Der Gesundheitsstand berechnet sich durch die Formel 100 – (Krankheitstage/ bezahlungrelevante Tage) * 100.
[8] Die Kennzahl Unfallhäufigkeit gibt die Anzahl der Betriebsunfälle, die mindestens einen Tag Arbeitsausfall nach sich ziehen, je eine Million geleisteter Arbeitsstunden an. Ab dem Jahr 2021 wird diese Kennzahl für die Audi Markengruppe berichtet. Die Audi Markengruppe umfasst alle fahrzeugproduzierenden Gesellschaften, exklusive Lamborghini und Ducati, die separat ausgewiesen werden. Die Kennzahlen für die Jahre 2019 und 2020 beziehen sich ausschließlich auf die AUDI AG.
[9] Weihnachtsspende, Restcentspende und Hochwasserspende AUDI AG
[10] Dabei im Jahr 2021 inkludiert: Unternehmensaufstockung Weihnachtsspende 282.904,00 EUR.
[11] Umfasst im Geschäftsjahr getätigte Ausgaben in den Bereichen Bildung, Wissenschaft, Stiftungen; inklusive Spenden; ohne Sponsoring
[12] Diese Kennzahlen werden erstmals ab dem Jahr 2021 berichtet.

Audi Verbrauchs- und Emissionsangaben

Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.
Stand: 28. Februar 2022

Modelle	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km) (NEFZ)	CO_2-Emissionen kombiniert (g/km) (NEFZ)
Audi A1 Sportback	5,6–4,6	128–107
Audi A1 citycarver	5,2–4,9	119–112
Audi Q2	7,7–4,1	176–107
Audi Q3	9,0–4,5	205–118
Audi Q3 Sportback	9,0–4,5	206–119
Audi A3 Sportback	8,8–3,9	201–99
Audi A3 Limousine	8,7–3,8	198–97
Audi TT Coupé	8,5–5,8	194–132
Audi TT Roadster	8,7–6,0	200–137
Audi A4 Limousine	7,1–4,0	167–104
Audi A4 Avant	8,8–4,0	201–106
Audi A4 allroad quattro	7,2–4,8	168–126
Audi A5 Sportback	8,8–4,0	200–105
Audi A5 Coupé	8,7–4,0	199–104
Audi A5 Cabriolet	8,2–4,2	188–112
Audi Q5	7,5–4,7	185–123
Audi Q5 Sportback	7,6–4,7	186–123
Audi A6 Limousine	7,6–4,3	173–114
Audi A6 Avant	11,6–4,5	265–118
Audi A6 allroad quattro	7,8–5,0	178–132
Audi A7 Sportback	11,6–4,4	265–117
Audi Q7	12,1–6,9	278–181
Audi Q8	12,3–6,9	281–182
Audi A8	10,8–6,5	248–170
Audi R8 Coupé	13,0–12,9	299–294
Audi R8 Spyder	13,4–13,0	306–297
Lamborghini Urus	12,6	292
Lamborghini Huracán	14,5–14,0	335–322
Lamborghini Aventador	20,1–19,6	464–447
Lamborghini Sián	19,8	449

Modelle	CNG–Verbrauch kombiniert (kg/100 km) (NEFZ)	CO_2–Emissionen kombiniert (g/km) (NEFZ)
Fahrzeuge mit Erdgasantrieb		
Audi A3 Sportback g-tron	3,6–3,5	99–96
Audi A4 Avant g-tron	4,1–3,9	111–105
Audi A5 Sportback g-tron	4,1–3,8	111–104

Modelle	Kraftstoff-/Stromverbrauch kombiniert (l/100 km / kWh/100 km)	CO_2–Emissionen kombiniert (g/km)
Plug–in–Hybridfahrzeuge	NEFZ-Angabe WLTP-Angabe	NEFZ-Angabe WLTP-Angabe
Audi Q3 TFSI e	2,1/14,6–1,8/14,5 2,1/17,2–1,6/15,8	48–41 47–36
Audi Q3 Sportback TFSI e	2,1/14,6–1,8/14,5 2,0/17,0–1,6/16,0	47–42 46–37
Audi A3 Sportback TFSI e	1,4/12,9–1,3/12,0 1,4/15,8–1,1/14,5	33–29 31–24
Audi Q5 Sportback TFSI e	2,0/19,6–1,8/19,3 1,8/21,7–1,5/20,3	45–42 43–35
Audi Q5 TFSI e	1,9/19,5–1,8/19,3 1,8/21,6–1,5/20,1	44–41 42–35
Audi A6 Limousine TFSI e	1,6/17,9–1,4/16,7 1,4/19,6–1,0/17,5	36–31 34–23
Audi A6 Avant TFSI e	1,7/18,2–1,5/17,5 1,5/20,2–1,1/18,3	37–34 36–27
Audi A7 Sportback TFSI e	1,6/17,9–1,4/16,9 1,5/19,9–1,1/18,1	36–32 35–26
Audi Q7 TFSI e	2,4/20,3–2,2/19,9 2,2/23,9–2,0/23,0	54–50 51–45
Audi Q8 TFSI e	2,8/22,9–2,6/21,9 2,6/25,2–2,1/23,5	63–59 60–48
Audi A8 TFSI e	2,1/20,5–2,0/19,6 2,2/23,9–1,7/21,9	49–45 49–39

Modelle	Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km)	CO_2–Emissionen kombiniert (g/km)
Vollelektrische Fahrzeuge	NEFZ-Angabe WLTP-Angabe	NEFZ-Angabe WLTP-Angabe
Audi Q4 e-tron	18,2–15,8 21,3–17,0	0 0
Audi Q4 Sportback e-tron	17,9–15,6 20,9–16,6	0 0
Audi e-tron	26,3–21,4 28,4–21,7	0 0
Audi e-tron Sportback	26,0–20,9 28,1–21,0	0 0
Audi e-tron GT quattro	19,6–18,8 21,8–19,9	0 0
Audi RS e-tron GT	20,2–19,3 22,6–20,6	0 0

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO_2-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO_2-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter www.audi.de/wltp.

Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat etc.) können relevante Fahrzeugparameter wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO_2-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO_2-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO_2-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter → www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

Vermerk

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

An die AUDI AG, Ingolstadt

Wir haben ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Jahr 2021 in der Übersicht „AUDI Nachhaltigkeitskennzahlen“ sowie ausgewählte Angaben im „Audi REPORT kombinierter Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht“ der AUDI AG, Ingolstadt, die jeweils durch das Symbol „✓“ in der Nachhaltigkeitsberichterstattung kenntlich gemacht wurden, für den Zeitraum vom
1. Januar bis 31. Dezember 2021 (im Folgenden „Bericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Unser Auftrag bezieht sich dabei ausschließlich auf die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten Angaben in der deutschen PDF-Version des Berichts. Verweise auf Angaben außerhalb des Berichts sowie Angaben für Vorjahre waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der AUDI AG (im Folgenden: „Gesellschaft“) sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden: „Berichtskriterien“) sowie für die Auswahl der zu beurteilenden Angaben.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben des Konzerns, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation des Berichts) oder Irrtümern ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen und Angaben im Bericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen und Angaben im Bericht in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden ist. Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren Verweise auf Angaben außerhalb des Berichts sowie Angaben für Vorjahre.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Befragung von Mitarbeitern hinsichtlich der Nachhaltigkeitsstrategie, der Nachhaltigkeitsgrundsätze und des Nachhaltigkeitsmanagements der AUDI AG
- Befragung von Mitarbeitern der Konzernzentrale sowie der Fachabteilungen, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Erstellung des Berichts beauftragt sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen und Angaben im Bericht relevant sind
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in Bezug auf die ausgewählten Kennzahlen und Angaben

- Einsichtnahme in die relevante Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung der Daten, welche den mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Berichtszeitraum zugrunde liegen sowie deren stichprobenartige Überprüfung
- Befragungen und Dokumenteneinsicht in Stichproben hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Bericht
- Analytische Handlungen auf Ebene des Konzerns und einzelner Standorte hinsichtlich der Qualität der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Bericht
- Durchführung von Standortbesuchen, um die Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung der Daten sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten auf Konzernebene zu beurteilen
  - AUDI AG (Ingolstadt, Deutschland)
  - AUDI Hungaria Zrt. (Győr, Ungarn)
- Beurteilung der Darstellung der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen und Angaben im Bericht
- Kritische Durchsicht des Berichtsentwurfs auf Plausibilität und Konsistenz.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten Kennzahlen und Angaben im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2021 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu Verweisen auf Angaben außerhalb des Berichts sowie zu Angaben für Vorjahre ab.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk 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 Vermerk 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, unsere Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 (www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen). 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 Vermerks 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.

München, 16. März 2022
Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nicole Richter
Wirtschaftsprüferin

Hans-Georg Welz
Wirtschaftsprüfer

GRI-Inhaltsindex

Der Audi Konzern berichtet über seine Nachhaltigkeitsleistung für das Jahr 2021 nach dem internationalen Standard der Global Reporting Initiative (GRI). Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards Option: „Kern“ erstellt.

Die Auswahl der zu berichtenden Angaben erfolgte auf Basis einer im Jahr 2021 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse. Der Bericht lag der GRI zur Durchführung des GRI Materiality Disclosures Service vor. Dabei bestätigte die GRI die korrekte Positionierung der „materiality-related disclosures“ (102-40 bis 102-49). Für diese Dienstleistung wurde die deutschsprachige Version des Audi Reports genutzt.

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Universelle Standards			
GRI 101: Grundlagen 2016			
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016			
Organisationsprofil			
GRI 102-1	Name der Organisation, Produkte und Dienstleistungen	15	
GRI 102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	15, 72	
GRI 102-3	Hauptsitz der Organisation	15	
GRI 102-4	Betriebsstätten	15	
GRI 102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	15	
GRI 102-6	Belieferte Märkte	15	
GRI 102-7	Größe der Organisation	15, 33 f., 101	
GRI 102-8	Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitenden	15, 101, 122ff.	
GRI 102-9	Lieferkette	29, 105ff.	
GRI 102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	15ff., 62	
GRI 102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	58ff.	
GRI 102-12	Externe Initiativen	105ff.	Audi engagiert sich in international bedeutenden Multi-Stakeholder-Nachhaltigkeitsinitiativen wie beispielsweise in der Aluminium Stewardship Initiative oder der Global Battery Alliance. Weitere Informationen und unterstützte Organisationen finden sich unter www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 102-13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen		Audi arbeitet in unterschiedlichen Initiativen, Verbänden und Arbeitsgruppen, um ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Themen in Zusammenarbeit mit Stakeholdern zu diskutieren. Die Auflistung (s. u.) von Mitgliedschaften bzw. Beteiligungen steht für den Austausch des Unternehmens mit Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Gesellschaft. Dies ist nur eine Auswahl aus zahlreichen Engagements, die auch die Interessen der Stakeholder des Unternehmens spiegeln. Die Darstellung erfolgt anhand der fünf Kapitel des Berichts, um den Bezug zu den berichteten Themen im Audi Report 2021 zu verdeutlichen: **Strategie** > VDA Verband der Automobilindustrie e.V., Berlin > eNOVA Strategiekreis Automobile Zukunft, Berlin **Wirtschaften und Integrität** > Deutsches Institut für Compliance (DICO), Berlin > Gesellschaft für Datenschutz und Datensicherung e.V. (GDD), Bonn > Zentrum für Wirtschaftsethik gGmbH (ZfW), Berlin **Produkte und Services** Deutsches Verkehrsforum e.V., Berlin **Wertschöpfung und Produktion** > Biodiversity in Good Company Initiative e.V., Berlin > Co_2ncept plus – Verband der Wirtschaft für Emissionshandel und Klimaschutz e.V., München **Mitarbeitende und Gesellschaft** > Deutsche Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin e.V. (DGAUM), Lübeck > Initiative Women into Leadership e.V., Düsseldorf > Charta der Vielfalt e.V., Berlin > Verein zur Förderung kultureller Belange in der Region IN, Ingolstadt www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Strategie			
GRI 102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	2	
GRI 102-15	Wichtigste Auswirkungen, Risiken und Chancen	58ff.	
Ethik und Integrität			
GRI 102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	58ff., 67ff.	www.audi.com/de/company/integrity-compliance-and-risk-management/compliance.html
GRI 102-17	Verfahren zur Beratung und zu Bedenken in Bezug auf die Ethik	67ff.	www.audi.com/de/company/integrity-compliance-and-risk-management/whistleblower-system.html
Unternehmensführung			
GRI 102-18	Führungsstruktur		Hauptversammlung, Aufsichtsrat und Vorstand bilden die Organe der AUDI AG. Die Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft ist die Versammlung der Aktionär_innen einer Gesellschaft, in der sie ihre Rechte in den Angelegenheiten der Aktiengesellschaft ausüben. Die AUDI AG wird von einer Alleinaktionärin, der Volkswagen AG, gehalten. Der Vorstand führt die Geschäfte der AUDI AG und des Audi Konzerns nach Maßgabe der Gesetze, der Satzung der AUDI AG und der vom Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung. Darüber hinaus finden im Rahmen der Unternehmensführung die Ziele und Interessen des Volkswagen Konzernverbunds Beachtung. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Berichts bestand der Vorstand der AUDI AG aus sieben Mitgliedern. Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Geschäftsführung. Der Aufsichtsrat der AUDI AG setzt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen aus zehn Vertreter_innen der Anteilseigner_innen und zehn Vertreter_innen der Arbeitnehmerseite zusammen. Die personelle Zusammensetzung von Aufsichtsrat und Vorstand der AUDI AG ist auf der Website der AUDI AG dargestellt. www.audi.com/de/company/profile/company-management.html
GRI 102-19	Delegation von Befugnissen		www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/operations-and-integrity/firmly-anchored-responsibility.html
GRI 102-20	Zuständigkeit auf Vorstandsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen	24ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/operations-and-integrity/firmly-anchored-responsibility.html
GRI 102-21	Dialog mit Stakeholdern zu ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	13f.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
GRI 102-22	Zusammensetzung des höchsten Kontrollorgans und seiner Gremien		www.audi.com/de/company/profile/company-management.html
GRI 102-23	Vorsitzende_r des höchsten Kontrollorgans		www.audi.com/de/company/profile/company-management.html
GRI 102-24	Nominierungs- und Auswahlverfahren für das höchste Kontrollorgan	5	www.audi.com/de/company/profile/company-management/methods-and-practices-of-the-board-of-management-and-supervisory.html
GRI 102-25	Interessenkonflikte		www.audi.com/de/company/profile/company-management/methods-and-practices-of-the-board-of-management-and-supervisory.html www.audi.com/de/company/profile/company-management/information-on-corporate-governance-practices.html
GRI 102-26	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Festlegung von Zielen, Werten und Strategien	13f.	www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/operations-and-integrity/firmly-anchored-responsibility.html
GRI 102-27	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans		www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/operations-and-integrity/firmly-anchored-responsibility.html www.audi.com/de/company/profile/company-management.html
GRI 102-28	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans		www.audi.com/de/company/profile/company-management/methods-and-practices-of-the-board-of-management-and-supervisory.html
GRI 102-29	Identifizierung und Umgang mit ökonomischen, ökologischen und sozialen	13f.	
GRI 102-30	Wirksamkeit der Verfahren zum Risikomanagement	58ff.	
GRI 102-31	Überprüfung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	13f.	
GRI 102-32	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung		www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/operations-and-integrity/firmly-anchored-responsibility.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
GRI 102-33	Übermittlung kritischer Anliegen	67ff.	Es erfolgt ein regelmäßiger Austausch über die Aktivitäten von Governance, Risk & Compliance. In diesem Rahmen finden reguläre und Ad-hoc-Berichterstattungen des Chief Compliance Officers an Vorstand, Aufsichtsrat sowie Group Chief Compliance Officer und Group Integrity Officer statt. Dies umfasst auch Berichterstattungen über das Hinweisgebersystem. Des Weiteren zählen die Risikoquartalsberichterstattung sowie der interne „Governance, Risk & Compliance"-Jahresbericht an den Vorstand der AUDI AG und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der AUDI AG zu den Berichtspflichten von Governance, Risk & Compliance.
GRI 102-34	Art und Gesamtanzahl kritischer Anliegen	67ff.	2021 gingen 455 Hinweise auf mögliche Regelverstöße ein. Dies entspricht dem Vorjahresniveau. Die Hinweise zeichnen sich durch ein hohes Maß an inhaltlicher Substanz aus und erfolgen mehrheitlich nicht anonym. Dies bestätigt einmal mehr, dass ein hohes Vertrauen in das Hinweisgebersystem besteht.
Einbindung von Stakeholdern			
GRI 102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen	13f.	
GRI 102-41	Tarifverträge		Der Audi Betriebsrat gestaltet die Zukunft bei Audi aktiv mit. So werden alle Betriebsvereinbarungen gemeinsam mit der Arbeitnehmervertretung der AUDI AG getroffen. Diese wacht zudem darüber, dass die zugunsten der Arbeitnehmer_innen geltenden Gesetze, Verordnungen, Unfallverhütungsvorschriften, Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen eingehalten werden.
GRI 102-42	Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	13f.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Einbindung von Stakeholdern			
GRI 102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	13f.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html Am Beispiel der Zusammenarbeit der Arbeitnehmer- und Arbeitgebervertretung zeigt sich die Einbindung wie folgt: Mindestens zweimal jährlich treffen sich Delegierte der Arbeitnehmervertretungen des Audi Konzerns im Rahmen des Audi Ausschusses, um Themen von internationaler, konzernübergreifender Bedeutung zu beraten und dazu in den Austausch mit dem Audi Vorstand zu gehen. Außerdem findet eine individuelle, themenbezogene Betreuung der jeweiligen Standorte statt. Sprecher des Audi Ausschusses ist der Gesamtbetriebsratsvorsitzende der AUDI AG Peter Mosch mit Aufsichtsratsmandaten in der VOLKSWAGEN AG sowie der AUDI AG. Im Aufsichtsrat der AUDI AG nehmen die gewählten Arbeitnehmervertreter_innen ihre Aufgaben wahr, wie die Überwachung der Geschäftsführung, die Genehmigung wichtiger unternehmerischer Vorgänge sowie die Bestellung der Mitglieder des Vorstands. Ziel ist es, auch in diesen und weiteren wichtigen Gremien den internationalen Kolleg_innen eine Stimme zu geben und sich, ebenso wie für die Belange der heimischen Standorte, für die Belange der Beschäftigten einzusetzen. Die Sozialcharta, die zukünftig auch im Audi Konzern bei der AUDI AG umgesetzt wird, wurde Ende 2020 novelliert und setzt nach dieser Überarbeitung Wirtschaftlichkeit und Beschäftigungssicherung als gleichrangige Unternehmensziele fest. Neben der Erweiterung des Geltungsbereichs auf alle Konzerngesellschaften, an denen der Volkswagen Konzern mehrheitlich (> 50 Prozent) beteiligt ist, werden die inhaltlichen Ziele auch bei nicht kontrollierten Gesellschaften gefördert. Sie gilt als verbindliche Grundlage für die Gestaltung der Beziehungen zu Lieferant_innen und weiteren Geschäftspartner_innen (Code of Conduct für Geschäftspartner_innen). Mit dieser Aktualisierung wird auch auf die Notwendigkeit der Einrichtung geeigneter Managementsysteme zur Umsetzung der Erklärung hingewiesen bzw. diese werden etabliert. Folgende Grundsätze wurden neu mit aufgenommen: keine Belästigung, Schutz junger Beschäftigter, Brand- und Umweltschutz, Schutz vertraulicher Informationen, Schutz der Gewissens-, Meinungs- und Religionsfreiheit, Schutz der körperlichen Unversehrtheit, Verbot von Folter. Neben der Sozialcharta gibt es auch eine Charta der Arbeitsbeziehungen, eine Charta der Zeitarbeit sowie eine Charta der Berufsausbildung, die Leitplanken zu den jeweiligen Themen für den gesamten Konzern vorgeben. In der AUDI AG existieren zudem gewählte Jugend- und Auszubildendenvertretungen sowie Schwerbehindertenvertretungen, die sich speziell der Belange der von ihnen repräsentierten Beschäftigtengruppen annehmen.
GRI 102-44	Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	13f.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Vorgehenweise bei der Berichterstattung			
GRI 102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten		https://www.audi.com/content/dam/gbp2/en/company/investor-relations/reports-and-key-figures/annual-reports/fact-pack-2021.xlsx
GRI 102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	13f.	
GRI 102-47	Liste der wesentlichen Themen	13f.	
GRI 102-48	Neudarstellung von Informationen		Die Darstellung der Informationen wurde im Vergleich zum Vorjahr nicht verändert.
GRI 102-49	Änderungen bei der Berichterstattung		Im Vergleich zum Vorjahr gab es keine Veränderungen bei der Berichterstattung.
GRI 102-50	Berichtszeitraum	2	
GRI 102-51	Datum des letzten Berichts	2	
GRI 102-52	Berichtszeitraum	2	
GRI 102-53	Ansprechperson bei Fragen zum Bericht	139	
GRI 102-54	Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	127	
GRI 102-55	GRI-Inhaltsindex	127	
GRI 102-56	Externe Prüfung	125f.	
Themenspezifische Angaben			
Wirtschaftliche Leistung			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	33ff., 112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
GRI 201	**Wirtschaftliche Leistung 2016**		
GRI 201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	33ff., 118	
GRI 201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	50ff., 58ff.	
Beschaffungspraktiken			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 105ff., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	105ff., 112ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/s-rating.html
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 204	**Beschaffungspraktiken 2016**		
GRI 204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferant_innen		Audi ist ein international agierendes Unternehmen und produzierte im Berichtszeitraum in zwölf unterschiedlichen Ländern weltweit. Die Beschaffung von Dienstleistungen und Produkten erfolgt auf Grundlage einer globalen Lieferantenbasis mit dem Fokus, jene ressourcenoptimiert zu beschaffen. Unter der Definition „wichtige Betriebsstätten“ sollen die Standorte in Europa und Nordamerika verstanden werden; die assoziierten Unternehmen in China werden in dieser Auswertung nicht berücksichtigt. Der Begriff „lokal“ bezeichnet ferner die gesamte Region, in der sich die jeweilige Betriebsstätte befindet. Unter diesen Prämissen beträgt der prozentuale Anteil des lokalen Beschaffungsvolumens an Produkten und Dienstleistungen der wichtigen Betriebsstätten am gesamten Audi Beschaffungsvolumen im Berichtsjahr 60,7 Prozent. Auf Europa entfallen dabei 52,4 Prozent (Deutschland: 39,4 Prozent), auf Nordamerika 8,3 Prozent.

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Korruptionsbekämpfung			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 67ff., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	67ff., 112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	67ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 205	**Korruptionsbekämpfung 2016**		
GRI 205-1	Betriebsstätten, die in Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden		Die Prävention von Korruption hat im Audi Konzern einen hohen Stellenwert. Die Abteilung Compliance AUDI AG / Management-Systeme (I/GC-A) trägt innerhalb des Unternehmens zur nachhaltigen Korruptionsprävention bei. Im Rahmen des Internal-Compliance-Risk-Assessment(ICRA)-Standardprozesses werden Compliance-Risiko-Profile pro Gesellschaft erstellt, u. a. für das Themenfeld Korruption. Jede Gesellschaft hat nach Ermittlung des Risikoprofils spezifische Einzelmaßnahmen umzusetzen, die zur Mitigation des Risikos beitragen. Zusätzlich erfolgt im Rahmen des Audi Compliance Risk Assessment (CRA) die Ermittlung geschäftsbereichsspezifischer Compliance-Risiken für die AUDI AG. Korruption zählt auch hier zu den Compliance-Kernthemen. Im Berichtsjahr wurden 44 nationale und internationale Beteiligungsgesellschaften in Bezug auf das Compliance-Fokusthema Antikorruption bei Beratungsanfragen sowie der Implementierung von Richtlinien und Durchführung von Schulungen unterstützt. Grundsätzlich werden all diejenigen Gesellschaften in den Prozess einbezogen, bei denen die AUDI AG eine Mehrheitsbeteiligung hält, die Managementverantwortung innehat oder die von besonderer Bedeutung sind. Zusätzlich wird die ordnungsgemäße Umsetzung der Maßnahmen im Rahmen von Vor-Ort Überprüfungen sowie von externen Audits kontrolliert. Gesellschaften können außerdem im Rahmen des Hot-Topic-Reportings Risiken, Probleme und Vorfälle u. a. in Bezug auf Korruption an die Abteilung Compliance AUDI AG / Management-Systeme (I/GC-A) melden. Im Berichtsjahr wurden keine Hot Topics im Zusammenhang mit Korruption gemeldet. Ende 2021 wurde in der AUDI AG ein IT-System implementiert, das Beschäftigte bei der Vermeidung von Korruption sowie im Umgang mit Interessenkonflikten unterstützt. Der Roll-out dieses Antikorruptions-Tools in den Beteiligungsgesellschaften erfolgt sukzessive seit Jahresbeginn 2022.
GRI 205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	67ff.	Vor dem Hintergrund besonders strenger strafrechtlicher Regelungen ist das web based Training (WBT) „Umgang mit Amts- und Mandatsträgern“ seit 2020 für alle indirekten Mitarbeitenden, Management und Vorstand verpflichtend. Es erreichte mit 99,69 Prozent die höchste Teilnahmequote unter den verpflichtenden Trainingsmaßnahmen, gefolgt von dem ebenfalls für alle verpflichtenden WBT „Antikorruption“ mit 99,22 Prozent. Für die neuen Vorstände der Geschäftsbereiche E und F erfolgte eine Vorstandsschulung zu Audi Code of Conduct und Antikorruption.
GRI 205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen		2021 hat das Audi Aufklärungs-Office drei Verdachtsfälle auf schwere Regelverstöße betreffend Korruption zur Untersuchung an eine untersuchende Einheit weitergegeben. Davon konnte bei zwei Fällen kein Regelverstoß festgestellt werden, wohingegen bei einem Fall personelle Maßnahmen ausgesprochen wurden.
Wettbewerbswidriges Verhalten			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	
GRI 206	**Wettbewerbswidriges Verhalten 2016**		
GRI 206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		Bei kartellrechtsbezogenen Verstoß- und Verdachtsfällen handelt es sich um Einzelfälle. Aus Vertraulichkeitsgründen wird die Gesamtzahl der Fälle nicht berichtet.
Materialien 2016			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 96ff., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	90f., 96ff., 112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
GRI 301	**Materialien 2016**		
GRI 301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	96ff., 98	
GRI 301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	96ff.	
GRI 301-3	Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien	92ff., 96ff., 121	
Energie			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	90f., 95, 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	94, 95, 96ff., 112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 302	**Energie 2016**		
GRI 302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	90f., 95, 119	302-1 f: Der Prozess zur Kennzahlenerhebung inklusive Scope-Definition der Kennzahlen ist in der Volkswagen Norm 98000 verankert (siehe Seite 95) und sieht keine Hochrechnung auf die Gesamtstandortebene vor.
GRI 302-3	Energieintensität	90f., 95, 119	
GRI 302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	90f., 95, 119	
Wasser und Abwasser			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 90f., 95, 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	90f., 94, 95, 112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
GRI 303	**Wasser und Abwasser 2018**		
GRI 303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	90f., 121	
GRI 303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	90f.	
GRI 303-4	Wasserrückführung	90f., 95, 121	303-4 c: Alle Produktionsstandorte werden entsprechend dem regional vorliegenden Wasserstress gewichtet. Aus der Bewertung heraus werden erforderliche Maßnahmen für das Wassermanagement abgeleitet. 303-4 d: Der Prozess zur Feststellung der relevanten Abwasserfrachten sowie der gesetzten -grenzen ist – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (siehe Seite 95). Aufgrund der Größe des Konzerns unterliegt Audi pro Standort unterschiedlichen Gesetzgebungen. Etwaige Vorfälle werden auf lokaler Ebene gehandhabt. Aus diesem Grund liegen aktuell keine Konzerndaten zu Vorfällen vor.
Biodiversität			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 95, 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	90f., 94, 95, 112ff.	www.progress.audi/progress/de/a-visit-at-audis-natural-habitat-for-flora-and-fauna-on-its-production-site.html
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff. 90f.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 304	**Biodiversität 2016**		
GRI 304-1	Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben geschützten Gebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden	90f.	www.progress.audi/progress/de/a-visit-at-audis-natural-habitat-for-flora-and-fauna-on-its-production-site.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Emissionen			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 95, 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	90f., 112ff., 95, 94, 73ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 305	**Emissionen 2016**		
GRI 305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	90f., 95, 120	305-1 e: Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet. Dieser Prozess ist, wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung, in der Volkswagen Norm 98000 verankert (siehe Seite 95)
GRI 305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	90f., 95, 120	305-2 a: Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (siehe Seite 95). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet. Seit dem 1. Januar 2020 wurden alle produzierenden Standorte von Audi weitgehend auf Grünstrom umgestellt. Eine manuelle Berechnung aller location-based Emissionen als Referenz ist aufgrund der Größe des Konzerns nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand umzusetzen. Aus diesen Gründen erfolgt keine Berichterstattung. 305-2 e: Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (siehe Seite 95). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet.
GRI 305-4	Intensität der THG-Emissionen	95, 120	
GRI 305-5	Senkung der THG-Emissionen	90f., 95, 120	
GRI 305-7	Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	120	305-7 b: Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (siehe Seite 95). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet.

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Abfall			
GRI 306	**Abfall 2020**		
GRI 306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	90f., 94, 95, 96ff., 112ff.	
GRI 306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	90f., 94, 95, 96ff., 112ff.	
GRI 306-3	Angefallener Abfall	90f., 121	
Umwelt-Compliance			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 112ff.	www.audi.com/de/company/integrity-compliance-and-risk-management/compliance/product-integrity-and-environmental-protection.html
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 307	**Umwelt-Compliance 2016**		
GRI 307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen		Für 2021 haben sich für die AUDI AG keine erheblichen Bußgelder und/oder nicht monetäre Sanktionen und/oder Streitbeilegungsverfahren aufgrund von Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen ergeben.

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Umweltbewertung der Lieferant_innen			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 105ff., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	105ff., 112ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/s-rating.html
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 308	**Umweltbewertung der Lieferant_innen 2016**		
GRI 308-1	Neue Lieferant_innen, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	29, 105ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/s-rating.html
GRI 308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	29, 105ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/s-rating.html Volkswagen Nachhaltigkeitsbericht (Seiten 98-99, Seiten 102-103)
Beschäftigung			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 101, 102ff., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	101, 112ff., 122f.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
GRI 401	**Beschäftigung 2016**		
GRI 401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	101, 122f.	401-1 a: Daten zur Rate der Neueinstellungen liegen nicht vor, da diese Kennzahl nicht erhoben wird. Audi arbeitet bei Neueinstellungen mit der absoluten Anzahl von Mitarbeitenden. Bei der Fluktuation berücksichtigt werden: Kündigungen, Austritt auf eigenen Wunsch ohne Wiedereinstellzusage und Dienstaufhebungsverträge. Absolute Zahlen werden nicht als interne Steuerung verwendet und liegen daher nicht in einem berichtsfähigen Format vor. 401-1 b: Die Daten für den gesamten Audi Konzern werden aktuell nicht systemisch erfasst. Eine manuelle Abfrage ist aufgrund der Eigenständigkeit der Gesellschaften hochkomplex sowie aufgrund der Größe des Konzerns nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand umzusetzen. Aus diesen Gründen sowie der Tatsache, dass die Zahl nicht steuerungsrelevant ist, erfolgt keine Berichterstattung.
GRI 401-3	Elternzeit	101, 122f.	
Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 21ff., 30, 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	21ff., 30, 112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 402	**Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016**		
GRI 402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen		Im Falle von betrieblichen Veränderungen verpflichtet sich das Unternehmen, die Mitarbeitenden frühzeitig darüber zu informieren. Neben den gesetzlichen Pflichten, die umfassend erfüllt werden, gelten auch Abreden in betrieblichen Vereinbarungen.

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	112ff.	
GRI 103-3	Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 403	**Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018**		
GRI 403-1	Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		Ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement und ein integriertes Arbeitsschutzsystem sind zwei Ansätze von Audi, um Arbeitsunfälle zu minimieren und die gesundheitlichen Ressourcen sowie die körperliche und psychische Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden zu stärken. Dabei helfen konzernweit gültige Standards. Für sämtliche betriebliche Abläufe haben Unternehmen und Betriebsratsvertretungen Maßnahmen entwickelt, um Unfällen und Beeinträchtigungen vorzubeugen sowie sichere Prozesse, Anlagen und Fahrzeugkomponenten zu gewährleisten. Der Vorstand trägt dabei grundsätzlich die Verantwortung für die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz. Zudem ist jede betriebliche Führungskraft für den Arbeitsschutz in ihrem Aufsichts- und Funktionsbereich verantwortlich. Dies ist auch in einer Betriebsvereinbarung zum Arbeitsschutz, die für alle Mitarbeitenden der AUDI AG gilt, festgehalten.
GRI 403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen		Flächendeckende Gefährdungsbeurteilungen und regelmäßige Arbeitsplatzbegehungen inklusive Bewertung gehören zum Grundrepertoire im Arbeitsalltag bei Audi, um Unfällen und gesundheitlichen Beeinträchtigungen vorzubeugen.
GRI 403-3	Arbeitsmedizinische Dienste		Durch das ganzheitliche Gesundheitsmanagement von Audi werden die Qualität und der Zugriff der Mitarbeitenden auf arbeitsmedizinische Dienste sichergestellt. Dazu werden u.a. bei potenziell gesundheitsgefährdenden Tätigkeiten arbeitsmedizinische Vorsorge und Eignungsuntersuchungen angeboten, sodass sichergestellt werden kann, dass das Risiko für gesundheitliche Schäden minimal ist.
GRI 403-4	Beteiligung der Mitarbeitenden, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		Im Rahmen der Audi Ergonomiestrategie fördert das Unternehmen etwa eine intelligente Arbeitsorganisation sowie Maßnahmen zur Internationalisierung der Standards. Durch gezielte Beratungsgespräche sensibilisiert Audi Mitarbeitende für das Thema und ermuntert sie, eigene Vorschläge und Lösungen zu entwickeln und so ihren eigenen Arbeitsplatz selbst zu gestalten. Die Ergonomiekoordinator_innen aller Audi Standorte tauschen sich mehrmals jährlich über Maßnahmen und Entwicklungen aus.
GRI 403-5	Schulungen der Mitarbeitenden zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		Um einen ganzheitlichen Arbeits- und Gesundheitsschutz zu gewährleisten, bietet Audi zahlreiche Schulungen für verschiedene Mitarbeitende an, um so potenziellen Gefährdungen vorzubeugen. Beispielsweise gibt es einzelne Schulungen für neue Mitarbeitende, Gruppenleiter_innen oder speziell für kritischen Maschinenumgang.
GRI 403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden		Das Unternehmen bietet zahlreiche Angebote zur Gesundheitsförderung der Belegschaft. Seit zwei Jahren finden die meisten Angebote digital statt – mit dem Vorteil, dass Beschäftigte der Standorte teilnehmen können und der Zugang niedrigschwelliger ist. Durchschnittlich nehmen an Online-Vorträgen 150 Kolleg_innen teil.
GRI 403-7	Vermeidung und Minimierung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz		Für sämtliche betriebliche Abläufe haben Unternehmen und Betriebsratsvertretungen Maßnahmen entwickelt, um Unfällen und Beeinträchtigungen vorzubeugen sowie sichere Prozesse, Anlagen und Fahrzeugkomponenten zu gewährleisten.
GRI 403-8	Mitarbeitende, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind		Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen sind für alle Mitarbeitenden der AUDI AG gültig.
GRI 403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	101	Im Jahr 2021 ereignete sich ein tödlicher Betriebsunfall im Audi Konzern. Die Betriebsunfälle von Leiharbeitnehmenden und Mitarbeitenden von Fremdfirmen sind in der angegebenen Kennzahl Unfallhäufigkeit aus Vertraulichkeits- und Datenschutzgründen nicht enthalten. Bei allen fahrzeugproduzierenden Gesellschaften des Audi Konzerns werden alle Verletzungen gemäß den länderspezifischen Vorgaben dokumentiert und ausgewertet. Ebenso werden bei den Gesellschaften alle Gefährdungen für die Beschäftigten gemäß den länderspezifischen Vorgaben systematisch beurteilt und dokumentiert. Detaillierte Angaben werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.
Aus- und Weiterbildung			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 21ff., 30, 102ff., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	21ff., 30, 101, 102ff., 112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
GRI 404	**Aus- und Weiterbildung 2016**		
GRI 404-1	Durchschnittliche Stundenzahl der Aus- und Weiterbildung pro Jahr und angestellter Person	101, 102ff., 122f.	
GRI 404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	8, 9, 30, 102ff., 112ff.	
GRI 404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten		Unter Berücksichtigung von Chancengleichheit und Gleichbehandlung führen die disziplinarischen Führungskräfte für alle Mitarbeitenden der AUDI AG mit variablem Leistungsentgelt sowie für die Mitarbeitenden im außertariflichen Bereich ein jährliches Beurteilungsgespräch durch.
Diversität und Chancengleichheit 2016			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	5, 7, 13f., 30, 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	30, 101, 112ff.	www.audi.com/de/career/diversity-at-audi.html
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 405	**Diversität und Chancengleichheit 2016**		
GRI 405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	5, 122f.	www.audi.com/de/career/working-world/diversity-agents.html 405-1: Die Daten für den gesamten Audi Konzern liegen aktuell nicht vor, da diese aufgrund der Eigenständigkeit der Gesellschaften sowie der Größe des Konzerns nicht steuerungsrelevant sind. 405-1 b ii: Durch die Größe des Konzerns sowie die Eigenständigkeit der Gesellschaften ist nur die Kennzahl für die AUDI AG steuerungsrelevant. Aus diesem Grund wird der Umfang auf die Daten der AUDI AG begrenzt.
GRI 405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Die AUDI AG verpflichtet sich durch tarifliche und betriebliche Kollektivvereinbarungen, dass Teil- und Vollzeitmitarbeitende ein gerechtes und faires Entgelt erhalten, es entscheidet allein die Tätigkeit über die Vergütung.

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	7, 13f., 29, 105ff., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	29, 105ff., 112ff.	audi.com/de/company/integrity-compliance-and-risk-management/compliance.html
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 412	**Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte 2016**		
GRI 412-1	Betriebsstätten, an denen eine Prüfung auf die Einhaltung der Menschenrechte oder eine menschenrechtliche Folgenabschätzung durchgeführt wurde	7, 105ff.	Volkswagen Nachhaltigkeitsbericht (Seite 96, 102) www.audi.com/de/company/sustainability/s-rating.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
GRI 412	**Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte 2016**		
GRI 412-2	Schulungen für Angestellte zu Menschenrechtspolitik und -verfahren		Das Thema Menschenrechte wird bei Audi über mehrere Trainingsmaßnahmen im Unternehmen vermittelt. Basiswissen wird z.B. seit Ende 2018 in einem Kapitel des WBT „Audi Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct) und ethische Entscheidungsfindung“ vermittelt. Das Training ist verpflichtend für die gesamte Belegschaft. Zum 31. Dezember 2021 hatten 99,81 Prozent aller Beschäftigten das circa 45-minütige Training absolviert. Ebenso ist das Thema in Form von Basiswissen im 30-minütigen WBT „Compliance Awareness“ verankert, das seit Anfang 2020 auf freiwilliger Basis zur Verfügung steht. Im vergangenen Jahr haben ca. 240 Mitarbeitende an diesem Training teilgenommen. Seit Ende 2020 findet das 90-minütige Live-Online-Training „Wirtschaft und Menschenrechte im Unternehmenskontext – Menschenrechte achten“ statt. Alle Mitarbeitenden können es buchen; gezielt angesprochen werden Beschäftigte, die in ihrem Arbeitsalltag direkte Verantwortung für oder erhöhte Auswirkungen auf das Thema haben. - Teilnahmen am verpflichtenden WBT „Code of Conduct“: 99,81 Prozent In Zahlen: Ist-Teilnahmen: 53.445 Soll-Teilnahmen 54.089 (Stand: 31. Dezember 2021) - Teilnahmen am freiwilligen Live Online Training „Menschenrechte“: 50 Teilnahmen (Stand 31. Dezember 2021) (Hinweis: insgesamt fünf Trainings) - Teilnahmen am freiwilligen WBT „Compliance Awareness“: ca. 240 Teilnahmen inklusive Mehrfachteilnahmen (Stand: 31. Dezember 2021) Weitere Sensibilisierung von Mitarbeitenden außerhalb von Schulungsformaten findet etwa über Vorträge in Online-Veranstaltungsformaten zu Nachhaltigkeits- oder Compliance-Themen statt.
GRI 412-3	Erhebliche Investitionsvereinbarungen und -verträge, die Menschenrechtsklauseln enthalten oder auf Menscherechtsaspekte geprüft wurden	29, 105ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/s-rating.html

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Soziale Bewertung der Lieferant_innen			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	7, 13f., 29, 105ff., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	29, 105ff., 112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 414	**Soziale Bewertung der Lieferant_innen 2016**		
GRI 414-1	Neue Lieferant_innen, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden	105ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/s-rating.html
GRI 414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	105ff.	Volkswagen Nachhaltigkeitsbericht (Seiten 98-99, 102-103) www.audi.com/de/company/sustainability/s-rating.html
Kundengesundheit und -sicherheit			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	14, 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 416	**Kundengesundheit und -sicherheit 2016**		
GRI 416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit		Der Audi Qualitätsanspruch orientiert sich auch und besonders am gesellschaftlichen Wandel, an Kundenanforderungen, an gesetzlichen und behördlichen Vorgaben sowie an den unternehmensinternen verbindlichen Verhaltensgrundsätzen. Alle Geschäftsbereiche fassen ihre Qualitätsansprüche in Ziele, steuern diese eigenverantwortlich über Kenngrößen, unterliegen unabhängigen Kontrollen und tragen zum Erreichen der Unternehmensziele bei. Audi legt besonderes Augenmerk darauf, hochwertige und sichere Fahrzeuge zu produzieren. Auch nach der Auslieferung an den_die Kund_innen behält Audi seine Produkte im Auge – ganz im Sinne der Produktbeobachtungspflicht. Im Auftrag des Vorstands untersucht der Ausschuss für Produktsicherheit (APS) Themenmeldungen für ausgelieferte Fahrzeuge und Produkte und leitet Maßnahmen ein, wenn die Anforderungen an die notwendige Produktsicherheit oder Vorschriftenkonformität nicht gegeben ist. Analog steuert der APS die Beantwortung von Anfragen von Behörden und Verbraucherschutzverbänden auf dem Gebiet der Produktsicherheit und -konformität, wenn bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge und Produkte betroffen sind.

GRI-Standards		Seite	Kommentar
GRI 416	**Kundengesundheit und -sicherheit 2016**		
GRI 416-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit		Im Rahmen der kontinuierlichen Entwicklung und Verbesserung ist insbesondere neben Schnittstellen zum Umwelt-Compliance-Management-System (ECMS) und Product Compliance Management System (PCMS) auch die Schnittstelle zum Compliance-Management-System (CMS) hervorzuheben. Ziele sind hier u. a., Informationen über Prozessschwächen auszutauschen, gegebenenfalls Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten und somit die Compliance-Risiken von Produktsicherheit und Produktkonformität zu minimieren. Audi hat 2020 begonnen, Produktintegrität und das Product Compliance Management System (PCMS) als Ordnungsrahmen zur Gewährleistung von Produktintegrität im Unternehmen zu etablieren. Durch Einhaltung der Regelungen in der Unternehmensrichtlinie U_059 sorgen alle Mitarbeitenden dafür, Produktintegritätsrisiken zu minimieren.
Marketing und Kennzeichnung			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 417	**Marketing und Kennzeichnung 2016**		
GRI 417-1	Anforderungen für die Produkt- und Dienstleistungsinformationen und Kennzeichnung	124	
GRI 417-2	Verstöße im Zusammenhang mit Produkt- und Dienstleistungsinformationen und der Kennzeichnung		Die AUDI AG macht grundsätzlich keine allgemeinen Angaben zum Umfang von Feldmaßnahmen.
GRI 417-3	Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation		Im Berichtsjahr 2021 kam es zu keinen Bußgeldern und Sanktionen im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation.

GRI-Standards		Seite	Kommentar
Schutz der Kundendaten			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 418	**Schutz der Kundendaten 2016**		
GRI 418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten		Wie auch im Vorjahr kam es 2021 zu keiner begründeten Beschwerde in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten.
Sozioökonomische Compliance			
GRI 103	**Managementansatz 2016**		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	13f., 112ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	112ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	58ff.	www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 419	**Sozioökonomische Compliance 2016**		
GRI 419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich		Bei etwaigen bekannten Compliance-Verstoß- und -Verdachtsfällen handelt es sich um Einzelfälle ohne systemisch angelegten Ursachenhintergrund. Aus Vertraulichkeitsgründen wird die Gesamtzahl der Fälle nicht berichtet.

IMPRESSUM

AUDI AG
Financial Communication/
Analytics, Investor Relations
I/FU-23

Auto-Union-Straße 1
85045 Ingolstadt
Deutschland
Telefon: +49 841 89-33985

E-Mail: ir@audi.de

www.audi.com/investor-relations
LinkedIn: www.linkedin.com/company/audi-ag

Konzeption & Layout:
C3 Creative Code & Content GmbH
Berlin

Bei dem hier abgebildeten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist.