

## **Anträge von Aktionären**

Nachfolgend finden Sie alle zugänglich zu machenden Anträge von Aktionären i.S.d. §§ 126, 127 Aktiengesetz (Gegenanträge und Wahlvorschläge) zu den Punkten der Tagesordnung der ordentlichen virtuellen Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft am 12. Mai 2022. Etwaige Stellungnahmen der Verwaltung werden ebenfalls hier veröffentlicht.

Gemäß § 1 Absatz 2 Satz 3 COVID-19-Gesetz und §§ 126, 127 Aktiengesetz gelten zugänglich gemachte Gegenanträge und Wahlvorschläge in der virtuellen Hauptversammlung als gestellt, wenn der antragstellende oder den Wahlvorschlag unterbreitende Aktionär ordnungsgemäß legitimiert und zur Hauptversammlung angemeldet ist.

Anträge von Aktionären, die sich auf die Ablehnung der Vorschläge der Verwaltung bzw. des Aufsichtsrats beziehen, können unterstützt werden, indem auf der Anmeldebestätigung oder über das Aktionärsportal unter [www.volkswagenag.com/hv-portal](http://www.volkswagenag.com/hv-portal) zu dem entsprechenden Tagesordnungspunkt „Nein“ angekreuzt wird. Diese Anträge von Aktionären sind jeweils ohne Großbuchstaben aufgeführt und werden unter der Internetadresse [www.volkswagenag.com/ir/hv](http://www.volkswagenag.com/ir/hv) bekannt gemacht.

Anträge und Wahlvorschläge von Aktionären, die sich **nicht** auf die Ablehnung der Vorschläge der Verwaltung bzw. des Aufsichtsrats beziehen, sind jeweils mit einem Großbuchstaben gekennzeichnet. Über diese Anträge und Wahlvorschläge können Aktionäre oder deren Bevollmächtigte abstimmen, indem sie auf der Anmeldebestätigung oder über das Aktionärsportal unter [www.volkswagenag.com/hv-portal](http://www.volkswagenag.com/hv-portal) unter dem Punkt „Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären“ das entsprechende Kästchen hinter dem betreffenden Großbuchstaben mit „Ja“ oder „Nein“ ankreuzen.

Das Recht des Versammlungsleiters, im Rahmen der Abstimmung zuerst über die Vorschläge der Verwaltung abstimmen zu lassen, bleibt hiervon unberührt. Sollten die

Vorschläge der Verwaltung mit der notwendigen Mehrheit angenommen werden, haben sich insoweit Gegenanträge oder (abweichende) Wahlvorschläge erledigt.

Im Falle offensichtlicher Widersprüche zwischen der Abstimmung eines Aktionärs oder seines Bevollmächtigten über die Vorschläge der Verwaltung einerseits und der Abstimmung über Gegenanträge oder Wahlvorschläge andererseits werden die Stimmen als ungültig behandelt.

Rüdiger Kammerhoff  
Am Scheunenkamp 21  
38154 Königslutter

38154 Königslutter, 16.04.2022

An  
Volkswagen AG  
-HV-Stelle-  
38440 Wolfsburg  
Email: hvstelle@volkswagen.de

**Btr.: Gegenanträge zur Hauptversammlung am 12.05.2022:**

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit stelle ich als Aktionär fristgerecht gemäß des Aktiengesetzes folgende Gegenanträge zur Abstimmung:

**Tagesordnungspunkt 3:**

Entlastung der Mitglieder des Vorstands:

Es wird beantragt, allen im Jahr 2021 amtierenden Mitgliedern des Vorstands die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 zu verweigern.

**Begründung:**

Vorstandsvorsitzender Dr. Herbert Diess und alle Vorstandsmitglieder trugen dazu bei, dass fast 7 Jahre nach dem VW-Eingeständnis des durch den VW-Konzern jahrelang bandenmäßig betriebenen Abgasverbrechens die interne Aufklärung verhindert und verschleiert wurde. Durch den Vertrauensverlust bei Kunden und Behörden erlitt der Konzern erhebliches Ansehen und gefährdete seine Existenz mit zig tausenden Arbeitsplätzen. Viele Kunden wurden in Schadensersatzprozessen durch Unwahrheiten und Tatsachenverdrehungen der Rechtsabteilung um ihr Geld gebracht. Durch das Vorstandsversagen musste der Konzern eine Geldstrafe von 2,3 Milliarden € zahlen und Dr. Diess persönlich wegen Marktmanipulation eine Geldstrafe von 4,5 Millionen €, die er zum Nachteil der Aktionäre aus der Konzernkasse nahm. Desweiteren wurden Betriebsräte durch hohe Zahlungen sowie Privilegien oder durch lukrative

Job-Angebote auf Arbeitgeberseite entgegen dem BVG für Unternehmensentscheidungen gefügig gemacht. Eigene Mitarbeiter wurden dreist bei ihren ihnen gesetzlich zustehenden Erfindervergütungen betrogen und belogen.

#### **Tagesordnungspunkt 4:**

Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats:

Es wird beantragt, den im Jahr 2021 amtierenden Mitgliedern des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2021 die Entlastung zu verweigern.

#### **Begründung:**

Nach Bekanntwerdung des jahrelang durch den VW-Konzern begangenen Abgasverbrechens am 18.9.2015 der damalige Vorstandsvorsitzende Prof. Dr. Martin Winterkorn vom Aufsichtsratspräsidiums ohne Schuldprüfung für unschuldig erklärt und mit sämtlichen Bezügen in Millionenhöhe entlassen wurde. Der Aufsichtsrat trotz Wissens um die Privatflüge des vorherigen Finanzvorstands Pötsch diesen noch zu seinem Vorsitzenden wählte. Der Konzern-Aufsichtsratsvorsitzende Pötsch sich entgegen dem Akt. Gesetz durch seine zusätzlichen Posten bei der Porsche AG und bei der Porsche SE als Farce selbst kontrollieren muss. Der Aufsichtsratsvorsitzende Pötsch bis heute die Aufklärung des Abgasverbrechens zusammen mit den anderen AR-Mitgliedern verhinderte und den Ermittlungsbericht von Jones Day unveröffentlicht im Tresor verschwinden ließ. Die Aufsichtsratsmitglieder im April 2015 das Zerwürfnis zwischen Piech und Winterkorn zuließen, weil Piech die Unregelmäßigkeiten der Abgasmessungen in USA umgehend aufgeklärt wissen wollte. Pötsch persönlich wegen Marktmanipulationen bei VW und Porsche eine Geldstrafe von 6,5 Millionen € zahlen musste, die ebenfalls der Konzern zu Lasten der Aktionäre übernahm. Der Aufsichtsrat kürzlich beschloss, in den schützenswerten Allerauen nördlich des Stammwerkes eine „Trinity-Giga-Factory“ zu errichten. Sämtliche Nachteile, wie Zerstörung der Natur, Senkung des Grundwasserspiegels und erheblich drohende

Verkehrsbehinderungen der jetzt schon überlasteten Straßen blieben unberücksichtigt. Dabei wäre ein günstigeres Baugebiet ohne Naturzerstörung mit besserer Infrastruktur 28 km südlich vom Stammwerk bei Königslutter gewesen.

Mit freundlichen Grüßen  
Rüdiger Kammerhoff

Prof. Christian Strenger  
[REDACTED]

An die  
**Volkswagen Aktiengesellschaft**  
HV-Stelle  
Brieffach 1848/3  
38436 Wolfsburg

Per E-Mail an: [hvstelle@volkswagen.de](mailto:hvstelle@volkswagen.de)

[REDACTED] den 25. April 2022

**Volkswagen-HV am 12.05.2022: Gegen-Anträge nach §§ 126 Absatz 1, 127 AktG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als langjähriger Privataktionär der Volkswagen Aktiengesellschaft (Depotbestätigung anbei) stelle ich hiermit folgende Anträge nach § 126, 127 AktG zur Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2022:

TOP 2: Beschlussfassung über die Gewinnverwendung der Volkswagen Aktiengesellschaft

*Es wird beantragt, die vorgeschlagenen Dividenden von 7,50 Euro pro Stammaktie und 7,56 Euro pro Vorzugsaktie mindestens zu verdoppeln.*

*Weiterhin wird beantragt, die Dividende pro Vorzugsaktie um 10% höher als die Dividende für die Stammaktie festzusetzen, da die Satzung der Gesellschaft dies nicht ausschließt.*

Begründung:

Der zwar erhöhte Dividendenvorschlag der Verwaltung führt dazu, dass lediglich knapp 20% des Bilanzgewinns ausgeschüttet werden sollen. Diese auch im Vergleich mit relevanten DAX-Unternehmen weit unterdurchschnittliche Ausschüttungsquote sollte schon angesichts der durch den Dieselskandal in den Vorjahren beeinträchtigten Dividendenzahlungen deutlich höher ausfallen.

Zum weiteren Antrag einer 10% höheren Dividende für die Vorzugsaktionäre:

Eine Mehrdividende von lediglich sechs Cents (= 0.8%!) ist für die Vorzugsaktionäre seit langem ein völlig ungenügendes Entgelt für das fehlende Stimmrecht der aufgrund des durch die Kosten des Dieselskandals von bereits über 33 Mrd. Euro gebeutelten Vorzugsaktionäre (die immerhin einen 41%igen Anteil am VW-Gesamtkapital haben). Der hiermit beantragte Mehrprozentsatz von 10% gegenüber den Stammaktien entspricht dem Mehrprozentsatz bei der ursprünglichen Begebung der Vorzugsaktien und ist ein auch international angemessenes Äquivalent für das fehlende Stimmrecht.

Es ist den Großaktionären unbenommen, trotz der antiquierten Satzungsvorgabe den Vorzugsaktionären eine höhere Ausschüttung zu konzedieren. Die ehemals sinnvolle Änderung der VW-Satzung (§ 27) sollte in der HV 2024 für zukünftige Jahre u.a. durch einen entsprechenden Tagesordnungspunkt verabschiedet werden.

### TOP 3: Entlastung der Mitglieder des Vorstands

*Es wird beantragt, den im Jahr 2021 amtierenden Mitgliedern des Vorstands die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 zu verweigern.*

#### Begründung:

Die durch die Großaktionäre in der HV 2021 verabschiedeten Vergleichsvorschläge für die Herren Winterkorn und Stadler sowie den D & O Versicherern haben auch aufgrund von begründeten Anfechtungsklagen natürlich nicht den Abschluss der Dieselgate-Affäre eingeleitet. Das ist schon juristisch ausgeschlossen, weil der Sachverhalt und die Schadenshöhe offen sind und die Ergebnisse der nicht von VW-Anwälten beeinflussbaren Sonderprüfung noch nicht vorliegen.

Dann hat es der Vorstand auch in 2021 unterlassen, seiner aktienrechtlichen Verfolgungspflicht in Bezug auf ein Mitverschulden des heutigen Aufsichtsratsvorsitzenden und in 2015 amtierenden Finanzvorstands Dr. Pötsch in puncto aktienrechtlicher Haftung für die mangelhafte Kapitalmarktkommunikation zur Dieselgate-Affäre ab Juli 2015 sachgerecht nachzukommen, da in 2020 mit der von den Aktionären getragenen Zahlung von 4,5 Mio. Euro lediglich die strafrechtliche Haftungsfrage erledigt wurde.

Auch hat VW für die weiterhin laufenden Klagen wegen zu später Kapitalmarkt-Kommunikation keine Rückstellungen gebildet, obwohl die Erfolgswahrscheinlichkeit der Klagen nicht erheblich abgenommen hat, VW diese aber unbegründet mit unter 50% einschätzt.

Die im Oktober 2015 vom Vorstand zugesagte lückenlose Aufklärung des Dieselskandals erfolgte auch 2021 nicht durch die Verwaltung, die mit dem ungenügenden Hinweis auf das ‚Statement of Facts‘ des US-Justizministeriums eine angemessene Unterrichtung der Minderheitsaktionäre unterlässt. Die weiterhin gravierende Informations-Bevorzugung der im Aufsichtsrat vertretenen Kontrollaktionäre Porsche/Piëch, Niedersachsen und Katar über das Ausmaß, die Abwehrmaßnahmen und die Gerichtsverfahren bleibt eine permanente Benachteiligung aller anderen Aktionäre.

Neben dieser Informationsbenachteiligung dauern die erfolglosen, mit bisherigen Gesamtkosten für Rechtsberater von über drei Milliarden kostenträchtigen Bemühungen der VW-Verwaltung zur Abwendung von Gerichtsverfahren und auch gegen die bereits 2017 angeordnete, nun endlich begonnene Sonderprüfung an. Die auch alle internen Dieseltgate-Dokumente erfassende Sonderprüfung wird hoffentlich bald zur Aufdeckung von Pflichtverletzungen von Aufsichtsrat und Vorstand führen.

#### TOP 4: Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats

*Es wird beantragt, den im Jahr 2021 amtierenden Mitgliedern des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2021 die Entlastung zu verweigern.*

#### Begründung:

- Der Aufsichtsrat hat auch 2021 versäumt, seine bereits 2015 für eine umfassende und transparente Aufklärung der Dieselauffäre gegebenen Zusagen einzulösen. Ferner hat er die sich aus der ARAG/Garmenbeck-Rechtsprechung des BGH ergebende Pflicht, aktienrechtliche Haftungsansprüche gegen frühere (Herren Pötsch und Stadler) und aktuelle Vorstandsmitglieder (Herr Dr. Diess) sachgerecht zu verfolgen, nicht erfüllt. Genau hierfür steht eine Ausnahme von der Geltendmachung von Haftungsansprüchen nicht in seinem Ermessen.
- Die in 2021 erfolgte Bestellung des langjährig die Rechtsabteilung anführenden Herrn Dr. Döss zum Vorstandsmitglied mit Zuständigkeit für Recht und Integrität



ab 1.2.2022 zeigt, dass der Aufsichtsrat weiterhin erhebliche Schwierigkeiten hat, die nach dem Dieselskandal so zwingend erforderliche Verbesserung der Governance und insbesondere der Integrität des Konzerns angemessen zu erreichen. Nachdem die beiden hierfür zuständigen Vorständinnen jeweils vor Beendigung ihres hierfür geschaffenen Mandats aufhören mussten, soll es nun der den Dieselskandal und seine mangelhafte Aufarbeitung begleitende Herr Dr. Döss schaffen. Dass er aber die konzernweite Integrität erst 2025 umgesetzt sieht – wie kürzlich vor den dafür verantwortlichen Konzernmitarbeitern verkündet – zeigt das gemächliche Tempo bei der Verbesserung des seit zehn Jahren bestehenden Mangel-Zustands.

- Erneut falsche DCGK-Entsprechenserklärung nach § 161 AktG: die am 9.12.2021 abgegebene Erklärung ist trotz wortreicher, aber unzutreffender Begründungen unrichtig:
  - So soll der mit zahlreichen Konzern-Ämtern und -Verflechtungen ehemals überbelastete Aufsichtsratsvorsitzende Herr Dr. Pötsch zukünftig als ‚unabhängig‘ eingeschätzt werden – damit würde eine neue, aber grundfalsche Benchmark für Unabhängigkeit gesetzt.
  - Fehlerhaft ist, dass eine Abweichungserklärung zur erforderlichen Unabhängigkeit des Prüfungsausschusses gegeben werden muss, da Frau Heiss aufgrund umfangreicher Geschäftsbeziehungen des VW-Konzerns mit dem von ihr führend geleiteten Omnicom-Konzern genauso wie der seit über 12 Jahren amtierende Ausschussvorsitzende Dr. Ferdinand Oliver Porsche und die beiden Arbeitnehmervertreter eben nicht als unabhängig einzustufen sind.
  - Auch die VW-eigene Vorgabe von mindestens vier unabhängigen AR-Mitgliedern wird erneut falsch dargestellt: Die im VW-Geschäftsbericht 2021 weiterhin als unabhängig klassifizierte Frau Hessa Sultan Al-Jaber und Herr Hussain Ali Al-Abdulla sind als langjährige Mitglieder des für VW wichtigen großen Aktionärs Qatars eben nicht unabhängig; die Herren Bernd Althusmann und Stephan Weil als Vertreter Niedersachsens unterliegen dem vom Bundesgerichtshof bereits 1997 festgestellten dauerhaften

Interessenkonflikt und sind angesichts der de facto Sperrminorität des Landes ebenfalls nicht als unabhängig anzusehen.

TOP 5: Beschlussfassung über die Billigung des Vergütungsberichts von Vorstand und Aufsichtsrat:

*Es wird beantragt, den von der Verwaltung vorgelegten Vergütungsbericht abzulehnen.*

Begründung:

Der Bericht baut auf dem in der HV 2021 durch die Großaktionäre beschlossenen fehlerhaften System auf. Die Verfolgung relevanter ESG-Anliegen als nachhaltige Pflichtaufgabe des Vorstands wird entgegen der in § 87 Abs. 1 Aktiengesetz enthaltenen Vorgabe, dass die Vergütungsstruktur auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft auszurichten ist, bei VW weiterhin nur durch den Einjahresbonus vergütet. Eine sinnvolle Bewertung des Erreichens dieser Ziele kann aber nach gefestigter Experten-Auffassung nur im mehrjährigen Turnus, d.h. im Langzeitbonus erfolgen, der zumindest den überwiegenden Teil der variablen Vergütung auszumachen hat.

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

Ich bitte Sie um Bestätigung des Eingangs und umgehende Veröffentlichung der Gegenanträge nebst Begründungen. Die Begründungen der einzelnen Gegenanträge betragen jeweils nicht mehr als 5.000 Zeichen, womit die gesetzlichen Anforderungen an die Zugänglichmachung gemäß § 126 Abs. 2 Satz 2 AktG gewahrt sind.

Mit freundlichen Grüßen

  
(C. Strenger)

Volkswagen Aktiengesellschaft  
HV-Stelle  
Brieffach 1848/3  
38436 Wolfsburg  
per Telefax: +49-5361-95600100  
oder per E-Mail an: [hvstelle@volkswagen.de](mailto:hvstelle@volkswagen.de)

## **Gegenanträge des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zur Hauptversammlung der Volkswagen AG am 12. Mai 2022**

### **Gegenantrag zu TOP 2, Beschlussfassung über die Gewinnverwendung der Volkswagen Aktiengesellschaft**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Verwendung des Bilanzgewinns abzulehnen.

#### **Begründung:**

Während die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2021 ein längst aus Steuermitteln finanziertes Kurzarbeitergeld für breite Teile seiner Belegschaft erhalten hat, schüttet sie eine im Vergleich zum Vorjahr höhere und mit 7,50 je Stammaktie vergleichsweise hohe Dividende aus.

In einer Zeit, in der es in zahlreichen Branchen kriselt und über Preissteigerungen und Energiesicherheit gesprochen wird, ist eine solch hohe Dividende kein Zeichen von Stärke. Ein der Zukunft zugewandter Vorstand und Aufsichtsrat täte gut daran, Finanzmittel im Konzern zu halten, um damit Konzepte für eine emissionsfreie und energiesparende Mobilität der Zukunft zu entwickeln und zur Marktreife zu bringen.

Daher fordert der Dachverband, dass statt der Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 7,50 € je dividendenberechtigter Stammaktie bzw. 7,56 € je dividendenberechtigter Vorzugsaktie lediglich eine Dividende von 0,10 € je Stamm- und Vorzugsaktie ausgeschüttet wird.

## **Gegenantrag zu TOP 3: Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2021 amtierenden Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2021**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Vorstands der Volkswagen AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 zu verweigern.

### **Begründung:**

#### **Staatliche Hilfen werden zur Gewinnmaximierung genutzt und elektrisches Kleinwagensegment wird immer mehr den Chinesen überlassen**

Mitten in Zeiten der Transformation und von Lieferschwierigkeiten durch Ersatzteilmangel ist es für die Volkswagen AG kein Problem, eine vergleichsweise hohe Dividende zu zahlen. Das liegt nicht zuletzt daran, dass die Volkswagen AG, ähnlich wie andere Konzerne, das Instrument der Kurzarbeit für ihre Zwecke ausnutzt. Statt die Arbeit besser zeitlich aufzuteilen, stehen Bänder immer wieder still und die Steuerzahlenden springen dann zur Finanzierung dieser Stillstände ein.

#### **Volkswagen muss auch *Volkswagen* bleiben**

Gleichzeitig verliert der Konzern immer mehr seine DNA. Statt echter *Volkswagen* werden immer mehr besonders große, schwere und hochmotorisierte Fahrzeuge gebaut. Kurzfristig gut für den Gewinn, aber langfristig kann sich das als Sackgasse erweisen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Konzern die Entwicklung von kleinen, leichten, ressourcen- und energieeffizienten e-Fahrzeugen vernachlässigt und ganze Baureihen in den unteren Segmenten auslaufen lassen will. Große, schwere Autos egal ob als reiner Verbrenner, als Plug-in-Hybride oder als E-Auto sind Ressourcenfresser. Je höher die Leistung, desto höher der Energieverbrauch. Bei Autos mit Verbrennungsmotor ist das offensichtlich, aber natürlich ist auch nicht jedes E-Auto ein Ökomobil. Auch hier müssen strenge Umwelt- und Ressourcenstandards gelten. Zusätzlich müssen neue Entwicklungen bei der Batterietechnologie dazu genutzt werden, Energie- und Ressourceneinsatz bei der Herstellung der Batterien zu minimieren und nicht dafür, immer größere Reichweiten zu generieren.

Beim sehr erfolgreichen e-up! gibt es immer wieder Lieferschwierigkeiten und Bestellstopps und der eher als Polo-Nachfolger einzuordnende ID1 kommt nicht vor 2025. Hier ist es nur eine Frage von Monaten, bis chinesische Marken diese Lücke füllen werden. Die Transformation des Konzerns und die notwendige Mobilitätswende werden sich jedoch nicht nur mit immer mehr SUVs bewältigen lassen, es braucht bezahlbare Angebote in allen Segmenten, damit Volkswagen auch *Volkswagen* bleibt.

#### **Kontingentierung beim Verkauf von e-Autos verärgert Händler**

Volkswagen macht Werbung und feiert den Wiederbestellstart des e-up!, gesteht den Händlern jedoch nur geringe Kontingente dieses Fahrzeugs zu. Händler, welche die vermeintliche Strategie von VW leben und sich bereits heute auf den Verkauf und den Service von batterieelektrischen Autos spezialisiert haben, sind die Leittragenden und müssen Kund\*innen an andere VW-Händler oder sogar andere Fabrikate verweisen. Einzelne

Händler fühlen sich von VW in ihrem Weg zur Elektromobilität nicht nur nicht unterstützt, sondern haben den Eindruck, ihnen würden vielmehr Steine in den Weg gelegt. Auch auf Anfrage hat ein dem Dachverband bekanntes Autohaus nicht ein zusätzliches e-Auto zum Verkauf zugeteilt bekommen. Dieses Autohaus zweifelt an der Glaubwürdigkeit eines Interesses an einer ökologischen Verkehrswende, der VW-Elektrostrategie und stellt in Frage, ob es zukünftig weiter motiviert für die E-Mobilität werben kann. Das geht soweit, dass es erste Überlegungen gibt, die Marke zu wechseln. Hier muss der Vorstand nachsteuern und innovative Händler fördern und nicht in ihrem Willen zur Transformation behindern.

### **Einhalten der CO2-Flottengrenzwerte nur durch Plug-in Hybride möglich**

Mit einem Ausstoß von 118,5 g/km Gramm pro Kilometer nach WLTP unterschreitet die Volkswagen AG das EU-Flottenziel knapp und liegt mit diesem Wert schlechter als bspw. der Mitbewerber BMW. Ein Einhalten dieser Vorgaben ist zudem nur möglich, weil Plug-in Hybride weiterhin mit extrem niedrigen und unrealistischen offiziellen Normwerten in die Berechnungen eingehen.

Mehr Aussagekraft haben die am 01.04.2022 vom Konzern an die EU-Kommission übermittelten Realdaten, die aus den Fahrzeugen ausgelesen wurden. Diese dürften weit von den offiziellen Normwerten abweichen; ein altbekanntes Problem. Hier muss auch von Volkswagen und allen Konzernmarken erwartet werden, dass die Realdaten veröffentlicht werden und Kund\*innen zukünftig auch über die realen Verbräuche der Fahrzeuge im Betrieb auf der Straße informiert werden. Mit einer realen Bemessungsgrundlage wäre eine Einhaltung der Flottengrenzwerte mit großer Wahrscheinlichkeit nicht möglich gewesen.

Die Auswertung von Transport and Environment zeigt, dass es Volkswagen nur unter Ausnutzung der zahlreichen Schlupflöcher gelang, die europäischen CO2-Ziele für 2021 einzuhalten, obwohl die durchschnittlichen Verbräuche und die damit verbundenen CO2-Emissionen der Verbrenner von Volkswagen und seiner Konzernmarken kaum gesunken sind

### **Gegenantrag zu TOP 4: Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2021 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2021**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021 zu verweigern.

#### **Begründung:**

**Existierende Realwerte müssen Grundlage des Konzernhandelns werden**

Volkswagen muss, wie alle anderen Konzerne auch, seit dem 01.04.2022 die Realverbräuche ihrer in Europa verkauften Pkw an die EU-Kommission übermitteln. Das ist ein guter Schritt, denn über Jahre wurden die Autos auf die offiziellen Prüfverfahren optimiert und die durch massive Lobbyarbeit selbst geschaffene Grauzonen maximal ausgenutzt. Die Folge davon ist eine hohe Differenz zwischen offiziellem Verbrauchs- und damit zusammenhängend CO2-Wert und den realen Werten beim Betrieb auf der Straße. Das gilt insbesondere für Plug-in Hybride, bei denen die Differenz zwischen den nun übermittelten durchschnittlichen Verbräuchen auf der Straße zu den Werksangaben besonders hoch liegen dürfte. In der Vergangenheit hat Volkswagen sich vor allem auf die Einhaltung theoretische Normwerte konzentriert. Damit muss Schluss sein. Der Aufsichtsrat muss gewährleisten, dass die existierenden Realwerte Grundlage des Konzernhandelns werden.

Es kann erwartet werden, dass diese Realwerte zur besseren Information der Kundinnen und Kunden herangezogen und veröffentlicht werden. Wer ein neues Auto kauft, muss auch erfahren, wieviel Energie Andere, die das gleiche Modell im letzten Jahr gekauft haben, tatsächlich verbraucht haben. Und zwar unabhängig davon, ob es sich um einen Verbrenner, einen Plug-in Hybriden oder ein E-Auto handelt. Diese Angabe wäre aktuell noch freiwillig und müsste neben der offiziellen Kennzeichnung mit dem Normwert erfolgen. Hier ist der Konzern aufgefordert, über die rechtlichen Vorgaben hinauszugehen um die oft beschworene Transparenz zu gewährleisten.

### **Aufsichtsrat muss Einstieg von Audi in die Formel 1 unterbinden**

Es ist nicht nachvollziehbar und nicht zeitgemäß, dass die Volkswagentochter Audi den Einstieg in die Formel 1 erwägt und der Aufsichtsrat dafür offenbar grünes Licht gegeben hat. Vor allem vor dem Hintergrund der Elektrifizierungsstrategie des Konzerns ließe ein solcher Neueinstieg in eine Rennserie mit Verbrennungsmotoren an der Glaubhaftigkeit des Konzerns zweifeln.

Ankündigungen, die Rennserie durch synthetische Kraftstoffe und den Ankauf von Verschmutzungszertifikaten vermeintlich klimafreundlich zu gestalten, sind lediglich Greenwashing. Rennsport mit Verbrennungsmotoren und Klimaschutz passen nicht zusammen. Synthetische Kraftstoffe können schon allein wegen ihres hohen Energiebedarfs bei der Herstellung keine Lösung für die Zukunft sein. Das muss der Konzern erkennen und danach handeln. Zumal der Hauptteil der Emissionen beim Transport von Fahrzeugen, Equipment und Mitarbeitenden rund um den Globus anfällt. Die damit verbundenen Emissionen sollten nicht kompensiert, sondern durch ein Ende der Formel 1 gänzlich vermieden werden.

Köln, 27.04.2022

[www.kritischeaktionaere.de](http://www.kritischeaktionaere.de)

# VOLKSWAGEN

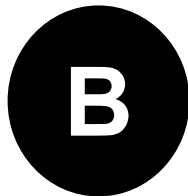
AKTIENGESELLSCHAFT

## Hinweis zu gestellten Anträgen

Anträge von Aktionären, die sich **nicht** auf die Ablehnung der Vorschläge der Verwaltung bzw. des Aufsichtsrats beziehen, sind jeweils mit einem Großbuchstaben gekennzeichnet. Über diese Anträge und Wahlvorschläge können Aktionäre oder deren Bevollmächtigte abstimmen, indem sie auf der Anmeldebestätigung oder über das Aktionärsportal unter [www.volkswagenag.com/hv-portal](http://www.volkswagenag.com/hv-portal) unter dem Punkt „Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären“ das entsprechende Kästchen hinter dem betreffenden Großbuchstaben mit „Ja“ oder „Nein“ ankreuzen.



Zum Gegenantrag des Aktionärs Herrn **Prof. Christian Strenger** zum Tagesordnungspunkt 2 „Beschlussfassung über die Gewinnverwendung der Volkswagen Aktiengesellschaft“ können Sie unter dem **Großbuchstaben „A“** durch Verwendung der vorgesehenen Kästchen abstimmen.



Zum Gegenantrag des Aktionärs **Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre** zum Tagesordnungspunkt 2 „Beschlussfassung über die Gewinnverwendung der Volkswagen Aktiengesellschaft“ können Sie unter dem **Großbuchstaben „B“** durch Verwendung der vorgesehenen Kästchen abstimmen.

# VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Die **Verwaltung** nimmt zu den eingegangenen Gegenanträgen wie folgt Stellung:

Wir halten die Gegenanträge für unbegründet. Deshalb wird an den Beschlussvorschlägen des Aufsichtsrats bzw. Vorstands festgehalten und vorgeschlagen, im Falle einer Abstimmung gegen die veröffentlichten Gegenanträge zu stimmen.

Wolfsburg, im April 2022

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT