

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 22. Juli 2021. 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 den Online-Aktionärsservice unter www.volkswagenag.com/hv-service zu dem entsprechenden Tagesordnungspunkt „Nein“ angekreuzt wird. Diese Anträge von Aktionären sind jeweils ohne Großbuchstaben aufgeführt und werden unter der o.g. Internetadresse bekannt gemacht.

Anträge von Aktionären, die sich nicht auf Ablehnung der Vorschläge der Verwaltung bzw. des Aufsichtsrats beziehen, sind jeweils mit einem Großbuchstaben gekennzeichnet. Diesen Anträgen können sich Aktionäre oder deren Bevollmächtigte anschließen, indem Sie auf der Anmeldebestätigung oder über den Online-Aktionärsservice unter www.volkswagenag.com/hv-service 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. Die Abstimmung über die Gegenanträge und Wahlvorschläge wird nur dann erfolgen, wenn der jeweilige Beschlussvorschlag der Verwaltung nicht die erforderliche Mehrheit in der Hauptversammlung erhält.

Im Falle offensichtlicher Widersprüche zwischen der Abstimmung über die Vorschläge der Verwaltung und der Abstimmung über Gegenanträge bzw. Wahlvorschläge werden die Stimmen als ungültig behandelt.

An
Volkswagen Aktiengesellschaft
--HV-Stelle--
Brieffach 1848
38436 Wolfsburg
hvstelle@volkswagen.de

Btr.: Gegenanträge zur 61. ordentlichen Hauptversammlung am 22.07.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,
nach dem AktG § 126 Abs. 1 stelle ich fristgemäß meine begründeten Gegenanträge zur von Corona bedingten virtuellen Hauptversammlung am 22.07.2021. Trotz bereits sehr geringer Inzidenz Werte in Deutschland, will natürlich Versammlungsleiter Pötsch weiterhin aus Furcht vor vielen unangenehmen Aktionärsfragen und aus Ignoranz der 2-fach Geimpften, der Genesenen oder der neg. Getesteten diese Versammlung virtuell abhalten. Dazu bestände gerade wegen vieler krimineller Skandale um Pötsch und Diess, wegen tausenden Schadenersatzforderungen von betrogenen Kunden sowie vom Unternehmen selbst und der vielen angeklagten Top-Manager absolut kein Grund mehr. Virtuell bevorzugen Pötsch und Diess die HV deshalb, um nicht in die aufgebrachten Gesichter der betrogenen Aktionäre und Investoren blicken zu müssen.

I- Gegenanträge zur Tagesordnung 3 u. 4 der VW-Hauptversammlung:

1- Als Gegenantrag zu Top 3 u. 4 beantrage ich, in Einzelabstimmung die folg. Aufsichtsräte und Konzernvorstände nicht zu entlasten:

Hans-Dieter Pötsch (VW und Porsche SE)	(01.01. – 31.12.2020)
Bernd Osterloh	(01.01. – 31.12.2020)
Stefan Weil	(01.01. – 31.12.2020)
Bernd Althusmann	(01.01. – 31.12.2020)
Herbert Diess (VW)	(01.01. – 31.12.2020)
Ferdinand Oliver Blume (Porsche)	(01.01. – 31.12.2020)
Gunnar Kilian	(01.01. – 31.12.2020)
Hiltrud Werner	(01.01. – 31.12.2020)
Wolfgang Porsche	(01.01. – 31.12.2020)
Hans-Michel Piëch	(01.01. – 31.12.2020)

II- Begründungen zur fristgemäßen Veröffentlichung auf der VW-Homepage:

- 1- Der Aufsichtsratsvorsitzende Pötsch und VW-Chef Diess bis jetzt über 5 Jahre nach Aufdeckung des kriminellen Abgasbetruges an über 11 Millionen Konzernfahrzeugen die anfangs versprochene transparente Aufklärung massiv verhinderten.
- 2- Pötsch und Diess keine Strafanzeigen gegen Winterkorn und gegen weitere Beschuldigte gleich nach dem VW-Betrugseingeständnis in USA am 3.9.2015 stellten.
- 3- Der Aufsichtsratsvorsitzende Pötsch massiv den gerichtlich bestellten Sonderermittler verhinderte.
- 4- Pötsch als VW-Aufsichtsratsvorsitzender, als Aufsichtsrat der Audi AG, als Aufsichtsrat der Porsche AG, als Aufsichtsratsvorsitzender der Porsche Automobil Holding SE und zugleich noch Finanzvorstand, als Aufsichtsratsvorsitzender der Traton SE, als Aufsichtsratsvorsitzender der Porsche Austria m.b.H. und als Aufsichtsratsvorsitzender der Porsche Retail GmbH sich unmöglich selbst nach dem Aktienrecht kontrollieren kann.
- 5- Die der Marktmanipulation angeklagten Pötsch und Diess sich vor dem Strafprozess mit 10,5 Mio. € freikaufen, ohne sich von der Hauptversammlung bestätigen zu lassen, dass deren Geldstrafen unzulässigerweise der Konzern übernimmt.

- 6-** Der damalige Finanzvorstand Pötsch es sträflich trotz Wissens um den jahrelangen Abgasbetrug unterließ, nach dem Aktien-Recht rechtzeitig die Ad-hoc-Meldung eines sich anbahnenden Gewinneinbruchs zu veröffentlichen. Aktionäre und Investoren wurden durch dieses weltweit einmalige Wirtschaftsverbrechen um über 9 Milliarden € geschädigt. Heute zu behaupten, VW würde bei diesem Abgasbetrug lange unentdeckt bleiben und danach in USA mit blauem Auge, wie sonst üblich, davonkommen, zeugt von seiner Unfähigkeit. Durch seine Pflichtverletzungen verursachte er dem Unternehmen, ohne den Konzern-Vertrauensverlust und die dadurch entstandenen Absatzverluste zu berücksichtigen, einen Schaden von bisher 35 Milliarden €.
- 7-** Durch die interne Nichtaufklärung des Betruges von Pötsch und Diess und die lügnerische VW-Verteidigungsstrategie vor Gerichten werden hunderte Schadenersatzprozesse noch weitere Jahre anhängig sein und das Konzernimage weiter verschlechtern.
- 8-** Pötsch, Weil, Osterloh und Diess nach Auffliegen des Betruges erst Winterkorn von jeglicher Schuld ohne Prüfung freisprachen, ihm noch zig. Millionen € hinterher schmissen und erst über 5 Jahre von ihm sowie den weiteren Angeklagten des Abgasverbrechens nur Peanuts als Schadenersatz fordern, weil Pötsch und Diess selbst tief im Verbrechen verstickt sind. Trotz grober Fahrlässigkeit und Vorsatz der Verursacher des Verbrechens fordert VW von der versicherten Managerhaftung für VW unrechtmäßig 288 Mio. €.
- 9-** Pötsch und Diess es nicht verhinderten, dass auch nach dem Auffliegen des Abgasverbrechens der Euro6-Betrugs-Nachfolgемotor EA 288 bis KW 22/2016 und der 3 l-Audi-Porsche-Motor bis 9. KW/2018 mit verbotener Abschaltlogik gebaut und verkauft wurden. Dadurch rollt eine neue Prozesslawine auf den Konzern zu.
- 10-** Pötsch und Diess entgegen dem BVG es zuließen, dass Betriebsräten extrem hohe Gehälter mit Bonis gezahlt wurden und Einigen trotz ungenügender Qualifikation hoch bezahlte Posten auf Arbeitgeberseite verschafft wurden. Ein Strafprozess gegen 4 VW-Personalvorstände findet mit vorerst 8 Verhandlungstagen ab 9.9.2021 beim OLG-Braunschweig statt.
- 11-** Versammlungsleiter Pötsch bei bisher letzten Präsenzversammlungen die Rednerliste manipulierte, vorher schriftlich bei der HV-Stelle angekündigte Redebeiträge ignorierte und die Redezeit kritischer Aktionäre stark begrenzte.
- 12-** Bei Ministerpräsident Weil und Althusmann der Verdacht besteht, unzulässigerweise über ihr Justizministerium Einfluss auf die Braunschweiger Justiz- und Strafverfolgungsbehörden genommen zu haben.
- 13-** Entlastungsablehnung von Osterloh deshalb, ebenfalls, trotz seiner Beschwichtigungen, immer sein Ohr an der Belegschaft zu haben, nichts zur Verbrechensaufklärung beigetragen zu haben. Im Gegenteil stimmte er mit, Winterkorn am 25.9.2015 die Unschuld auszusprechen und ihn mit sämtlichen Bezügen aus seinem Vertrag zu entlassen.
- 14-** Pötsch und Diess ließen zu, eigene Erfinder in ihrer Belegschaft entgegen dem Arbeitnehmererfindungsgesetz über Jahre zu belügen und zu betrügen, um denen die gesetzliche Arbeitnehmererfindungsvergütung nicht zu zahlen.
- 15-** Pötsch, Weil, Althusmann, Piëch, Porsche und Diess unterstützten das menschenverachtende Regime in China bei der Verfolgung und Umerziehung der Uiguren, indem sie der chinesischen Forderung nach einem Bau eines Montagewerkes in Xinjiang nachgaben. Kein Autobauer hätte in dieser unwirtschaftlich abgelegenen Wüstengegend so viel investiert. VW stellte sogar noch Fahrzeuge und Videoüberwachungsanlagen für die chinesischen Folterer zur Verfügung.
- 16-** Ungeachtet der politischen Ziele der chin. Machthaber nach Weltmachtführung wollen Pötsch und Diess weiterhin viel in China investieren. Ja, sogar ev. die Entwicklung dorthin verlegen. China strebt an, eines Tages die Ausländer des Landes zu verweisen.
- 17-** Pötsch und Diess stiegen wissentlich nach dem Abgasbetrug um auf generelle E-Mobilität, dass die dafür gebrauchte Kobaltgewinnung im Kongo und der Abbau weiterer seltener Erden oft durch Kinderhände in tiefen gefährlichen Löchern geschieht. Ferner bei der Lithium-Gewinnung in Südamerika ganze Landstriche verwüstet werden und den Menschen dort die Lebensgrundlage von Wasser entzogen wird.

18-Pötsch und Diess nach dem Abgasverbrechen alle Dieselmotoren mit NOX-armen Doppel-SCR-Katalysatoren ausrüsteten, die bereits vor zig. Jahren hätten ohne Betrug eingesetzt werden können. Der Grund für den Nichteinsatz war nur die Gier nach Profit.

19-Im April 2015 ging Piëch zu Winterkorn auf Distanz, weil die Abgasbetrugslawine aus USA in Richtung Wolfsburg rollte. Pötsch, Diess und allen Aufsichtsräten muss die Entlastung verweigert werden, weil zu dem Zeitpunkt bereits spätestens alle Kenntnis vom jahrelangen Betrug hatten.

Sehr geehrte Aktionärinnen, Aktionäre und Investoren, wegen dieser schweren Verfehlungen von Aufsichtsrat und Vorstand bitte ich sie, bei den Einzelabstimmungen zu TOP 3 und 4 jeweils mit „Nein“ zu stimmen. Auch wenn die VW-Hauptversammlungen wegen überwältigender Aktienanteile der Grufti-Familien Piëch/Porsche eine Farce sind und es denen völlig egal ist, welche Kriminellen der Unternehmensspitze angehören, ist es doch ein deutliches Signal, wenn möglichst viele Aktionäre bei der Entlastungsabstimmung mit Nein votieren.

Sollten wie jedes Jahr automatisch, die Anteilseigner Qatar mit 17 %, Niedersachsen mit 20 % und die Familienbande Piëch/Porsche mit 51 % wieder die Konzern-Führung entlasten, machen sich alle beim jahrelang größten weltweit begangenen Wirtschaftsverbrechen mitschuldig.

Mit freundlichen Grüßen



Rüdiger Kammerhoff

Meine Gegenanträge mit Begründungen wurden auch am 16.06.2021 per Email, auf Facebook und bei Motor Talk veröffentlicht.

Prof. Christian Strenger
60325 Frankfurt

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

Per E-Mail an: hvstelle@volkswagen.de

Frankfurt, den 22. Juni 2021

Volkswagen-HV am 22.07.2021: 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 22. Juli 2021:

TOP 2: Beschlussfassung über die Gewinnverwendung der Volkswagen Aktiengesellschaft

Es wird beantragt, auf die Vorzugsaktien eine Dividende von jeweils 5.10 Euro statt nur 4,86 Euro, wie von der Verwaltung vorgeschlagen, und auf die Stammaktien eine Dividende von jeweils 4,63 Euro (statt 4,80 Euro) festzusetzen.

Begründung:

Eine Mehrdividende von lediglich sechs Cents (= 1.3%) ist für die Vorzugsaktionäre seit langem ein völlig ungenügendes Entgelt für das fehlende Stimmrecht der aufgrund des Dieselskandals mit jetzt bereits über 32 Mrd. Euro gebeutelten Vorzugsaktionäre, die trotz eines 41%igen Anteils am VW-Gesamtkapital nichts zu sagen haben. Der hiermit beantragte Mehrprozentsatz von 10% (= 47 Cents pro Aktie) gegenüber den Stammaktien entspricht dem Mehrprozentsatz bei der ursprünglichen Begebung der Vorzugsaktien und einem auch

international angemessenen Äquivalent für das fehlende Stimmrecht. Falls hierfür eine Änderung (§ 27) der VW-Satzung erforderlich wäre, sollte diese für zukünftige Jahre u.a. durch ein Ergänzungsverlangen für einen entsprechenden Tagesordnungspunkt erreicht werden.

TOP 3: Entlastung der Mitglieder des Vorstands

Es wird beantragt, den im Jahr 2020 amtierenden Mitgliedern des Vorstands die Entlastung für das Geschäftsjahr 2020 zu verweigern.

Begründung:

Die jetzt von der Verwaltung mit den Vergleichsvorschlägen gem. TOP 10 und 11 für die Herren Winterkorn und Stadler sowie den D & O Versicherern ersehnte Abschluss der Dieselgate-Affäre wird nicht stattfinden: Der Vorstand hat es auch in 2020 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 zu entsprechen. Wie in der Börsenzeitung vom 12.6.2021 (S. 8) ausgeführt, ist in 2020 mit der von den Aktionären getragenen Zahlung von 4,5 Mio. Euro lediglich die strafrechtliche Haftungsfrage erledigt worden. Auch hat VW für die auf über 9 Mrd. Euro lautenden Klagen wegen der zu späten Kapitalmarkt-Kommunikation immer noch 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 2020 nicht durch die Verwaltung, die mit Hinweis auf das ‚Statement of Facts‘ des US-Justizministeriums eine angemessene Unterrichtung der Minderheitsaktionäre verweigert. Allein die unveränderte Informations-Bevorzugung der im Aufsichtsrat vertretenen Kontrollaktionäre Porsche/Piëch, Niedersachsen und Katar über das Ausmaß,

die Abwehrmaßnahmen und die Gerichtsverfahren bleibt eine gravierende permanente Benachteiligung aller anderen Aktionäre.

Belastend wirkten neben dieser Informationsverweigerung die erfolglosen Bemühungen der VW-Verwaltung sowohl zur Abwendung von Gerichtsverfahren als auch gegen die bereits 2017 angeordnete, aber von den VW-Anwälten bis vor kurzem aufgehaltene Sonderprüfung der DSW. Diese auch alle internen Dieselgate-Dokumente erfassende Sonderprüfung kann jetzt endlich zur Aufdeckung von Pflichtverletzungen von Aufsichtsrat und Vorstand führen.

TOP 4: Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats

Es wird beantragt, den im Jahr 2020 amtierenden Mitgliedern des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2020 die Entlastung zu verweigern.

Begründung:

- Weiterhin keine umfassende und transparente Aufklärung der Dieselfaffäre: Der Aufsichtsrat hat auch 2020 versäumt, seine bereits 2015 hierfür gegebenen Zusagen einzulösen. Ferner hat er die sich aus der ARAG/Garmenbeck-Rechtsprechung des BGH ergebende Pflicht, aktienrechtliche Haftungsansprüche gegen frühere (Herr Pötsch) und aktuelle Vorstandsmitglieder (Herr Dr. Diess) sachgerecht zu verfolgen, nicht erfüllt, obwohl gerade hier eine Ausnahme von der Geltendmachung von Haftungsansprüchen nicht in seinem Ermessen steht.
- Unvertretbare Gewährung von Vergütungen für Vorstandsmitglieder auch in 2020: Dies sind die nach dem Dieselskandal gem. § 87 i.V. mit § 116 AktG nicht mehr rechtfertigbaren variablen Vergütungen für in 2015 bzw. 2016 amtierende Vorstandsmitglieder sowie die Millionen-Pensionszahlungen an den bis September 2015 verantwortlichen CEO Winterkorn.
- Erneut unrichtige DCGK-Entsprechenserklärung nach § 161 AktG: die am 13.11.2020 von der VW-Verwaltung abgegebene Erklärung ist falsch, da keine Abweichung zu den Kodex-Empfehlungen C.6 und C.7 – C.9 erklärt wird (angemessene Zahl unabhängiger

AR-Mitglieder). Die im VW-Geschäftsbericht 2020 (S. 59) als unabhängig klassifizierte Frau Hessa Sultan Al-Jaber und die Herren Hussain Ali Al-Abdulla, Bernd Althusmann und Stephan Weil sind eben nicht als unabhängig einzustufen: Die Vertreter Niedersachsens (Althusmann und Weil) unterliegen dem vom Bundesgerichtshof bereits 1997 festgestellten dauerhaften Interessenkonflikt und sind angesichts der de facto Sperrminorität des Landes ebenfalls nicht als unabhängig anzusehen.

In puncto Aufsichtsrats-Unabhängigkeit ist festzuhalten, dass Frau Heiß schon aufgrund umfangreicher Geschäftsbeziehungen von Omnicom-Konzerngesellschaften mit dem VW-Konzern nicht als unabhängig anzusehen ist; dies führt auch dazu, dass es im Prüfungsausschuss kein unabhängiges Mitglied gibt.

- Ferner wurde keine Abweichung von Ziff. 5.5.3 DCGK erklärt: Herr Pötsch unterliegt einem dauerhaften Interessenkonflikt aufgrund seiner Pflicht zur Verfolgung von Haftungsansprüchen gegen VW-Vorstände aus 2015 (inkl. ihn selbst), was gemäß Empfehlung des Deutschen Corporate Governance Kodex zur Beendigung des Mandats führen müsste.

TOP 5: Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats

Für die vorgeschlagene Einzelwahl wird jeweils beantragt, gegen die Wahl der vorgeschlagenen Mitglieder Dr. Louise Kiesling und Hans Dieter Pötsch in den Aufsichtsrat zu stimmen.

Sollte entgegen der Ankündigung in der Tagesordnung doch eine Blockwahl durchgeführt werden, wird beantragt, gegen beide vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Personen zu stimmen.

Begründung:

Der Verwaltungsvorschlag führt auch dazu, dass das von VW selbst gesetzte Gebot von mindestens vier unabhängigen Anteilseigner-Vertretern (S. 59 des Geschäftsberichts 2020) weiterhin ignoriert wird.

Wie schon in der Begründung zu TOP 4 ausgeführt, ist Frau Kiesling nicht als unabhängig einzustufen. Herr Pötsch ist aufgrund seiner langjährigen Involvierung und seiner damit verbundenen Interessenkonflikte in der Dieselgate-Affäre für die Fortführung seiner Mitgliedschaft im Aufsichtsrat und als vorgesehener Vorsitzender nicht geeignet. Ebenfalls sind die für beide Personen vorgeschlagenen Wahlperioden von fünf Jahren nicht konform mit heutiger Best Practice von maximal vier Jahren (die bei großen DAX Gesellschaften inzwischen üblich ist).

TOP 6: Beschlussfassung über die Billigung des Systems zur Vergütung der

Vorstandsmitglieder:

Es wird beantragt, das von der Verwaltung vorgeschlagene System abzulehnen.

Begründung:

Entgegen der in § 87 Abs. 1 Aktiengesetz enthaltenen Vorgabe, dass die Vergütungsstruktur auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft auszurichten ist, wird vorgeschlagen, eine Erreichung der ESG-Nachhaltigkeitsziele nur durch den Einjahresbonus zu vergüten. Eine sinnvolle Bewertung des Erreichens dieser Ziele kann aber nur im mehrjährigen Turnus, d.h. im Langzeitbonus erfolgen.

TOP 10: Beschlussfassung über die Zustimmung zu Vergleichsvereinbarungen mit dem

ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands, Professor Dr. Martin Winterkorn, und dem

ehemaligen Mitglied des Vorstands, Rupert Stadler:

Es wird beantragt, den Beschlussfassungen nicht zuzustimmen.

Begründung:

Den Vergleichsvereinbarungen über die aktienrechtliche Haftung der Herren Winterkorn und Stadler ist schon deswegen nicht zuzustimmen, weil die dort vorgesehenen sog.

„Eigenbeiträge“ zu einem erheblichen Teil (bei Herrn Winterkorn) und zur Gänze (bei Herrn Stadler) keine wirklichen Eigenleistungen sind: Herr Winterkorn verzichtet auf fast vier


Millionen Euro Vergütungsansprüche für das Geschäftsjahr 2016, in dem er nach seinem Rücktritt im September 2015 nicht mehr tätig war und seine Mitwirkung an der Dieselgate-Affäre im September 2015 eingestanden hatte.

Herr Stadler verzichtet ausschließlich auf variable Vergütungs- und Abfindungsansprüche von insgesamt vier Millionen Euro, die alle nach seiner aktiven Tätigkeit für VW entstanden sind und angesichts seiner unbestrittenen Mitwirkung im Rahmen der Dieselgate-Affäre rechtlich zumindest angreifbar sind.

Der von der Verwaltung mit den TOP 10 und 11 erbetene Abschluss der mit einer mangelhaften Kapitalmarkt-Kommunikation in 2015 verbundenen Rechtsfragen ist auch deswegen nicht möglich, weil die ebenfalls in diese Frage involvierten Herren Diess und Pötsch nicht nur aufgrund der gemeinschaftlichen Vorstandshaftung mit einer Verfolgung von zivilrechtlichen Ansprüchen zu rechnen haben.

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. Die englische Übersetzung dieses Schreibens wird Ihnen ebenfalls zur gleichzeitigen Veröffentlichung übersandt.

Mit freundlichen Grüßen



(C. Strenger)

Gegenanträge des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zur Hauptversammlung der Volkswagen AG am 22.7.2021

Zu TOP 2, Beschlussfassung über die Gewinnverwendung der Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagene Verwendung des Bilanzgewinns abzulehnen.

Begründung:

Staatshilfen zur Finanzierung der Dividende statt nachhaltiger Konzernumbau? Ohne uns!

Es passt nicht zusammen: Während die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2020 Staatshilfen in Form von Kurzarbeitergeld für breite Teile ihrer Belegschaft erhalten und von erhöhten Kaufbeihilfen für Plug-in-Hybride und Elektroautos profitiert hat, schüttet sie eine erneut zum Vorjahr unverändert hohe Dividende aus. Eine Dividende, gesponsert von Steuerzahler*innen – gesellschaftlich verantwortliches Handeln sieht anders aus.

So tragen die Beschäftigten von Volkswagen und die Gesellschaft auch maßgeblich dazu bei, dass Volkswagen gut durch die Corona-Krise kommen konnte. Das Kurzarbeitergeld ist seit 2020 de facto steuerfinanziert und so als eine weitere staatliche Unternehmenshilfe in der Corona-Krise anzusehen. Die Leistungen wurden erhöht und Arbeitgeber-Sozialabgaben erstattet, wodurch die Bundesregierung aufgrund der hohen Nachfrage erhebliche Liquiditätshilfen für die Bundesagentur für Arbeit bereitstellen musste. Steuergelder, die eigentlich Beschäftigung sichern sollten, dienen so auch zur Finanzierung der vorgeschlagenen Dividende.

Eine langfristige, strategische und ökologische Unternehmensstrategie erfordert zudem Investitionen. Die ständige Ausschüttung von Dividenden unterwandert das. Im weltweiten Produktionsverbund wurden 2020 mit 8,9 Millionen Fahrzeugen fast 20 Prozent weniger gebaut als im Vorjahr. Der Umsatz sank um zwölf Prozent auf 223 Milliarden Euro. Das Ergebnis (Gewinn) fiel mit 8,8 Milliarden Euro nach Steuern geringer aus als 2019. Und dennoch bleiben fast 1.000 Euro Reingewinn pro verkauftes Fahrzeug für den Konzern bzw. seine Aktionär*innen. Entsprechend verhältnismäßig hoch ist die Dividende mit 4,80 Euro je Stamm- und 4,86 Euro je Vorzugsaktie.

Eine solche Vorgehensweise ist für Anleger*innen bzw. eine Anlagestrategie, die auf den langfristigen Wert des Unternehmens und nicht auf permanente Ausschüttung, sondern auf langfristige Wertsteigerung der Aktien abzielen, nicht sinnvoll. Nötig hierfür wäre eine Verpflichtung der Reinvestition von Gewinnen und ein weitgehender Verzicht auf Ausschüttung von Dividenden. Die Verpflichtung zur Reinvestition muss zumindest mittelfristig festgeschrieben werden und darf bis zur kompletten Neuaufstellung des Konzerns nicht angetastet werden.

Zu TOP 3, Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2020 amtierenden Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2020

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Vorstands die Entlastung zu verweigern.

Begründung:

Der Vorstand der Volkswagen AG kommt nicht hinreichend seiner Verantwortung nach, wirksamere Maßnahmen für den Klimaschutz umzusetzen und den Konzern zukunftssicher umzubauen. Die durchaus positiven Entwicklungen in Bezug auf den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor reichen nicht aus – der Konzern muss sich völlig neu aufstellen.

Ausrichtung auf Elektromobilität bei weitem nicht ausreichend – weder ökonomisch noch ökologisch

Im Nachhaltigkeitsbericht 2020 steht, dass die Volkswagen AG sich konsequent auf profitables Wachstum ausrichtet, Stichwort: „*Wettbewerbsfähige Ertragskraft*“. Dabei wird sich weiterhin konsequent massiv aufs Auto ausgerichtet – mit Schwerpunkt auf elektrische und elektrifizierte Pkw. Problem dabei bleiben weiterhin Fahrzeuggröße und Gewicht, SUVs waren 2020 mit 5,5 Millionen der insgesamt 13 Millionen Pkw der größte Teil der gebauten Autos.

Neben der Tatsache, dass diese Strategie, auch bei einer Ausrichtung auf Elektromobilität, aus einer rein ökologischen Perspektive eine Katastrophe ist, ist sie jedoch auch ökonomisch nicht zukunftsfähig. Hier muss zukünftig effizienter mit den für die Herstellung der Fahrzeuge und Batterien benötigten Ressourcen und der Energie umgegangen werden. Es darf weder einen Wettbewerb um die größten Reichweiten geben, noch darf mit Zertifikaten der Einsatz von fossilen Energiequellen schöngerechnet werden. Der vom Konzern eingesetzte Strom aus erneuerbaren Energien muss für diese Zwecke zugebaut werden.

Tatsächlich ist der Absatz in allen großen Märkten bereits seit 2017 rückläufig und steht nicht mit der Corona-Krise im Zusammenhang. Die Produktion von Autos in Deutschland sank 2018 um fast 10 Prozent von 5,6 auf 5,1 Millionen, im Jahr 2019 um 8 Prozent von 5,1 auf 4,7 Millionen Fahrzeuge. Damit waren die kumulierten Rückgänge in 2018/2019 bereits größer als in den Krisenjahren 1993 und 2009.

Volkswagen muss Mobilitätswende aktiv gestalten, um nicht unterzugehen

Betrachtet man zudem das Gerichtsurteil gegen Shell, den CO₂-Ausstoß bis 2030 deutlich zu verringern, und die Dynamiken, die das Urteil derzeit auslöst, weitere solcher Klagen anzustreben, werden alle halbwegs auf Langfristigkeit setzenden Investor*innen die Strategie der Konzerne mit Blick auf diese Urteile einordnen und ihre Investitionen daran orientieren. Auch in der Automobilindustrie wird es dadurch perspektivisch zu rechtlich erzwungenen, schnellen und massiven Veränderungen kommen. Darauf muss die Volkswagen AG ausgerichtet sein.

Es ist also auch aus der Perspektive langfristig denkender Aktionär*innen und VW-Mitarbeiter*innen sinnvoll, Maßnahmen in einen mutigen und zukunftsfähigen Umbau des Geschäftsmodells in Betracht zu ziehen, die zwar auf den ersten Blick Gewinne und Verantwortungsbereiche kürzen, aber für langfristige monetäre und berufliche Perspektiven sorgen und das Überleben des Konzerns in einer veränderten Mobilitätsbranche sichern.

Die Volkswagen AG braucht einen Plan für die ökologische Umgestaltung ihrer Produkte, über das (E-)Auto hinaus. Diese Umorientierung kann nur gelingen, wenn eine noch stärkere Konzentration auf die nachhaltige Ausrichtung der Produktion bspw. auch eine Konversion hin zu anderen Produkten angestrebt wird. Nach derzeitigen Schätzungen besteht in den folgenden Bereichen alternativer Produktion ein besonders hoher Bedarf, für die innerhalb des Konzerns Arbeitnehmer*innen qualifiziert und Kapazitäten aufgebaut werden müssen: Schienenfahrzeugbau, Wagon- wie Triebwagenproduktion (für S- und U-Bahnen, Straßenbahnen, Regional-, Fern- und Güterzüge) Entwicklung und Ausweitung der Produktion von E-Bus-Systemen (Oberleitung, autonom etc.), Klein- und Rufbussen, spezialisierten Nutzfahrzeugen etc. (auch für den maßvollen Export), Produktion von Cargo- und E-Bikes. Hinzu kämen die Entwicklung und der Bau von smarten Verkehrsleitsystemen sowie die Schaffung zusätzlicher Energieinfrastruktur.

Zu TOP 4, Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2020 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2020

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats die Entlastung zu verweigern.

Begründung:

Der Aufsichtsrat hat es versäumt, die sozial-ökologische Umgestaltung der Volkswagen AG voranzutreiben. Dazu wären strategische Vorgaben und Anreize für den Vorstand erforderlich, damit dieser die notwendigen Maßnahmen für einen Konzernumbau einleitet.

Nachhaltiger Konzernumbau muss langfristig festgeschrieben werden

Um die Ausrichtung der Geschäftsführung in dieser Richtung zu ermöglichen, müssen zuvor eingeführte Maßnahmen zurückgenommen werden. Dazu gehört auch die Vorgaben, das Management durch Anreizmechanismen wie beispielsweise Boni und Aktienoptionen und vertragliche Verpflichtung auf die Erhöhung des Aktionärswerts (Shareholder-Value) zu verpflichten. Zudem ist es notwendig, dass der Unternehmensgegenstand neu definiert und auf nachhaltige Produktion ausgerichtet wird. Dazu sollten beispielsweise Klimaschutzziele, gerecht entlohnte Arbeit und im Allgemeinen eine Orientierung an den ‚Stakeholdern‘ des Unternehmens festgeschrieben werden.

„Von Anfang an lag unser Fokus darauf, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie unser Geschäft gegen die Bedrohung durch Covid-19 zu schützen.“ So steht es in der Präambel des Nachhaltigkeitsberichtes 2020. Nimmt VW – bzw. nehmen die Aktionär*innen diese Verantwortung für die Mitarbeiter*innen über die aktuelle Pandemie hinaus ernst,

nehmen sie die gesellschaftliche Spaltung ernst und die Konsequenzen die die diese mit sich bringt, müssen sie sich für oben genannten, konsequenten Umbau des Konzerns und seines Geschäftsmodells einsetzen. Nur mit einem oben beschriebenen Umbau kann die Sicherung der Arbeitsplätze langfristig gewährleistet werden. Die Notwendigkeit eines weitreichenden Umbaus ist oft bei den Mitarbeitenden schon viel stärker angekommen als beim Konzernvorstand oder gar großen Teilen der Politik.

Für Konversionsprozesse braucht es die starke Stimme der Belegschaft und das dort vorhandene Produzent*innenwissen und damit mehr Mitbestimmung für Mitarbeiter*innen als Mitbestimmung über ein nachhaltiges Zukunftsmodell. Es braucht aber auch einen Konzernvorstand, der die Notwendigkeiten erkennt und sein Handeln auf das langfristige erfolgreiche Bestehen des Konzerns ausrichtet. Ein Konzern, der auf immer mehr, immer größere und leistungsstarke Fahrzeuge für den motorisierten Individualverkehr setzt, wird den Herausforderungen, die sich im 21. Jahrhundert stellen, nicht gerecht und deshalb langfristig nicht bestehen können.

Zu TOP 10, Beschlussfassungen über die Zustimmung zu Vergleichsvereinbarungen mit dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands, Professor Dr. Martin Winterkorn, und dem ehemaligen Mitglied des Vorstands, Rupert Stadler

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre stimmt den Vergleichsvereinbarungen der Volkswagen AG mit dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden, Prof. Dr. Martin Winterkorn, und dem ehemaligen Vorstandsmitglied Rupert Stadler, nicht zu.

Begründung:

Volkswagen sollte warten, bis im Verfahren wegen mutmaßlichen gewerbs- und bandenmäßigen Betrugs gegen Martin Winterkorn und vier weitere Ex-Manager, das im September vor dem Landgericht Braunschweig eröffnet wird, ein Urteil gefallen ist. Hier geht es um die Abgas-Manipulationen an Millionen Autos, Schädigung der Umwelt und der Gesundheit der Menschen sowie Betrug an den Kund*innen. Sollte Martin Winterkorn in Braunschweig verurteilt werden, drohen ihm bis zu zehn Jahre Haft.

Von: [Herbert Nowitzky](#)
An: [VWAG R: WOB, HVStelle](#)
Betreff: Antrag zur Hauptversammlung
Datum: Samstag, 3. Juli 2021 10:39:21

Herbert Nowitzky [REDACTED] am 03.07.2021

Email: [REDACTED]

DepotNr. meiner [REDACTED] **VW AG Vorzugsaktien bei der** [REDACTED] [REDACTED]

KundenNr. [REDACTED]

BelegNr. [REDACTED]

Antrag an die Hauptversammlung der VW AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

obwohl Dr. Winterkorn große Verdienste um VW hat, bin ich nicht damit einverstanden, dass er eine relativ geringe "Ausgleichszahlung" an VW und die Aktionäre leisten muss.

Ich selbst habe durch Verkauf meines Tiguan Diesel wegen des Abgasbetrugs nach nur kurzer Zeit wenigstens 20.000 Euro Verlust hinnehmen müssen. Und das trifft ja auch auf viele andere Kunden von VW zu.

Außerdem musste ich durch die damit verbundene Aktienmanipulation - Vorherwissen von Herrn Winterkorn um die Herabstufung der VW-Aktien-Werte - einen weiteren schweren Verlust hinnehmen.

Ich beantrage deshalb, dass die Aktionärs-Hauptversammlung beschließen möge, dass Herr Winterkorn wenigstens 50 Millionen Euro an VW bzw. an die Aktionäre zurückzahlen muss.

Mit freundlichem Gruß

Herbert Nowitzky

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Hinweis zu gestellten Anträgen

Anträge von Aktionären, die sich nicht auf Ablehnung der Vorschläge der Verwaltung bzw. des Aufsichtsrats beziehen, können sich Aktionäre oder deren Bevollmächtigte anschließen, indem Sie auf der Anmeldebestätigung oder über den Online-Aktionärservice unter www.volkswagenag.com/hv-service unter dem Punkt „Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären“ das entsprechende Kästchen hinter dem betreffenden Großbuchstaben mit „Ja“ oder „Nein“ ankreuzen.



Zum Gegenantrag von Aktionär 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 von Aktionär Herrn **Herbert Nowitzky** zum Tagesordnungspunkt 10 „Beschlussfassungen über die Zustimmung zu Vergleichsvereinbarungen mit dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands, Professor Dr. Martin Winterkorn, und dem ehemaligen Mitglied des Vorstands, Rupert Stadler“ können Sie unter dem **Großbuchstaben „B“** durch Verwendung der vorgesehenen Kästchen abstimmen.

Stellungnahme des Vorstands und des Aufsichtsrats zu den zugänglich gemachten Gegenanträgen

Vorstand und Aufsichtsrat nehmen im Folgenden zu den zugänglich gemachten Gegenanträgen Stellung.

An den Beschlussvorschlägen der Verwaltung wird festgehalten. Die Gegenanträge sind nach Auffassung des Vorstands und des Aufsichtsrats in jeder Hinsicht unbegründet. Hierzu gilt insbesondere Folgendes:

1. Der Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 2 (Beschlussfassung über die Gewinnverwendung) ist schon deshalb unbegründet, weil er zu einem satzungswidrigen Beschluss führen würde. § 27 Abs. 2 Nr. 3 der Satzung bestimmt, dass auf die Vorzugsaktien eine um 6 Cent je Vorzugsaktie höhere Dividende als auf Stammaktien entfällt. Eine um 47 Cent höhere Dividende kann auf der Grundlage der Bestimmungen der Satzung deshalb nicht an die Aktionäre gezahlt werden.
2. Die Gegenanträge zu den Tagesordnungspunkten 3 und 4 (Beschlussfassungen über die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats) sind ebenfalls unbegründet. Es gibt keinen Grund, den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats die Entlastung zu verweigern.

Anders als dies in den Gegenanträgen ausgeführt wird, haben Vorstand und Aufsichtsrat die Prüfung der zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten von amtierenden und ehemaligen Organmitgliedern im Zusammenhang mit der Dieselthematik auch im Geschäftsjahr 2020 umfassend und ohne Ansehen der Person weiter vorangetrieben und im laufenden Geschäftsjahr abgeschlossen. Die umfassende Prüfung ist die Grundlage für die der Hauptversammlung unter den Tagesordnungspunkten 10 und 11 vorgeschlagenen

Vergleichsvereinbarungen mit Herrn Professor Dr. Winterkorn und Herrn Stadler sowie mit den D&O-Versicherern von Volkswagen.

Es ist auch nicht richtig, dass einzelnen Aktionären im Zusammenhang mit der Aufklärung der Dieseldematik weitergehende Informationen als den übrigen Aktionären erteilt wurden. Sofern Vertreter von maßgeblichen Aktionären über den Stand und die Ergebnisse der umfassenden Untersuchungen des Vorstands und des Aufsichtsrats unterrichtet wurden, erfolgte eine entsprechende Information mit Blick auf ihre Eigenschaft als Mitglieder des Aufsichtsrats der Gesellschaft.

Entgegen den Ausführungen in einem Gegenantrag ist die Entsprechenserklärung der Gesellschaft vom November 2020 vollständig und richtig. Im Aufsichtsrat der Gesellschaft sind jedenfalls vier Anteilseignervertreter unabhängig im Sinn der Empfehlung C.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex, und diese Anzahl ist nach Einschätzung der Anteilseignerseite angemessen. Soweit in einem Gegenantrag gerügt wird, Herr Pötsch unterliege einem dauerhaften Interessenkonflikt im Zusammenhang mit der Prüfung zivilrechtlicher Verantwortlichkeiten für die Dieseldematik durch den Aufsichtsrat, ist dies unzutreffend: Herr Pötsch hat sich vielmehr auch im Geschäftsjahr 2020 nicht an den Beratungen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats im Zusammenhang mit der Dieseldematik beteiligt, die sein Verhalten als ehemaliges Mitglied des Vorstands der Gesellschaft betreffen könnten. Dieser Umstand ist auch im Einzelnen im Bericht des Aufsichtsrats dargelegt.

3. Die Ausführungen zum Gegenantrag zu Tagesordnungspunkt 5 (Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats) treffen aus den schon vorstehend genannten Gründen nicht zu: Die Wahl von Herrn Pötsch und Frau Dr. Kiesling würde nicht dazu führen, dass im Aufsichtsrat keine angemessene Zahl unabhängiger Anteilseignervertreter vertreten wäre. Denn mit Frau Dr. Al Jaber, Herrn Dr. Al Abdulla, Herrn Weil und Herrn Dr. Althusmann sind jedenfalls vier Anteilseignervertreter – und damit eine nach Einschätzung der

Anteilseignerseite angemessene Anzahl – unabhängig im Sinn der Empfehlung C.6 des Deutschen Corporate Governance Kodex. Soweit in dem Gegenantrag weiter ausgeführt wird, eine Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern für einen Zeitraum von fünf Jahren entspreche nicht einer angeblichen Best Practice, gilt, dass eine Wahl für einen kürzeren Zeitraum gegen die Bestimmungen der Satzung der Gesellschaft (§ 11 Abs. 2) verstieße und damit unzulässig wäre.

4. Unzutreffend sind schließlich auch die Ausführungen in den Gegenanträgen zu Tagesordnungspunkt 10 (Beschlussfassung über die Zustimmung zu Vergleichsvereinbarungen mit Herrn Professor Dr. Winterkorn und Herrn Stadler). Die Gesellschaft hat auf ihrer Internetseite einen umfassenden Bericht zu den Tagesordnungspunkten 10 und 11 veröffentlicht. Darin sind die Vergleichsvereinbarungen mit Herrn Professor Dr. Winterkorn und Herrn Stadler sowie mit den D&O-Versicherern von Volkswagen sowie die Hintergründe und Erwägungen für den Abschluss der Vereinbarungen eingehend beschrieben. Hieraus ergibt sich auch, dass die Frage, ob amtierende und ehemalige Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats ihre Pflichten verletzt haben, von den rechtlichen Beratern der Gesellschaft umfassend untersucht wurde. Als Ergebnis dieser Untersuchung werden Herr Professor Dr. Winterkorn und Herr Stadler wegen fahrlässiger Sorgfaltspflichtverletzungen auf Schadensersatz in Anspruch genommen. Pflichtverletzungen weiterer amtierender oder ehemaliger Mitglieder des Vorstands oder des Aufsichtsrats der Gesellschaft wurden im Rahmen der umfassenden Untersuchung nicht festgestellt. Insbesondere Herr Pötsch und Herr Dr. Diess haben somit ihre Pflichten nach dem Ergebnis der Prüfung von Gleiss Lutz und den Feststellungen des Aufsichtsrats nicht verletzt. Die in den Gegenanträgen geäußerte Kritik an der angeblich zu geringen Höhe der Eigenbeiträge ist unzutreffend. Der Eigenbeitrag von Herrn Professor Dr. Winterkorn in Höhe von EUR 11,2 Mio. ist der höchste Betrag, der jemals in der deutschen Wirtschaftsgeschichte von einem ehemaligen Organmitglied im Rahmen eines Haftungsvergleichs geleistet wurde. Insoweit spielt es auch keine Rolle, ob die ehemaligen

Vorstandsmitglieder in Teilen auf bestehende Ansprüche gegen die Gesellschaft verzichten oder eine Barleistung an die Gesellschaft erbringen.

Insgesamt ist festzustellen, dass die Vergleichsvereinbarungen zu einer Gesamtleistung in Höhe von rund EUR 287 Mio. und zu einer abschließenden Klärung der Frage der zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder von Volkswagen führen und damit in jeder Hinsicht im Interesse des Unternehmens und seiner Aktionäre liegen.

Auch im Übrigen sind die Ausführungen in den Gegenanträgen nach Auffassung des Vorstands und des Aufsichtsrats unzutreffend und daher abzulehnen.

Wolfsburg, im Juli 2021

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT