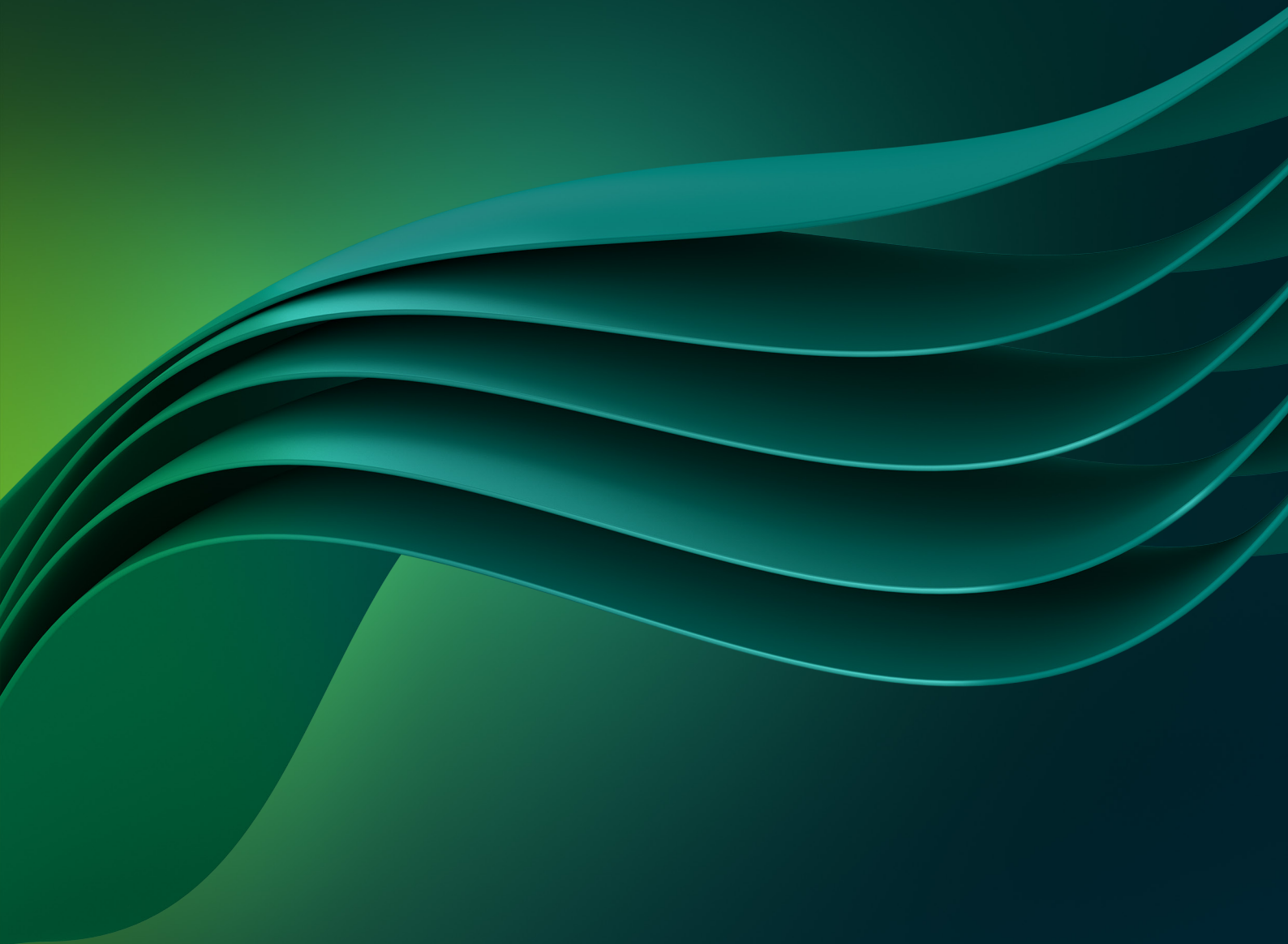


VOLKSWAGEN GROUP

NACHHALTIGKEITSBERICHT



2023



Inhalt

6	Vorwort
9	Über den Bericht
12	Nachhaltigkeit in der Unternehmens-DNA
13	Corporate Governance
17	Konzernstrategie NEW AUTO
22	ESG-Performance-Management und Wesentlichkeitsanalyse
25	Nachhaltigkeitsmanagement
27	Nachhaltigkeitswirkungen neuer Mobilitätsangebote
30	Stakeholder-Management
33	Umwelt-Compliance-Management
42	Risikomanagement
45	Corporate Citizenship

Navigationshilfe

-  → Kapitelverweise innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts
-  → Verweise auf Websites

Fokusthemen

1	Dekarbonisierung
48	Dekarbonisierung
69	EU-Taxonomie
2	Kreislaufwirtschaft
83	Kreislaufwirtschaft
3	Menschen in der Transformation
90	Menschen in der Transformation
4	Vielfalt
104	Vielfalt
5	Integrität und Compliance
109	Integrität und Compliance
6	Lieferkette und Menschenrechte
117	Lieferkette und Menschenrechte
131	Anhang
132	Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers
135	Impressum

Nachhaltigkeits- kommunikation des Volkswagen Konzerns



Begleitende Informationen zur Berichterstattung

ESG-Kennzahlen

Indikatoren entlang unserer Fokusthemen sind in Excel übersichtlich dargestellt

GRI-Index

GRI-Inhaltsindex (unter Bezugnahme)

SASB-Index

Index Automobile

Informationen auf der Konzern-Website

Policies

Selbstverpflichtungen und Grundsätze, die konzernweit gelten

ESG-Kontroversen

Informationen zu aktuellen und laufenden Kontroversen in sachlicher Form

Berichte zu Sonderthemen

Responsible Raw Materials Report

Fortschritte bei Transparenz und Risikominderung in den Rohstofflieferketten (jährlich)

Association Climate Review Report

Übersicht zu klimapolitischen Positionen

Green Finance Report

Umsetzung nachhaltiger Finanzierungsstrategien (jährlich)

Weitere ESG-Themen

Informationen zu weiteren Themen, die im Bereich Nachhaltigkeit und ESG von Bedeutung sind

Internationale Initiativen

UN Sustainable Development Goals

Aktivitäten und Projekte, die zur Erreichung der Nachhaltigkeitsziele beitragen (jährlich)

UN Global Compact

Umsetzung der zehn UN-Global-Compact-Prinzipien (jährlich)

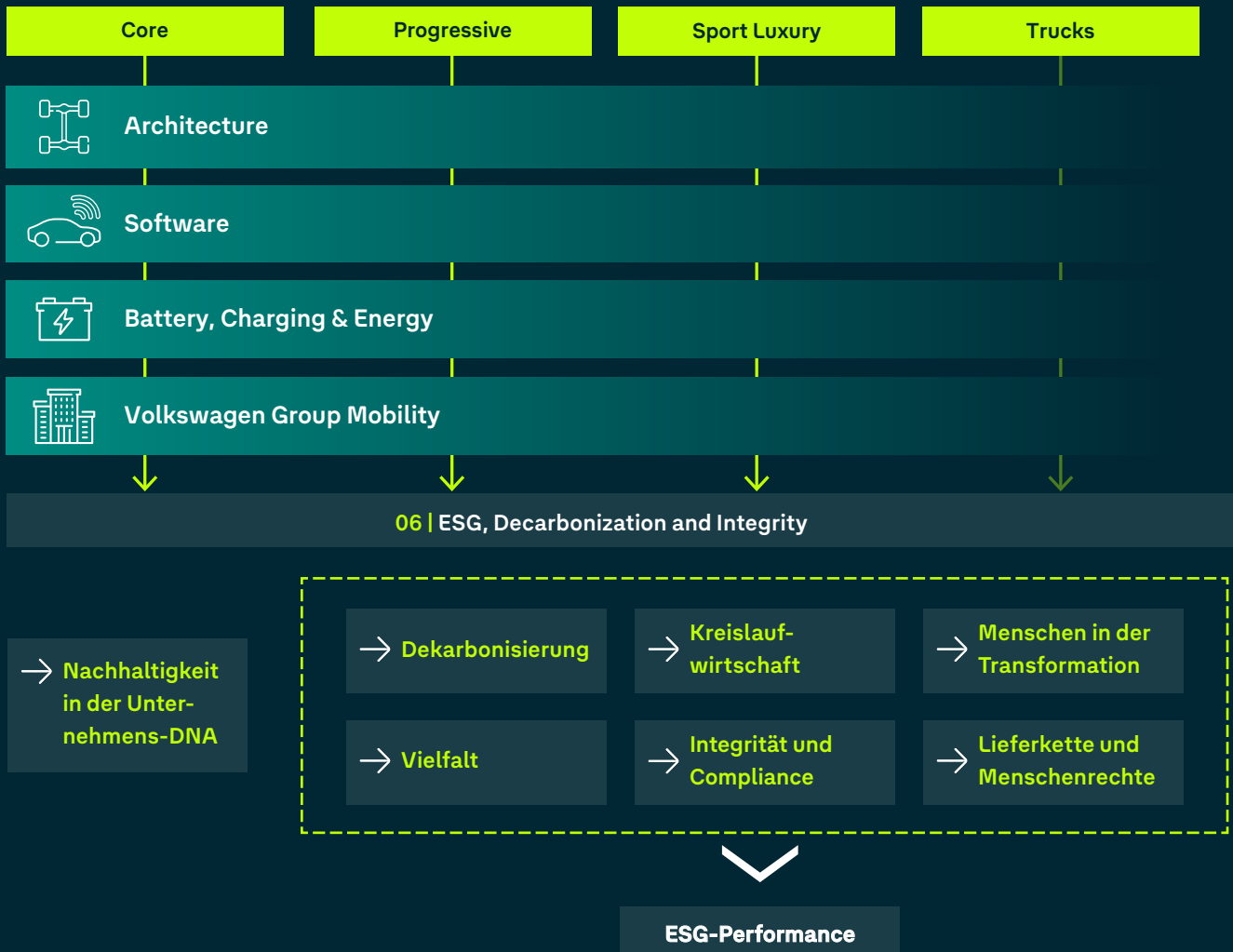
CDP Score Report – Climate Change

Bewertung der klimabezogenen Risiken, Ziele und Maßnahmen

CDP Score Report – Water Security

Bewertung im Bereich Wasserressourcen

Nachhaltigkeit und ESG sind Teil der Konzernstrategie



Ziel ist es, die Leistung in ESG-Ratings und -Rankings des Kapitalmarkts zu verbessern, um die Investitionsfähigkeit zu steigern und Kapitalkosten zu optimieren.

Auf unserem Weg vom Automobilhersteller zum Mobilitätskonzern ordnen wir mit der Konzernstrategie NEW AUTO unsere Prioritäten neu und stellen uns zukunftsgerichtet auf. Dabei behalten wir unser Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu sein, fest im Blick und richten den Konzern fokussierter, effizienter, innovativer, kundennäher, nachhaltiger und konsequent auf profitables Wachstum aus.

Die Konzernstrategie NEW AUTO definiert für den Bereich Nachhaltigkeit und ESG in der Konzerninitiative 6 die sechs oben abgebildeten wesentlichen Fokusthemen. Nach diesen ist der vorliegende Nachhaltigkeitsbericht inklusive nichtfinanzieller Bericht strukturiert.

Darüber hinaus erfolgt im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Unternehmens-DNA“ eine Definition von Nachhaltigkeit für das Unternehmen und ein Einblick in Themen wie Risikomanagement, Umweltmanagement, Stakeholder-Management und Corporate Citizenship.

Highlights 2023¹

→ Dekarbonisierung

Zugang zu
600.000 Ladepunkten
in Europa

Bis 2030 soll der CO₂-Fußabdruck
des gesamten Handelsnetzes
um mindestens 30 %
gesenkt werden.

→ Kreislaufwirtschaft

Mehr als
850.000 t CO₂
wurden seit 2017 durch den Aluminium-
Closed-Loop bilanziell eingespart.

2023 haben wir
77.090 Werkzeuge
bearbeitet, sodass sie für ihren
erneuten Einsatz geeignet sind.

→ Menschen in der Transformation

14,3 Mio.
Weiterbildungsstunden im
Volkswagen Konzern

72 Standorte
des Volkswagen Konzerns sind
nach ISO 45001 zertifiziert.

→ Vielfalt

94 %
der Führungskräfte haben am
Diversity Wins @ Volkswagen
Programm teilgenommen.

Weltweit
Frauenanteile
im Management und Internationalität
im Top-Management gesteigert

→ Integrität und Compliance

2023 wurden mehr als
4.100 Geschäftspartner
geprüft.

1.551
Anfragen hat der Infopoint
Compliance bearbeitet.

→ Lieferkette und Menschenrechte

7.791
direkte Lieferanten wurden weltweit
zu Nachhaltigkeit geschult.

Lieferanten mit positivem S-Rating haben
79 % Umsatzanteil
am Gesamtbeschaffungsvolumen.

Vorwort

GRI 2-22



Oliver Blume,
Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG



Daniela Cavallo,
Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen,

Werte schaffen Werte. Diesem Grundsatz bleiben wir im Volkswagen Konzern treu. Er ist ein wichtiger Kompass unseres Handelns. Und mit dieser Haltung schaffen wir nachhaltig langfristigen Mehrwert. Für unsere Belegschaft, unsere Kunden, unsere Investoren – und für unsere Gesellschaft im Ganzen. Als einer der weltweit größten Industriekonzerne tragen wir eine besondere Verantwortung. Wir können einen Unterschied machen. Diese Chance wollen und werden wir nutzen.

Wir denken Nachhaltigkeit ganzheitlich – im Sinne der Natur, der Menschen, der Gesellschaft und des wertschaffenden Unternehmertums. Von der Lieferkette über unsere Produktion bis hin zur Auslieferung und Nutzung unserer Produkte. Unser Ziel ist es, die Natur und die Gesellschaft positiv mitzugestalten. Das ist ambitioniert. Und es wird uns Kraftanstrengungen abverlangen. Zugleich ist das Erreichen dieses Ziels eine Verpflichtung. Nach innen unseren Kolleginnen und Kollegen gegenüber und nach außen gegenüber unseren Kundinnen und Kunden, der Gesellschaft und insbesondere den künftigen Generationen.

Nachhaltigkeit als Strategie: klare Ziele, klare Verantwortung

Nachhaltigkeit gehört bei uns zu den Top-Prioritäten. Als strategisches Feld setzen wir uns in der Nachhaltigkeit klare Ziele und Pläne – verbindlich und mit eindeutigen Verantwortlichkeiten. Der Fokus liegt dabei auf dem Umsetzen unserer strategischen Maßnahmen.

Und auch hier nutzen wir die Synergien im Volkswagen Konzern: Alle Ziele werden systematisch auf die Marken und Konzerngesellschaften heruntergebrochen. Es ist in der persönlichen Verantwortung des Managements, diese einzuhalten.

Dekarbonisierung: Herzstück unseres Antriebs

Der Volkswagen Konzern bekennt sich klar zur Elektromobilität. Begeisternde Produktneuheiten in den vergangenen Wochen und Monaten – wie der Audi Q6 e-tron, der VW ID.7, der Porsche Macan electric oder der ID.Buzz mit langem Radstand – zeigen: Die E-Mobilität steht für Emotion und Faszination. Auch unsere Auslieferungszahlen bestätigen diesen Trend. In 2023 lieferte der Volkswagen Konzern 771.100 vollelektrische Fahrzeuge aus. Das entspricht einer Steigerung um 34,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil reiner Elektrofahrzeuge an den Auslieferungen erhöhte sich auf 8,3 Prozent.

Ein zentraler Hebel zur Reduktion von Emissionen ist die Produktion: Unser Ziel ist es, die produktionsbedingten CO₂-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis 2030 um 50,4 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2018 zu reduzieren.

Die renommierte Science Based Targets Initiative (SBTi) hat bestätigt, dass unser Unternehmen mit dieser Zielsetzung für die Produktionsphase (Scope 1 und 2) die Voraussetzungen erfüllt, mit dazu beizutragen, die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Das Ziel, die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3) um 30 Prozent zu reduzieren, ist durch SBTi als konform mit der Begrenzung der Erderwärmung auf 2 Grad bestätigt worden. Dieses Zeugnis ist ein Ansporn.

Der Volkswagen Konzern strebt bis zum Jahr 2030 eine Senkung des durchschnittlichen CO₂-Ausstoßes pro Fahrzeug (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) über den gesamten Lebenszyklus im Vergleich zu 2018 um 30 Prozent an.

Dabei gehen der Hochlauf der Elektromobilität und der Ausbau von erneuerbaren Energien Hand in Hand. Deshalb unterstützen wir den Bau von Wind- und Solarparks im industriellen Maßstab. Bis 2025 sollen in mehreren Regionen Europas neue Wind- und Solarparks entstehen. In Deutschland unterstützte der Volkswagen Konzern beispielsweise den Bau einer Solaranlage mit einer Gesamtkapazität von 170 Millionen kWh pro Jahr. Das Werk im mecklenburgischen Tramm-Göthen ist mit rund 420.000 Solarpanels das größte seiner Art in Deutschland.

Das Team: Motor der Transformation

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind das wertvollste Gut jedes Unternehmens. Der Volkswagen Konzern ist nur so stark wie die Menschen, die bei ihm arbeiten. Gerade in Zeiten des Fachkräftemangels ist Arbeitgeberattraktivität essenziell für die Zukunftsfähigkeit von Unternehmen.

Der Wandel unserer Branche hin zur E-Mobilität, aber auch neue Geschäftsmodelle und die Digitalisierung bringen für viele Beschäftigte erhebliche Veränderungen mit sich. Arbeitsplätze werden neu ausgerichtet, neue Arbeitsfelder entstehen, andere entfallen dauerhaft. Diese Veränderungen steuern und begleiten wir nachhaltig sozial im Sinne unserer Kolleginnen und Kollegen. Dies zielt durchaus auch auf den unternehmerischen Erfolg ab. Denn Arbeitgeberattraktivität ist längst keine reine Frage des Gehalts mehr. Talente bewerten bei potenziellen Arbeitgebern genauso Faktoren wie Flexibilität, Vereinbarkeit von Privatleben und Beruf, Diversität sowie soziale Leistungen und Eigenverantwortung.

Was bedeuten diese Veränderungen für den Volkswagen Konzern? Die Verantwortung für „Menschen in der Transformation“ steht im Zentrum aktueller und zukünftiger Aktivitäten im Personalbereich. Eine Schlüsselrolle spielt die 2021 vom Konzernvorstand verabschiedete Group People Strategy „Transform to Tech“.

Im Bereich Weiterbildung liegt das Augenmerk des Volkswagen Konzerns darauf, die Kolleginnen und Kollegen in Zukunftstechnologien zu schulen. Dazu gehört eine enge Begleitung im Transformationsprozess. So hat Volkswagen mithilfe der Volkswagen Group Academy sein berufliches Qualifizierungsprogramm gezielt um Kurse zur E-Mobilität erweitert. Um die psychologische Sicherheit unserer Beschäftigten in der Transformation kümmern wir uns mit neu gestalteten und innovativen Programmen unseres Gesundheitswesens. Und dort, wo in Fabrik oder Büro größere Veränderungen anstehen, sind sogenannte Transformation Offices zur Stelle. Sie sollen den Menschen eine Perspektive geben und in der Transformation eine klare Richtung für den Veränderungsprozess vorgeben. Die Beschäftigungssicherung bis 2029 in der Volkswagen AG gibt den Beschäftigten dabei den notwendigen Rückhalt.

Verantwortung gesamtheitlich: die Lieferkette im Blick

Neben der Verantwortung für die eigenen Beschäftigten trägt der Volkswagen Konzern auch eine globale Verantwortung. Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, seit einem guten Jahr in Deutschland in Kraft, hat hier eine besondere Rolle. Schwerpunkte sind der Schutz der Menschenrechte und die Minimierung umweltbezogener Risiken – beides Themen, mit denen sich der Volkswagen Konzern durch und durch identifiziert. Eine Komponente bei der Steuerung der Nachhaltigkeit in unseren Lieferketten spielt der Austausch zwischen unseren Marken und Regionen durch das Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit. Darin arbeiten mehr als 110 Expertinnen und Experten aus fünf Kontinenten zusammen. Das Netzwerk erlaubt das Erkennen aktueller Entwicklungen und Herausforderungen in den Weltregionen und ermöglicht die Erarbeitung gemeinsamer Lösungen. Dies ist entscheidend, denn: Volkswagen hat mehr als 63.000 direkte Lieferanten in mehr als 95 Ländern.

Technologie: der wahre Schlüssel zur Nachhaltigkeit

Der Volkswagen Konzern ist seit vielen Jahrzehnten ein Technologieunternehmen. Diese Kompetenz werden wir auch in der Nachhaltigkeit nutzen. Denn wir sind überzeugt: Technologie ist der Schlüssel zu Fortschritten in der Nachhaltigkeitsstrategie. Als Volkswagen Konzern sind wir eines der wenigen Unternehmen weltweit, das den strategischen Ausbau zur Technologieführerschaft in der Elektromobilität vollständig in die eigene Hand nimmt – von der Zell- und Batterieforschung bis hin zur Entwicklung und Produktion hoch emotionaler elektrischer Fahrzeuge.

Seit dem Start der PowerCo im Juli 2022 hat das Batterieunternehmen bereits drei Standorte (Salzgitter, Valencia und St. Thomas) definiert, das Konzept der Einheitszelle vorgestellt, ein Joint Venture mit Umicore für die Kathodenproduktion gegründet und Aktivitäten zur Sicherung der Rohstoffversorgung eingeleitet. Auch des Ausbaus der Ladeinfrastruktur nehmen wir uns an. Bis zum Jahr 2025 möchte der Volkswagen Konzern die Inbetriebnahme von mehr als 40.000 Schnellladepunkten in China, Nordamerika und Europa ermöglichen.

Sehr geehrte Damen und Herren, liebe Kolleginnen und Kollegen, der Volkswagen Konzern steht für Tradition und für starke Marken. Dafür, Entwicklungen voranzutreiben und Herausforderungen zu meistern. Heute befinden wir uns in der größten Transformation der Automobilgeschichte: Wir wollen nachhaltige Mobilität für Generationen ermöglichen. Nachhaltigkeit ist tief im Selbstverständnis des Volkswagen Konzerns verwurzelt. Sie ist fester Bestandteil unserer Konzernstrategie. Für 2024 setzen wir hier wichtige und zielführende neue Impulse. Der Volkswagen Konzern ist sich seiner Rolle, Bedeutung und Verantwortung bewusst. Gemeinsam werden wir alles dafür tun, unseren wichtigen Beitrag zu leisten – mit Teamgeist, Fairness und Leidenschaft.


Daniela Cavallo und Oliver Blume

Über den Bericht

Struktur der Berichterstattung

Der vorliegende Konzern-Nachhaltigkeitsbericht 2023 orientiert sich an international etablierten Rahmenwerken und Anforderungen wie zum Beispiel den Standards der Global Reporting Initiative (GRI, siehe auch folgender Abschnitt), dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz (CSR-RUG), ESG-Nachhaltigkeitsratings (Environmental, Social, Governance) und Erwartungen von Stakeholdern. Der Bericht wird durch eine ausführliche Darstellung der Nachhaltigkeitsaktivitäten der Marken und Regionen sowie der Corporate-Citizenship-Projekte des Volkswagen Konzerns ergänzt.

Weitergehende und insbesondere für ESG-Investoren relevante Informationen, zum Beispiel ESG-Kennzahlen, finden sich auf der Corporate Website des Konzerns und sind nicht Teil des vorliegenden Berichts.

 → www.volkswagen-group.com > ESG-Performance & Reporting

Die Volkswagen AG gibt für das Berichtsjahr 2023 eine nicht-finanzielle Erklärung auf Gesellschaftsebene sowie eine nichtfinanzielle Konzernklärung ab, die gemeinsam als

zusammengefasster gesonderter nichtfinanzieller Bericht nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB veröffentlicht werden. Der nichtfinanzielle Bericht ist in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt. Gemäß CSR-RUG konzentriert sich der vorliegende nichtfinanzielle Bericht auf Fokusthemen, die für das Verständnis des Geschäftsverlaufs, des Geschäftsergebnisses, der Lage des Volkswagen Konzerns sowie der Auswirkungen des Volkswagen Konzerns auf die nichtfinanziellen Aspekte erforderlich sind. Unsere Aktivitäten zum Klimaschutz berichten wir erneut entlang der Vorgaben der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD).

Darüber hinaus werden die GRI-Standards als Rahmenwerk für die Erstellung des nichtfinanziellen Berichts genutzt. Innerhalb dieses Nachhaltigkeitsberichts legt Volkswagen grundsätzlich die GRI-Standards (unter Bezugnahme) als Rahmenwerk für die Berichterstattung der Managementansätze und der spezifischen Standardangaben zugrunde. Der GRI-Inhaltsindex wird aus dem Nachhaltigkeitsbericht 2023 ausgegliedert und als eigenständiges Dokument im Konzernportal veröffentlicht:

 → www.volkswagen-group.com > Berichte

Nachhaltigkeitskommunikation des Volkswagen Konzerns



Als Mitglied des Global Compact der Vereinten Nationen (UN Global Compact) berichten wir außerdem kontinuierlich, wie wir die zehn Prinzipien in die Unternehmenspraxis umsetzen. Unser aktueller Fortschrittsbericht ist auf der Website des UN Global Compact einsehbar:

 → [United Nations Global Compact](#)

Das Strategiekapitel und die sechs folgenden Fokuskapitel des Berichts bestehen je aus einem Textteil sowie einer konsolidierten Kennzahlentabelle, die am Ende jedes Kapitels steht.

Verweise auf Angaben außerhalb des nichtfinanziellen Berichts sind weiterführende Informationen und nicht Bestandteil dieses Berichts. Ebenso sind folgende Passagen nicht Bestandteil des nichtfinanziellen Berichts:

- Nachhaltigkeitskommunikation des Volkswagen Konzerns (S. 3-4)
- Vorwort (S. 6-8)
- Der Deutsche Corporate Governance Kodex – Leitlinie für erfolgreiche Unternehmensführung (S. 15)
- Weiterführende Informationen und Wertschöpfungskette (S. 16)
- Soziale und ökologische Auswirkungen unseres Handelns messbar machen (S. 24)

Die Angaben in diesem Bericht beziehen sich auf den gesamten Volkswagen Konzern. Sofern Informationen nur einzelne Konzernbereiche betreffen, wird dies im Text kenntlich gemacht. Grundsätzlich gelten alle Angaben über den Konzern auch für die Volkswagen AG, bei Abweichung wird dies ausdrücklich genannt. In den Konzern werden neben der Volkswagen AG alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einbezogen, die die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht.

Unsere Joint Ventures in China werden in die Finanzdaten nach der At-Equity-Methode einbezogen und sind in den Mengendaten (Absatz, Produktion und Belegschaft) sowie in den produktionsbezogenen Umweltdaten zu 100% enthalten. Die in diesem Bericht beschriebenen Managementansätze (wie beispielsweise das Umwelt-Compliance-Managementsystem) gelten für alle kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Bei unseren nicht kontrollierten Gesellschaften, also Unternehmen, die nicht durch ein Unternehmen des Volkswagen Konzerns kontrolliert werden, wirken wir im Rahmen des faktisch Möglichen und rechtlich Zulässigen darauf hin, dass angepasste Managementansätze umgesetzt werden. In den Kennzahlen und in den dazugehörigen Zielen bei den Themen Umweltentlastung Produktion (UEP), Dekarbonisierungsindex (DKI), Stimmungsbarometer, Diversity-Index,

Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiter, Unfallindizes und Unfallkennzahlen sind in den Angaben zum Volkswagen Konzern die chinesischen Joint Ventures enthalten. Risiken des chinesischen Markts werden über die Volkswagen (China) Investment Company Ltd. erfasst.

Die dargestellten Kennzahlen führen jene der Vorjahre fort. Wesentliche Änderungen in der Datenerhebung und in den Messverfahren für unsere Nachhaltigkeitsleistungen werden an den jeweiligen Kennzahlen explizit ausgewiesen. Alle Zahlen im Bericht sind jeweils für sich gerundet; dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Berichtsprüfung

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht nach §§ 289b Abs. 3 und 315b Abs. 3 HGB wurde einer freiwilligen betriebswirtschaftlichen Prüfung nach ISAE 3000 (Revised) mit begrenzter Sicherheit durch die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft gegen die relevanten gesetzlichen Anforderungen unterzogen. Weitere Informationen zur Prüfung finden Sie im Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der nichtfinanziellen Berichterstattung.

Angaben im Zusammenhang mit dem Jahresabschluss

Im Geschäftsjahr 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2023 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 0,9 (1,4) Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 (4,2) Mrd. € im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 (3,6) Mrd. €. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechtsbeziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere

lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Die übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken, Preisrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Abhängig von der jeweiligen Jurisdiktion sind darin auch Risikovorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen enthalten. Deren Bewertung erfolgte unter anderem unter Berücksichtigung des jeweiligen Absatzvolumens und der gesetzlich definierten Abgabe beziehungsweise der Kosten für den Erwerb von Emissionsrechten anderer Hersteller. Die Synergien der einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns wurden dabei nach Möglichkeit in Form von Emissionsgemeinschaften genutzt. Zusätzliche Erläuterungen zu diesem Sachverhalt und den Bewertungsannahmen und -grundlagen finden sich im Geschäftsbericht im Anhang zum Konzernabschluss.

Weitere Berichterstattung im Konzern

Alle infolge der Richtlinie 2014/95/EU zur Offenlegung von nichtfinanziellen und die Diversität betreffenden Informationen auf Basis nationaler Gesetzgebung verpflichteten Konzerngesellschaften, die keine eigene nichtfinanzielle Erklärung abgeben, befreien sich durch den Verweis auf diesen zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht von der Pflicht, einen eigenen nichtfinanziellen Bericht abzugeben.

Klimaschutzbezogene Begrifflichkeiten

Die Verwendung des Begriffs CO₂-Emissionen in diesem Bericht schließt die Betrachtung und Ermittlung weiterer klimaschädlicher Treibhausgase wie zum Beispiel Methan (CH₄) und Lachgas (N₂O) mit ein (CO₂-Äquivalente). Alle Angaben in diesem Bericht zu CO₂-Emissionen entsprechen CO₂-Äquivalenten. Dies gilt nicht für die Werte der Flottenemissionen.

Bilanzielle CO₂-Neutralität wird erreicht, wenn anthropogene CO₂-Emissionen weltweit durch die Vermeidung, Reduktion und Kompensation über einen spezifischen Zeitraum ausgeglichen werden. Beim Klimaschutz achtet Volkswagen neben CO₂-Emissionen auch auf alle anderen relevanten Treibhausgase. Für den Volkswagen Konzern haben Vermeidung und Reduktion Priorität gegenüber Kompensation. Für Maßnahmen der Kompensation folgt das Unternehmen international etablierten Standards.

Redaktionelle Hinweise

Aufgrund der besseren Lesbarkeit sprechen wir im nichtfinanziellen Bericht durchgängig von Mitarbeitern. Damit sind selbstverständlich alle Geschlechter gleichermaßen angesprochen. Gleiches gilt auch für ähnliche Begriffe wie Teilnehmer, Vertreter, Lieferant etc.

Ist im vorliegenden Bericht von Nachhaltigkeitsbericht die Rede, so schließt dieser Ausdruck bei jeder Nennung den nichtfinanziellen Bericht in dem auf S. 10 beschriebenen Umfang mit ein.

Berichtspraxis

Der nichtfinanzielle Bericht erscheint jährlich. Der letzte nichtfinanzielle Bericht wurde am 12. März 2023 veröffentlicht. Der vorliegende nichtfinanzielle Bericht 2023 enthält neben den Nachhaltigkeitsaktivitäten des Konzerns im Geschäftsjahr 2023 (1. Januar bis 31. Dezember 2023) auch ausgewählte Informationen aus dem Geschäftsjahr 2024.

Über den Bericht

Redaktionsschluss dieses Berichts war der 14. Februar 2024. Der Konzern-Nachhaltigkeitsbericht wird im ersten Quartal 2024 veröffentlicht und liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor.

Rechtliche Hinweise

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

Nachhaltigkeit in der Unternehmens-DNA

- 13 Corporate Governance
- 17 Konzernstrategie NEW AUTO
- 22 ESG-Performance-Management und Wesentlichkeitsanalyse
- 25 Nachhaltigkeitsmanagement
- 27 Nachhaltigkeitswirkungen neuer Mobilitätsangebote
- 30 Stakeholder-Management
- 33 Umwelt-Compliance-Management
- 42 Risikomanagement
- 45 Corporate Citizenship

Corporate Governance

GRI 2-1, 2-6

Rechtliche Unternehmensstruktur in Grundzügen

 → www.volkswagen-group.com > Jahresabschluss

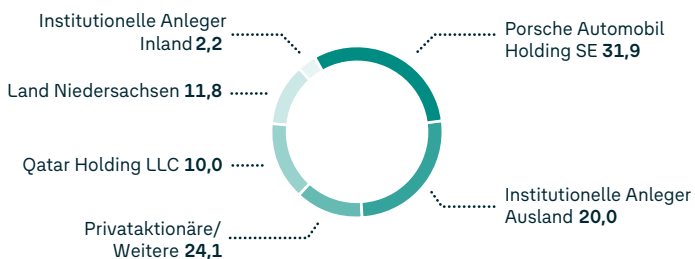
Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Einerseits entwickelt sie Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge. In ihrer Funktion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

Im Sinne von § 3 Nr. 38 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist die Volkswagen AG ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Elektrizitätssektor übt die Volkswagen AG gemeinsam in der Gruppe mit Tochterunternehmen die Funktionen Erzeugung und Vertrieb sowie Verteilung von Elektrizität aus.

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

Aktionärsstruktur in der Volkswagen AG

zum 31. Dezember 2023, in % des gezeichneten Kapitals



Mitarbeiter nach Märkten

zum 31. Dezember 2023, in %



Organisatorische Unternehmensstruktur

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Unsere Kernmarken im Konzernbereich Automobile sind – mit Ausnahme der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge – in eigenen Gesellschaften rechtlich verselbstständigt.

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering.

Im Bereich Pkw werden im Wesentlichen die Pkw-Marken sowie die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns konsolidiert. Schwerpunkte der Geschäftstätigkeit sind die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, die Produktion und der Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt.

Der Bereich Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot

im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen. Die Zusammenarbeit der Nutzfahrzeugmarken wird in der TRATON SE koordiniert.

Im Bereich Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet. Die Tätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement und Mobilitätsangebote.

Mit seinen Marken ist der Volkswagen Konzern auf allen für ihn relevanten Märkten der Welt vertreten. Zu den wesentlichen Märkten gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien, Türkei, Mexiko, Polen und Tschechien.

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

Danach sind die Aufgaben im Vorstand derzeit auf zehn Geschäftsbereiche aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“ sind das „Technik“, „Finanz und Operative Steuerung“ (vormals „Finanzen“), „Personal und Markengruppe Trucks“ (vormals „Personal und Truck & Bus“), „Integrität und Recht“, „Markengruppe Progressive“ (vormals „Premium“), „Markengruppe Sport Luxury“ (vormals „Sport & Luxury“), „IT“, „China“ sowie Markengruppe Core (vormals „Volumen“). Dabei wird der Geschäftsbereich „Markengruppe Sport Luxury“ vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt. Den Geschäftsbereichen schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzern Vertrieb“, „Konzern Produktion“, „Konzern Beschaffung“ und „Konzern Forschung und Entwicklung“ umfasst.

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

Auf Konzernebene bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstands Ausschüsse: Produkte, Technologien, Investitionen, Digitale Transformation, Integrität und Compliance, Risikomanagement, Personal sowie Führungsfragen. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmit-

gliedern sowohl die relevanten Zentralbereiche als auch die relevanten Funktionen der Unternehmensbereiche vertreten. Die Ausschüsse und weitere Top-Gremien des Konzerns überarbeiten und optimieren wir stetig, um zu überprüfen, ob sie weiterhin im Einklang mit unserer Unternehmensstrategie stehen und um die Effizienz ihrer Entscheidungen weiter zu steigern. Dadurch wird zum einen die Komplexität reduziert und zum anderen die Governance im Konzern gestärkt.

Im Rahmen der Basisinitiative „Group Steering Model“ aus der Konzernstrategie NEW AUTO wurde auf dem Capital Markets Day im Juni 2023 ein neues Führungsmodell für den Konzern vorgestellt, das verstärkt auf Kundenorientierung, Unternehmertum und Teamgeist setzt. Es verfolgt den Grundsatz „Value over Volume“ und priorisiert dabei die nachhaltige Wertschöpfung über dem Volumenwachstum. Damit einhergehend erhalten die Markengruppen ein neues Steuerungsmodell. Zudem soll die Positionierung der Marken sowie die Produktpalette geschärft werden. Mit der neuen Ausrichtung erfolgte auch die Umbenennung der Markengruppen: Volumen wurde zu Core, Premium zu Progressive, Sport & Luxury änderte sich in Sport Luxury und Truck & Bus in Trucks.

Die Markengruppe Core umfasst die Marken Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Markengruppe Progressive beinhaltet die Marken Audi, Lamborghini, Bentley und Ducati. Die Markengruppe Sport Luxury besteht aus der Marke Porsche. Die der Marke zugrunde liegende Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) ist seit Ende September 2022 an der Börse notiert. In der Markengruppe Trucks fungiert die TRATON SE als Dach für die Nutzfahrzeugmarken Scania, MAN, Volkswagen Truck & Bus und Navistar. Die TRATON SE ist ebenfalls an der Börse notiert.

Neben der Stärkung der Markengruppen wurden im Berichtsjahr auch aufseiten der Technologieplattformen „Architecture“, „Software“, „Battery, Charging & Energy“ sowie „Volkswagen Group Mobility“ wesentliche Fortschritte durch die Neuausrichtung und den Ausbau neuer Einheiten verzeichnet. Die Softwaretochter CARIAD wird hinsichtlich ihrer Strukturen und Produktprozesse weiter optimiert.

Wir sind überzeugt, dass durch unsere Unternehmensstruktur, die sowohl die Markengruppen als auch die Technologieplattformen sinnvoll miteinander verbindet, vorhandene Kompetenzen und Skaleneffekte besser genutzt, Synergien systematischer gehoben und Entscheidungen noch schneller getroffen werden können. Klare Verantwortlichkeiten und ein hoher Grad an unternehmerischer Verantwortung in den Markengruppen und Technologieplattformen erlauben dabei die ganzheitliche Umsetzung der NEW AUTO Strategie des Konzerns.

Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem Marken- vorstand geleitet, der die unabhängige und eigenständige Ent- wicklung sowie den Geschäftsbetrieb der Marke verantwortet. Dabei berücksichtigt er die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben sowie die Über- einkommen in den Markengruppen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Konzernübergreifende Interessen können so ver- folgt und gleichzeitig die markenindividuellen Charakteristika gewahrt und gestärkt werden. Angelegenheiten von konzern- weiter Bedeutung werden dem Vorstand der Volkswagen AG vorgelegt, um – im gesetzlich zulässigen Rahmen – eine Ab- stimmung zu erreichen. Die Rechte und Pflichten der gesetz- lichen Organe der betreffenden Markengesellschaft bleiben davon unberührt.

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

Wesentliche Veränderungen im Beteiligungsbereich

Im Mai 2023 hat der Volkswagen Konzern den Verkauf seiner Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Russland und ihren lokalen Tochterge- sellschaften (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Russland, OOO Scania Leasing, Moskau/Russland, OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland) an OOO ART-FINANCE, Moskau/Russland, die von dem russischen Händler AO Avilon Automotive Group, Moskau/Russland unterstützt wird, abgeschlossen. Mit Re- gistrierung der Transaktion, ebenfalls im Mai 2023, ging das Eigentum an den Anteilen der Volkswagen Group Rus von der Verkäuferseite auf den Käufer über. Die Transaktion umfasst die Produktionsstätten in Kaluga, die Importeursstruktur der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Škoda, Bentley, Lamborghini und Ducati für mögliches After-Sales-Geschäft und die Lageraktivitäten sowie die Scania Finanzdienstleistungsaktivitäten mit allen zugehörigen Mitarbeitern.

Rechtliche Einflussfaktoren für das Geschäft

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

Der Deutsche Corporate Governance Kodex – Leitlinie für erfolgreiche Unternehmensführung

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


Die Konzernerkklärung zur Unternehmensführung ist im Geschäftsbericht zu finden und auf unserer Internetseite dauerhaft zugänglich.



→ www.volkswagen-group.com > Entsprechenserklärung

Weiterführende Informationen

Erläuterungen zur Zusammensetzung, Arbeitsweise und zum Diversitätskonzept des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie Informationen zu Stimmrechten finden Sie im Kapitel Corporate Governance im Geschäftsbericht 2023.

 → [Geschäftsbericht 2023 > Corporate Governance](#)


Ausführliche Erläuterungen zum Vergütungssystem und zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat finden Sie im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023, der im Geschäftsbericht 2023 enthalten ist, im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses 2023 und im Anhang des Jahresabschlusses 2023 der Volkswagen AG.

 → www.volkswagen-group.com > Vergütung

Der Konzernvorstand der Volkswagen AG hat ein Update der steuerstrategischen Grundsätze verabschiedet, welches auf der Homepage der Volkswagen AG veröffentlicht wurde.

Die Volkswagen AG übermittelt jährlich einen länderbezogenen Bericht (Country-by-Country-Reporting) an das Bundeszentralamt für Steuern, welcher unter anderem Informationen zu Steuerzahlungen sowie zu Steueraufwendungen/Steuererträgen pro Land enthält.

Der Volkswagen Konzern hat den Anspruch, seine Marketing- und Kommunikationsaktivitäten transparent und verantwortlich umzusetzen. Das beinhaltet Achtsamkeit gegenüber unserer Umwelt und erfordert, allen Individuen mit Respekt, Aufrichtigkeit und auf Augenhöhe zu begegnen. Dies gilt intern wie extern, online wie offline. Dafür hat der Konzern entsprechende Grundsätze entwickelt, die als Kompass dienen, um die Werte des Volkswagen Konzerns hinsichtlich Marketing und Kommunikationsaktivitäten umzusetzen.

 → www.volkswagen-group.com > Policies

Wertschöpfungskette

Forschung & Entwicklung

In Summe waren die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile im Berichtsjahr mit 21,7 Mrd. € um 14,8% höher als im Vorjahr. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, die Digitalisierung, neue Technologien und die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen im Mittelpunkt.

Beschaffung

Jährlich beschafft der Volkswagen Konzern eine Vielzahl von Rohstoffen, Bauteilen und sonstigen Gütern. Eine nachhaltige Lieferkette und umweltverträgliche Transporte sind wichtig, um Verantwortung für Menschenrechte, Umweltschutz und Anti-Korruption umfassend wahrzunehmen.

Produktion

Je Arbeitstag wurden 2023 im Volkswagen Konzern weltweit durchschnittlich rund über 26.660 Fahrzeuge gefertigt. Effizienz in der Produktion ist ein zentrales Ziel, ebenso wie Umweltschutz, Gesundheit und Sicherheit der Beschäftigten.

Marketing & Vertrieb

Geschäftsbeziehungen mit Großkunden sind oft langfristige und stabile Partnerschaften. Der Anteil des Volkswagen Konzerns an gewerblichen Großkunden beträgt in Deutschland 47,0% und im restlichen Europa 27,6%.

After Sales & Finanzdienstleistungen

Zum Service zählen unter anderem die Händlerbetreuung zur Sicherstellung der Beratungs- und Wartungsqualität, der Originalteilehandel sowie Finanzdienstleistungen rund um das Auto.

Verwertung

Neben der Verwertung der Fahrzeuge am Ende ihrer Lebensdauer achten wir bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der benötigten Werkstoffe, die Verwendung von qualitativ hochwertigem Recyclingmaterial und die Vermeidung von Schadstoffen.

Konzernstrategie NEW AUTO

Vor dem Hintergrund des sich rasant verändernden Umfelds und den daraus resultierenden Herausforderungen hat der Konzernvorstand im Mai 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Konzernstrategie „NEW AUTO – Mobility for generations to come“ mit dem Fokus auf die Mobilitätswelt im Jahr 2030 beschlossen.

Die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und Digitalisierung schreitet mit der technologischen Weiterentwicklung rasant voran. Demnach erwarten wir, dass der Markt für Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren weiterwachsen wird, weshalb die kosteneffiziente und nachhaltige Produktion von Batteriesystemen und der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgsentscheidend sein werden.

Weitreichendere Veränderungen für die Automobilindustrie wird jedoch der Übergang zu vernetzten, intelligenten und schließlich auch autonom fahrenden Fahrzeugen mit sich bringen. Das autonome Fahren wird das Mobilitätsenerlebnis der Kunden nachhaltig verändern und darüber hinaus den Weg für neue Geschäftsmodelle ebnen. Dabei werden sich die Einnahmequellen schrittweise verschieben und über das Kernprodukt Automobil hinaus erweitern. Voraussetzung hierfür ist der Ausbau von Entwicklungsfähigkeiten im Bereich Software, um die Kunden mit stetig verbesserten digitalen Funktionen begeistern zu können.

Gleichermaßen wie die technologischen Trends stellen zunehmend auch weltwirtschaftliche und geopolitische Rahmenbedingungen erhöhte Herausforderungen an die Automobilindustrie, beispielsweise der wirtschaftliche Einfluss der größten Mobilitätsmärkte China, USA und Europa sowie deren divergierende Entwicklung.

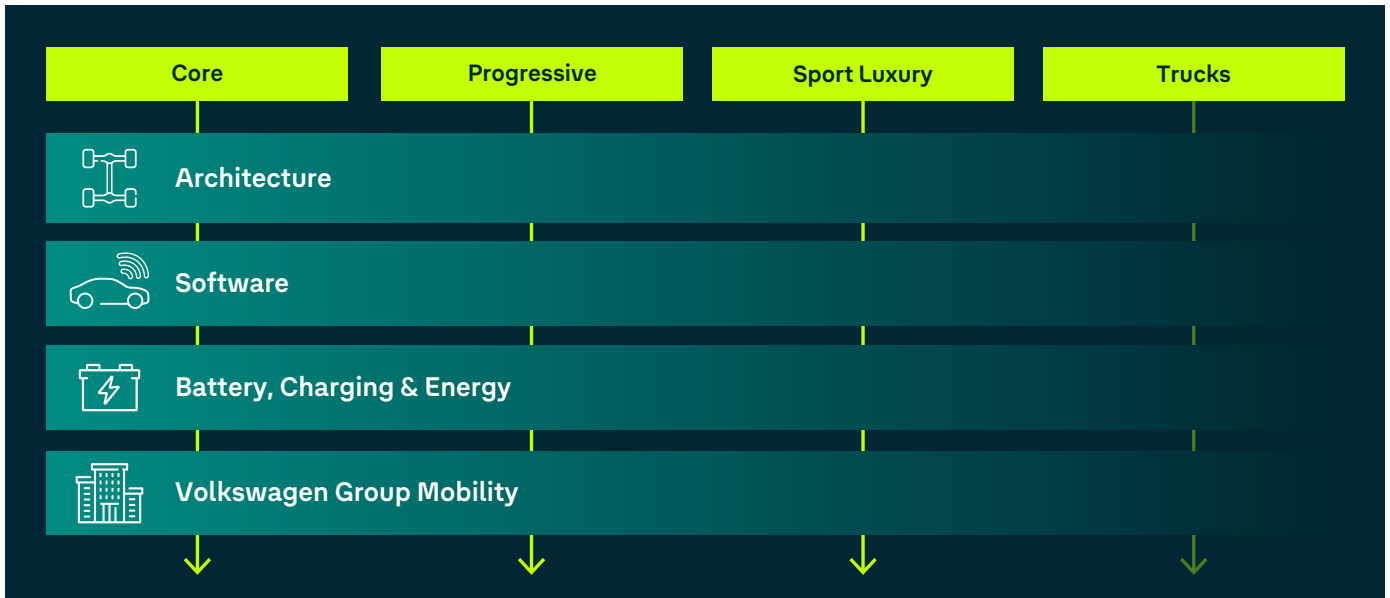
Nachhaltigkeit wird weiterhin ein Leitmotiv für das wirtschaftliche Handeln sein und wird zudem an Relevanz gewinnen. Treiber hierfür sind die zunehmend wahrnehmbaren Folgen des Klimawandels, das geschärfte Kundenbewusstsein hin zu einer nachhaltigen Lebensweise und nicht zuletzt Rahmen-

bedingungen wie das Pariser Klimaschutzabkommen. Auf unserem Weg vom Automobilhersteller zum Mobilitätskonzern haben wir mit NEW AUTO unsere Prioritäten neu geordnet und stellen uns zukunftsgerichtet auf. Dabei behalten wir unser Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu sein, fest im Blick und richten den Konzern fokussierter, effizienter, innovativer, kundennäher, nachhaltiger und konsequent auf profitables Wachstum aus.

Hierfür haben wir über die Markengruppen hinweg klar definierte Konzerninitiativen festgelegt, mit Fokus auf unsere Technologieplattformen: „Architecture“, „Software“, „Battery, Charging & Energy“ sowie „Volkswagen Group Mobility“. Des Weiteren bilden Basisinitiativen die Grundlage für die strategische Ausrichtung des Volkswagen Konzerns. Hierzu zählen: „ESG, Decarbonization & Integrity“, „Business Model 2.0“, die Regionen „Nordamerika (NAR)“ und „China“, „Group Steering Model“, „People & Transformation“ sowie „Financing the Transformation“, welche nachfolgend beschrieben werden.

Für die unterjährige Operationalisierung der Strategie werden die wichtigsten Ziele jedes Kalenderjahres definiert und ein TOP 10 Programm auf Konzernebene ausgearbeitet. Ein besonderes Augenmerk lag für 2023 im Rahmen des Konzern TOP 10 Programms auf den Bereichen finanzielle Robustheit und Planung, Produkte, die Regionen China und Nordamerika, Software, Technologien, Batterie und Laden, Mobilitätslösungen, Nachhaltigkeit und Kapitalmärkte. Diese TOP-10-Programm-Methodik wurde von vielen Bereichen in deren Funktionalbereichsstrategien übernommen und wird zur beschleunigten Umsetzung der Strategie mit hohem Fokus verwendet. Um den Fortschritt unserer Fokusthemen – bestehend aus den Initiativen der NEW AUTO Strategie und den für das Geschäftsjahr gültigen Zielen des TOP 10 Programms des Konzerns – für das Management und die Mitarbeiter möglichst transparent zu gestalten, hat der Konzernvorstand entschieden, die strategischen Ziele und Meilensteine mittels der OKR-Methode (Objectives and Key Results) zu strukturieren und regelmäßig zu messen. Dementsprechend werden

NEW AUTO mit Fokus auf die Technologieplattformen



für alle Fokusthemen strategische Ziele (Objectives) und anvisierte Zwischenergebnisse (Key Results) definiert. Diese sollen im Wesentlichen durch zeitlich limitierte Projekte und Arbeitspakete realisiert werden, denen auch Kennzahlen zugeordnet sind. Der Erreichungsgrad wird in der Regel dreimal jährlich dem Vorstand aufgezeigt. So werden die Relevanz der Fokusthemen, deren Ziele und Meilensteine sowie Projekte und Arbeitspakete regelmäßig auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert oder in den Regelbetrieb überführt.

Über im Geschäftsjahr wesentliche erreichte Ziele und Zwischenergebnisse berichten wir in den Kapiteln „Steuerung und Kennzahlen“, „Struktur und Geschäftstätigkeit“ und „Nachhaltige Wertsteigerung“ des Geschäftsberichts.

 → [Geschäftsbericht 2023 > Konzernlagebericht](#)

Architecture

Eine zukunftsorientierte Mechatronikplattform soll das Rückgrat für Innovationen, Technologien und die nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit bei Volkswagen bilden. Mit der Scalable Systems Platform (SSP) entsteht die nächste Generation einer rein elektrischen, vollen digitalen und hochskalierbaren Mechatronikplattform auf Basis einer einheitlichen Software-Architektur. Über alle Marken hinweg will der Volkswagen Konzern seinen Kunden mit dieser einheitlichen und vom Kleinstwagen bis zur Oberklasse skalierbaren Plattform innovative Funktionalitäten und Technologien in den Fahrzeugen schnell und effizient zur Verfügung stellen. Durch Reduzierung der Komplexität und Variantenvielfalt soll die SSP mit geringerem Investitionsbedarf maximale Synergien sowie schnelle und regelmäßige Technologie-Updates ermöglichen und dabei die für die einzelnen Marken erforderliche Produktdifferenzierung im Konzernportfolio gewährleisten.

Software

Mit dem konzerneigenen Software- und Technologieunternehmen CARIAD sollen die technische Grundlage für datenbasierte Geschäftsmodelle, neue Mobilitätsdienste und automatisiertes Fahren (Level 4) geschaffen und markenübergreifend Synergieeffekte gehoben werden. Dabei verfolgen wir die folgende Strategie: Software für zentrale Kontrollpunkte im Fahrzeug wollen wir selbst oder gemeinsam in strategischen Partnerschaften entwickeln. CARIAD arbeitet mit führenden Technologieunternehmen zusammen, um weitere innovative Lösungen zu integrieren. Gemeinsam mit den Marken Porsche und Audi arbeitet CARIAD an der Einführung der neuen Plattform E³ 1.2. Sie optimiert das Zusammenspiel von Hardware und Fahrzeugsoftware und soll auch als zentraler Hebel für die datengetriebene Entwicklung und die Einführung neuer Dienste auch nach dem Produktionsstart der Fahrzeuge dienen.

Langfristig soll die einheitliche Software-Architektur E³ 2.0 die Grundlage für ein komplettes digitales Ökosystem bilden, das den Kunden eine Vielzahl softwarebasierter Services über den gesamten Produkt-Lebenszyklus anbietet. Die Architektur E³ 2.0 stellt mit ihrem softwarezentrierten Ansatz einen Paradigmenwechsel in der Fahrzeugentwicklung dar. Sie soll die Grundlage für Software Defined Vehicles des Volkswagen Konzerns bilden. Ziel ist es, dass jede benötigte oder nachgefragte Funktion und jeder Service jederzeit für die Kunden in unterschiedlichen Märkten individuell zugeschnitten und abrufbar zur Verfügung stehen. Damit erschließen wir uns auch neue Ertragsquellen.

Anwendungen im Bereich des automatisierten Fahrens auf unterschiedlichen Leistungsebenen (bis Level 4) sollen schrittweise in den neuen Fahrzeugmodellen der Konzernmarken eingeführt werden. CARIAD verantwortet dabei die Entwicklung von Software und eines Technologie-Stacks für automatisiertes Fahren.

Battery, Charging & Energy – Cell and Battery Strategy

Ein wichtiger Kostenfaktor bei Elektrofahrzeugen ist die Schlüsselkomponente Batterie. Neben dem Preis entscheiden auch Reichweite und Ladegeschwindigkeit über Attraktivität und Markterfolg der E-Mobilität. Um unser Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu werden, erreichen zu können, wollen wir uns zu einem profitablen Experten entlang des gesamten Batterie-Lebenszyklus entwickeln. Dazu bündelt die Tech-Initiative „Cell and Battery Strategy“ konzernweites Know-how und treibt den Transformationsprozess zusammen mit unseren strategischen Partnern voran.

Dies umfasst unter anderem die Batterieentwicklung, die Zellproduktion, die vertikale Integration, Großspeichersysteme und das Recycling. Unser vorrangiges Ziel ist es, die Batteriezelltechnologie – auch zusammen mit Partnern – zu einer Kernkompetenz im Konzern auszubauen. Im Mittelpunkt wird hierbei die sogenannte Einheitszelle (Unified Cell) stehen, die unterschiedliche Zellchemien enthalten kann und bis zum Jahr 2030 in bis zu 80% der Konzernmodelle zum Einsatz kommen soll. Die dadurch entstehenden Skaleneffekte sollen die Kosten um bis zu 50% senken und uns so eine führende Kostenposition sichern. Um den hohen Bedarf an Batteriezellen zu decken, plant Volkswagen weltweit eigene Gigafabriken aufzubauen. Der Grundstein hierfür wurde in Salzgitter/Deutschland gelegt. Unter Verwendung des Standardfabrikkonzepts sollen zügig und investitionsoptimiert Valencia/Spanien und St. Thomas/Kanada folgen. So soll der rasant ansteigende Bedarf an Batteriezellen bis 2030 etwa zur Hälfte selbst gedeckt werden.

Battery, Charging & Energy – Charging and Energy Services

Als zentrale Voraussetzung für eine beschleunigte Transformation zur batterieelektrischen Zukunftsmobilität wird eine nachhaltige und stabile Lade- und Energieinfrastruktur benötigt. Daher streben wir an, zukünftig auch ein ganzheitlicher Lade- und Energieservicedienstleister zu sein. Wir investieren intensiv in den weltweiten Aufbau eines offenen Schnellladenetzes. Bis zum Jahr 2025 sind gemeinsam mit Partnern rund 45.000 Schnellladepunkte (HPC – High-Power-Charging-Punkte) in Europa, China und den USA geplant. Die Produktpalette umfasst zudem die gesamte Bandbreite der Ladelösungen für Privatkunden und Unternehmen. Neben der eigenen Wallbox und der flexiblen Schnellladesäule (Flexpole) rücken besonders vertragsbasierte Ladedienste und smarte Ökostrom-Tarife in den Mittelpunkt. Ladevorgänge sollen dann gezielt so gesteuert werden, dass erneuerbare Energien geladen und Stromnetze entlastet werden können. Im nächsten Schritt will Volkswagen das E-Auto als mobile Powerbank nutzen und dazu beitragen, dass Elektroautos als zusätzlicher Speicher fungieren und künftig zu einem aktiven Teil des Energiesystems werden können. Volkswagen will seine Kunden dadurch zu einem Teil des Smart-Charging- und Energie-Ökosystems für dekarbonisierte Mobilität machen. Somit wollen wir die knappen Ressourcen der Elektroökonomie weitsichtig einsetzen.

Volkswagen Group Mobility

Gemäß dem Leitspruch „Mobility for generations to come“ entwickelt der Volkswagen Konzern, unter Berücksichtigung globaler Trends und sich verändernder Kundenbedürfnisse, die Mobilitätslösungen der Zukunft. In den kommenden Jahren will der Konzern alle Mobilitätsangebote seiner Marken auf einer Mobilitätsplattform bündeln. Hierbei soll das autonome Fahren im Zusammenspiel mit neuen Mobilitätskonzepten den Wandel für Volkswagen zu einem führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität kennzeichnen. Eine Fahrzeugflotte, die alle unterschiedlichen Services von Autovermietung, Auto-Abonnement bis hin zu Ridepooling abdeckt, soll hohe Verfügbarkeit, Auslastung und Rentabilität sicherstellen. Mit diesen Konzepten wollen wir Marktanteile erobern sowie langfristig wettbewerbsfähige und attraktive Margen generieren.

ESG, Decarbonization and Integrity

Environmental, Social, Governance (ESG) beschreiben die Grundprinzipien nachhaltigen Wirtschaftens. Stakeholder des Konzerns (zum Beispiel Investoren, Beschäftigte, Kunden und NGOs) haben hohe Erwartungen an die ESG-Leistung des Unternehmens, unter anderem in Themenfeldern wie Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft und Integrität, aber auch an das Verhalten als Arbeitgeber und als Teil der Gesellschaft. Die ESG-Leistung beeinflusst deshalb direkt die Marktkapitalisierung, Kapitalkosten und Investitionstätigkeit des Konzerns. Bei Nachhaltigkeitsratings streben wir eine Top-Platzierung im Verhältnis zu unseren Wettbewerbern an. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein. Außerdem haben wir uns zum Ziel gesetzt, eine CO₂-Reduktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus von 30% in 2030 im Vergleich zu 2018 zu erreichen. Hierbei suchen wir nach Optionen, um den Anteil der Nutzung von erneuerbaren Energien in der Produktentstehung und an kreislauffähigen Materialien in unseren Fahrzeugen zu erhöhen. Zudem möchten wir als Benchmark für ethisch handelnde Unternehmen gelten. Volkswagen sieht sich als ein Arbeitgeber, der die Chancengleichheit fördert (equal opportunity employer). Das Management des Konzerns soll daher bis 2025 mindestens zu einem Fünftel aus Frauen und mindestens zu einem Viertel aus internationalen Managern bestehen.

Business Model 2.0

In der Basisinitiative „Business Model 2.0“ wird ein konzernweites Portfolio an Diensten entwickelt, das die Schaffung eines nahtlosen und innovativen Produkterlebnisses verfolgt, um Marken, Kunden, Händler, unsere Partner sowie ganze Märkte miteinander zu verbinden. Die dafür benötigte Schlüsseltechnologie soll bis 2030 in einem Großteil der plattformbasierten Fahrzeuge integriert sein. Über vernetzte Fahrzeuge sollen die Marken des Konzerns zukünftig in der Lage sein, mit den Kunden über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus hinweg in Kontakt zu bleiben und somit Dienste und Funktionen anzubieten, die auf deren individuelle Bedürfnisse eingehen. So kann ein wettbewerbsfähiges, datengetriebenes Serviceportfolio aufgebaut werden, das unsere starke Position im automobilen Umfeld auch zukünftig erhalten soll.

Region Nordamerika (NAR)

Die Region Nordamerika, und hier insbesondere die USA, hat für den Volkswagen Konzern die Region ein großes Wachstumspotenzial, vor allem mit Blick auf die E-Mobilität. Bis 2030 soll Nordamerika zur dritten Kernregion neben Europa und China werden. Unser Ziel ist es, dort bis dahin den Gesamtmarktanteil des Volkswagen Konzerns sehr stark zu steigern.

Wir streben an, uns mit starken Marken in der Region weiterzuentwickeln und uns mit marktspezifischen Produkten zukunftsgerichtet aufzustellen.

Zudem wollen wir überproportional am Wachstum zunehmend elektrifizierter Märkte in den USA und Kanada partizipieren, hierzu unser konzernweites Angebot an vollelektrischen Modellen massiv ausbauen und um speziell für diese Märkte entwickelte Modelle erweitern. Mit unserer neuen Fahrzeugmarke Scout wollen wir mit marktspezifischen Produkten die Kernsegmente des nordamerikanischen Elektrofahrzeugmarktes adressieren. So soll der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an unseren Verkäufen in den USA und Kanada bis 2030 auf 55% steigen.

Zusätzlich wollen wir das Synergiepotenzial in der Region maximieren und mehr Know-how, industrielle Kapazitäten und vertikale Wertschöpfung in der Region Nordamerika aufbauen.

Region China

Für den Volkswagen Konzern ist China als größter Einzelmarkt von hoher strategischer Bedeutung. Alle wichtigen Maßnahmen werden daher in dieser strategischen Basisinitiative gebündelt, um die Erfolgsgeschichte von Volkswagen in China fortzuschreiben. Hierzu zählen unter anderem lokalisierte und auf den Markt zugeschnittene Entwicklungsaktivitäten (in China für China-Ansatz), wettbewerbsfähige Produkte, die Vertiefung unserer bestehenden sowie der Aufbau neuer Partnerschaften sowie ein umfassendes Maßnahmenprogramm zur nachhaltigen Reduzierung von Kosten zur langfristigen Absicherung der Profitabilität.

Unser Ziel ist es, im Jahr 2030 in China eine führende Rolle als internationaler Mobilitätsanbieter und als Hersteller von vollvernetzten Fahrzeugen einzunehmen. Im Rahmen unserer Lokalisierungsstrategie (in China für China) wollen wir deshalb in den kommenden Jahren unsere lokalen Entwicklungskapazitäten stärker bündeln und ausbauen. Auf diese Weise wollen wir die Entwicklung intelligenter, vollvernetzter Fahrzeuge (Intelligent-Connected-Vehicle – ICV) wesentlich beschleunigen und unseren chinesischen Kunden schneller maßgeschneiderte Produkte anbieten können. Im Markt mit konventionell angetriebenen Fahrzeugen wollen wir unsere Marktanteile mit neuen Fahrzeugen weiter stärken und nachhaltig sichern, da diese auch zukünftig mit hoher Stückzahl einen entsprechenden Beitrag zur Profitabilität leisten sollen.

Group Steering Model

Um die Ziele der Konzernstrategie zu erreichen und somit den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns zu sichern, nehmen wir eine weitreichende Optimierung unseres Konzernsteuerungsmodells vor. Es ist essenziell, dass Mechanismen zur schnellen Entscheidungsfindung, zur Entwicklung und Anwendung von Plattformtechnologien sowie zur Hebung von Synergien auf konstant hohem Level etabliert und permanent weiterentwickelt werden. Das aktualisierte Konzernsteuerungsmodell stellt die Markengruppen und die Technologieplattformen in den Vordergrund, um Letztgenannte unter Berücksichtigung von Synergien über das gesamte Konzernproduktportfolio zu skalieren. Auf dieser Logik baut ein neuer effizienzoptimierter Strategie- und Produktplanungsprozess auf. Das Maßnahmenpaket dieser Initiative schärft die Abgrenzung von Rollen und Verantwortlichkeiten im Konzern und steigert diesbezüglich die Transparenz nach innen und außen. Zudem fördert es das Unternehmertum der eigenständigen Einheiten und Marken und stärkt gleichzeitig die Zusammenarbeit im gesamten Konzern.

People & Transformation

Mit dem Wandel zu einem globalen Tech-Unternehmen wird der Volkswagen Konzern die größte Personaltransformation seiner Geschichte bestreiten. Um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns sichern zu können, müssen wir die besten Talente gewinnen und die bereits Beschäftigten bei Bedarf mit umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen unterstützen. Dabei streben wir eine langfristige Bindung der Mitarbeiter an. Hierbei ist es elementar, auf die sich verändernden Bedürfnisse der Mitarbeiter einzugehen und ein hervorragendes Mitarbeitererlebnis zu bieten. Um die ambitionierten Ziele unseres Konzerns zu erreichen, müssen wir darüber hinaus ein Umfeld für leistungsfähige Teams schaffen und fördern, welches in einer starken, nachhaltigen und sozialverantwortlichen Unternehmenskultur mündet, die das Zusammengehörigkeitsgefühl und die Loyalität zum Unternehmen unterstützt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt darauf, das Unternehmen in Übereinstimmung mit der Gesellschaft und der Umwelt auszurichten.

Financing the Transformation

Die durch Digitalisierung und Elektrifizierung getriebene Transformation erfordert umfassende Investitionen. Um diesen Finanzierungsbedarf zu decken, beabsichtigt die Basisinitiative „Financing the Transformation“, noch mehr konzernweite Synergien über alle Funktionsbereiche entlang der Wertschöpfungskette mit dem Fokus auf Kosten und Effizienz zu heben. So hat sich der Konzern zum Ziel gesetzt, nachhaltig seine Fixkostenstruktur, die Produktivität der Werke, die Kosten der Beschaffung, die Vertriebskosten und das Working-Capital Management zu optimieren.

Strategische Finanzkennzahlen	2022	Ziel 2030
Operative Umsatzrendite	8,1%	9 bis 11%
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile ¹	13,6%	~ 9%
Cash Conversion Rate im Konzernbereich Automobile	29,2%	> 60%
Nettoliiquidität im Konzernbereich Automobile	43,0 Mrd. € ² 15,4%	~ 10% der Umsatzerlöse des Konzerns
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	12,0%	> 18%

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

² Inklusive Mittelzuflüsse aus dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

ESG-Performance-Management und Wesentlichkeitsanalyse

GRI 2-19, 3-1, 3-2

Wesentlichkeitsanalyse mit Konzernstrategie und ESG-Performance verknüpft

Über die Wesentlichkeitsanalyse werden die für den Konzern wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen identifiziert und bewertet. Basierend auf dem Geschäftsmodell und dessen gesellschaftlichen Auswirkungen liegt der Fokus auf wesentlichen ESG-Anforderungen, Erwartungen von Stakeholdern sowie der Beachtung gesetzlicher Vorschriften und international etablierter Berichtsstandards.

Das Unternehmen hat im Jahr 2022 eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Bei der Prüfung einer großen Zahl potenziell wesentlicher Themen wurde sowohl die externe als auch die unternehmensinterne Perspektive berücksichtigt. Für die externe Seite wurden aus 700 Themen 80 Themencluster abgeleitet und entlang 330 Kriterien gewichtet. Basis hierfür waren:

- Ergebnisse des Dialogprozesses mit dem Nachhaltigkeitsbeirat sowie dem Stakeholder-Panel
- Reputationsbefragungen
- Anforderungen aus maßgeblichen internationalen und nationalen Rahmenwerken wie etwa der EU-Taxonomie, dem Handelsgesetzbuch (HGB), dem UN Global Compact, dem Sustainability Accounting Standards Board (SASB), der Global Reporting Initiative (GRI) oder den UN Sustainable Development Goals (SDGs)
- wesentliche ESG-Ratings
- KI-gestützte Trendanalysen und Benchmark-Untersuchungen

Für die interne Dimension wurden vor allem Konzernrichtlinien zum Nachhaltigkeitsmanagement, Wesentlichkeitsanalysen der Konzernmarken sowie länderspezifische Risikoanalysen der Produktionsstätten des Volkswagen Konzerns berücksichtigt.

Die für die Konzernstrategie NEW AUTO priorisierten Fokusthemen wurden mit der Wesentlichkeitsanalyse 2022 bestätigt und vom Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit als wesentlich eingestuft. Die fünf nichtfinanziellen Belange, die sich aus dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz ergeben, werden über die sechs Fokusthemen abgedeckt. Darüber hinaus decken diese sechs Fokusbereiche ihrerseits einen wesentlichen Teil der Bewertungskriterien von ESG-Ratings ab:

- Dekarbonisierung
- Kreislaufwirtschaft
- Menschen in der Transformation
- Vielfalt
- Integrität und Compliance
- Lieferkette und Menschenrechte

Im Jahr 2023 wurden die identifizierten Fokusthemen validiert. Dabei wurden Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) sowie Veränderungen bei den wesentlichen ESG-Ratings berücksichtigt. Im Ergebnis konnten die sechs Fokusthemen erneut bestätigt werden. Eine umfassende Wesentlichkeitsanalyse gemäß den Anforderungen der europäischen Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) sowie der European Sustainability Reporting Standards (ESRS) erfolgt in einem gesonderten Prozess zur Vorbereitung auf die Berichterstattung 2024.

Jedes Fokusthema ist – soweit aktuell bereits möglich – mit klaren Zielen und Meilensteinen sowie KPIs und Maßnahmenpaketen verbunden. Bereits heute sind ESG-relevante KPIs wie der Dekarbonisierungsindex (DKI), der Diversity-Index und der Governance-Faktor vergütungsrelevant für die Mitglieder des Vorstands.

 → [Geschäftsbericht 2023 > Vergütungsbericht](#)

Die als wesentlich eingestuften Themen bilden im Folgenden auch maßgeblich die Struktur dieses Nachhaltigkeitsberichts ab und dienen als Basis für die Steuerung des Nachhaltigkeitsprogramms des Volkswagen Konzerns.

Aktionsprogramm für optimierte ESG-Performance

Die Konzernstrategie NEW AUTO stellt neben technologischen und produktbezogenen Initiativen auch die Verbesserung der ESG-Performance des Unternehmens in den Fokus. Denn diese wirkt sich direkt und indirekt auf Marktkapitalisierung, Kapitalkosten und Attraktivität von Volkswagen für Investoren aus. Das liegt zum einen in der zunehmenden Regeldichte zu Nachhaltigkeit durch Rahmensetzungen wie die EU-Taxonomie, CSRD oder Vorgaben zur verantwortungsbewussten Ausgestaltung von Lieferketten begründet. Zum anderen erwarten Kapitalmarktakteure wie institutionelle Investoren nicht nur Transparenz zur Nachhaltigkeitsleistung der Unternehmen, sondern auch eine wirksam umgesetzte Strategie, die zu einer kontinuierlichen Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistung führt. Bereits heute ist ein wesentlicher Anteil des global verwalteten Vermögens an ESG-Kriterien orientiert.

Im vergangenen Berichtsjahr haben wir unser Aktionsprogramm, das auf eine Verbesserung unserer Resultate in ESG-Ratings bis zum Jahr 2025 abzielt, deutlich ausgebaut. Es besteht aus vier Säulen:

1. ESG-Performance-Management: Wir schließen bestehende Lücken in der ESG-Performance und schaffen zusätzliche Transparenz durch Offenlegung unserer Maßnahmen und Leistungskennzahlen.
2. ESG-Engagement: Wir intensivieren unsere Kommunikation zu ESG und Nachhaltigkeit im Kapitalmarkt, indem wir unsere Botschaften und Ergebnisse in Roadshows, Investorenkonferenzen und weiteren Formaten vermitteln. Wir erläutern so unseren aktuellen Leistungsstand und profitieren zugleich von den Lerneffekten und dem Wissenstransfer, die dieser Dialog ermöglicht.

 → www.volkswagen-group.com > Finanzkalender

3. Management von Kontroversen: Wir streben an, die negativen Auswirkungen von rechtlichen oder medial ausgetragenen Kontroversen bezüglich des Volkswagen Konzerns auf unsere Rating-Resultate zu reduzieren. Mit einem eigenen webbasierten Informationsangebot zu bestehenden ESG-Kontroversen rund um Volkswagen leisten wir einen Beitrag zur Aufklärung und Versachlichung.

 → www.volkswagen-group.com > ESG Controversies

4. Interne ESG-Dateninfrastruktur: Wir arbeiten an der Etablierung eines umfassenden ESG-Data-Reporting-Tools für eine bessere datengestützte Infrastruktur und streben an, zukünftig umfassende ESG-Informationsangebote für relevante Stakeholder zu schaffen.

Im Vergleich zu den Vorjahren hat sich die Bewertung des Unternehmens in dem ESG-Rating von ISS von C auf C+ verbessert. Im Sustainalytics-Rating blieb der Volkswagen Konzern 2023 stabil mit einer „Medium Risk“-Bewertung (2022: 26.1; 2023: 26.4). Im Geschäftsjahr 2023 wurde Volkswagen unverändert von MSCI mit B und im Klimarating CDP mit A- bewertet. Im Water Disclosure Project (WDP) hat Volkswagen wesentliche Inhalte berichtet, wurde aber im Geschäftsjahr 2023 nicht bewertet.

Aufgrund einer Bewertungsmethodenänderung versah der Finanzdienstleister MSCI ESG Research in seinem ESG-Kontroversenbericht Ende 2022 die Volkswagen AG wegen angeblicher Menschenrechtsverletzungen in einem von einer Tochtergesellschaft des chinesischen Joint Ventures SAIC Volkswagen Automotive Co. Ltd. betriebenen Werk in Ürumqi in der Region Xinjiang mit einer sogenannten „Red Flag“. Sowohl während des Besuchs des Mitglieds des Vorstands der Volkswagen AG für China, Ralf Brandstätter, im Februar 2023 als auch nach Durchführung eines unabhängigen Audits des Werks durch Loening – Human Rights & Responsible Business GmbH im November 2023 konnten keine Hinweise auf Menschenrechtsverletzungen festgestellt werden.

	2021	2022	2023	
MSCI	B	B	B	→
Sustainalytics¹	29.6 (Medium Risk)	26.1 (Medium Risk)	26.4 (Medium Risk)	→
ISS	C	C	C+	↗

ESG-Rating-Skalen
MSCI: CCC-AAA; Sustainalytics: 100-0; ISS: D--A+

¹ Disclaimer: <https://www.sustainalytics.com/legal-disclaimers>.

Am 11. Dezember 2023 hob MSCI ESG Research die Bewertung der Volkswagen AG von Red Flag (Score 0) auf Orange Flag (Score 1) an.

Soziale und ökologische Auswirkungen unseres Handelns messbar machen

Der Volkswagen Konzern will die Wirkung seines Handelns (Impact) künftig noch umfassender quantitativ messen und, wenn möglich und sinnvoll, monetarisieren. Dabei geht es um die Bewertung positiver wie negativer Auswirkungen unter anderem auf Umwelt- und Sozialsysteme im Sinne der Inside-out-Perspektive. Diese Auswirkungen beziehen sich auf die gesamte Geschäftstätigkeit des Unternehmens, einschließlich seiner Lieferketten sowie seiner Produkte und Dienstleistungen. Damit nehmen wir nicht nur Impulse aus der regulatorischen Entwicklung auf, wie sie von den Anforderungen der CSRD oder dem EU Green Bond Standard ausgehen, sondern auch von internationalen Initiativen und Vereinigungen wie der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) oder dem World Business Council for Sustainable Development (WBCSD). Zugleich sind wir wie andere global agierende Unternehmen bestrebt, eine Impact-Bewertung noch stärker für unsere Entscheidungs- und Steuerungsprozesse, das Risikomanagement sowie das Reporting und die Kommunikation mit unseren Stakeholdern zu nutzen. Impact-Bewertungen stellen bei Volkswagen insbesondere bei der Bewertung von Mobilitätskonzepten bereits bewährte Instrumente dar. Hier werden neue Angebote kontinuierlich auf ihre Nachhaltigkeitswirkung untersucht und bei Bedarf angepasst.



→ Nachhaltigkeitswirkungen neuer Mobilitätsangebote

Unter dem Titel „Impact Valuation @ Volkswagen Group“ erarbeiten wir aktuell ein konzernweites Konzept zur Impact-Bewertung, das auf der erfolgreichen Umsetzung zweier Pilotprojekte auf Standort- und Markenebene basiert.

Um das Thema Impact-Bewertung voranzutreiben und vergleichsfähige Konzepte zu entwickeln, ist der Volkswagen Konzern gemeinsam mit der Marke Porsche Mitglied der Value Balancing Alliance (VBA). Diese Initiative setzt sich auf internationaler Ebene branchenübergreifend für die Entwicklung einheitlicher Bewertungsstandards für die Impact-Bewertung sowie die finanzielle Bilanzierung von Nachhaltigkeitswirkungen ein. Der VBA gehören neben dem Volkswagen Konzern zahlreiche globale Unternehmen an, darunter etwa Bosch, BASF, BMW, Michelin und SAP.



→ [Value Balancing Alliance](#)

Nachhaltigkeitsmanagement

GRI 2-9, 2-12, 2-13, 2-14

Struktur und Aufgaben der Nachhaltigkeitsorganisation

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zur Erhaltung ihrer Tragfähigkeit zu leisten. Hierfür wurde ein umfassendes Nachhaltigkeitsmanagement etabliert. Die damit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Konzernrichtlinie festgehalten. Das Nachhaltigkeitsmanagement verstehen wir dabei als kontinuierlichen Verbesserungsprozess.

Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG. Weitere Verantwortung übernehmen die Ressortvorstände mit ihrer Zuständigkeit für spezifische Managementsysteme mit Nachhaltigkeitsbezug sowie der neu ernannte Chief Sustainability Officer auf Konzernebene.

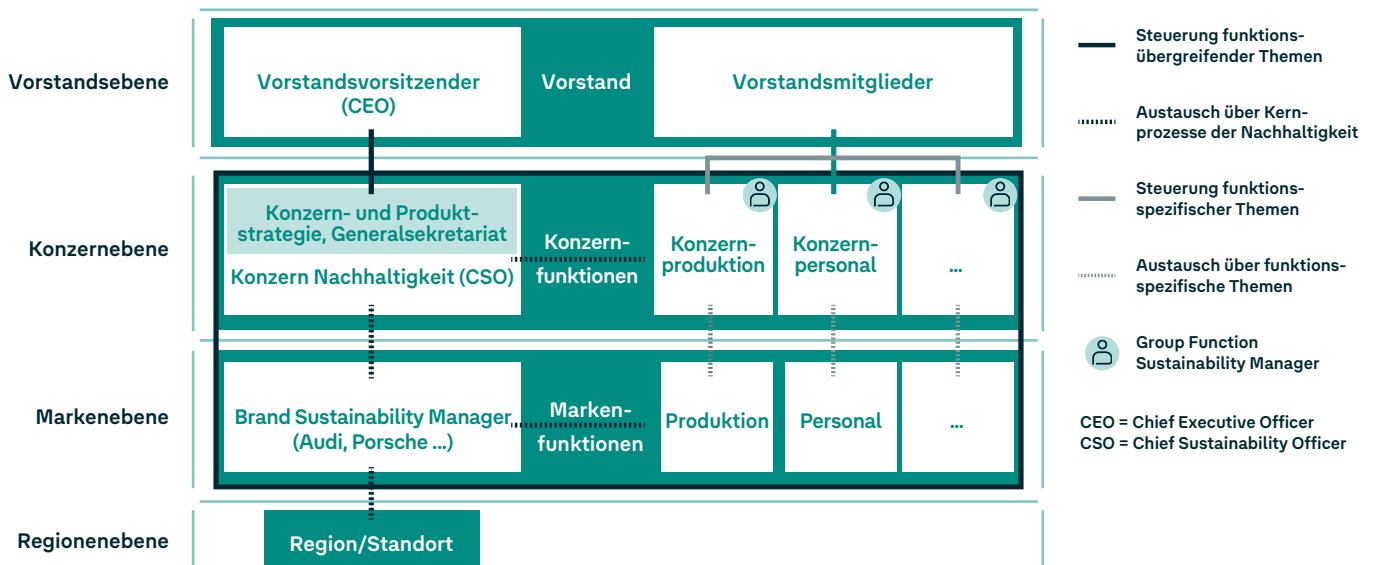
Nachhaltigkeit ist Teil des TOP 10 Programms und wird über die strategische Steuerungsstruktur der Strategie NEW AUTO

gelenkt. Dabei werden die Inhalte regelmäßig evaluiert und im Vorstand berichtet.

Des Weiteren koordiniert die Konzernfunktion Nachhaltigkeit (Konzern Nachhaltigkeit) alle nachhaltigkeitsrelevanten Aktivitäten sowie das konzernweite und funktionsübergreifende Netzwerk für Nachhaltigkeit. Über definierte Kernprozesse wird der Austausch mit Konzernfunktionen, Marken sowie Gesellschaften strukturiert. Sie dienen dazu, Transparenz über externe Anforderungen zu schaffen und diese in unternehmerisches Handeln zu übersetzen. Zu den Kernprozessen gehören: Nachhaltigkeitsstrategie und Wesentlichkeitsanalyse, Stakeholder-Management, ESG-Ratings und -Rankings, Sustainability Policies und Nachhaltigkeitsberichterstattung. Die Konzern Nachhaltigkeit ist dem Bereich Konzern- und Produktstrategie, Generalsekretariat zugeordnet, um eine enge Verknüpfung von Nachhaltigkeit mit den strategischen Unternehmenszielen und dem Kerngeschäft zu erreichen.

Im Berichtszeitraum wurde vor dem Hintergrund neuer und kommender regulatorischer Anforderungen die Überarbeitung der Aufbau- und Ablauforganisation begonnen und wird voraussichtlich 2024 abgeschlossen.

Verankerung von Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern



Auf Markenebene übernehmen jeweils die Brand Sustainability Manager die funktionsübergreifende Koordination von Nachhaltigkeitsthemen, entwickeln die Nachhaltigkeitsstrategie, verantworten die Inhalte sowie Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen innerhalb der Marke, repräsentieren die Marke zu Nachhaltigkeitsthemen nach außen und stimmen sich mit der Konzern Nachhaltigkeit ab.

Nachhaltigkeitsbeirat als unabhängiger Impulsgeber und Partner

Auf Konzernebene nimmt der Nachhaltigkeitsbeirat eine herausgehobene Stellung ein. Das 2016 ins Leben gerufene Beratungsgremium unterstützt den Volkswagen Konzern bei wichtigen strategischen Nachhaltigkeitsthemen und setzt sich aus international renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik und Gesellschaft zusammen. Das Gremium legt seine Arbeitsweise und -schwerpunkte unabhängig fest, verfügt über umfassende Informations-, Konsultations- und Initiativrechte und tauscht sich regelmäßig mit dem Vorstand, dem Top-Management und der Arbeitnehmervertretung aus. Das Mandat des bisherigen Nachhaltigkeitsbeirats ist Ende 2022 ausgelaufen. Im Berichtszeitraum wurde mit seiner strategischen und personellen Neuausrichtung begonnen. Weitere Informationen sind auf der Website des Nachhaltigkeitsbeirats einsehbar:

 → www.volkswagen-group.com > Nachhaltigkeitsbeirat

UN Global Compact

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

 → UN Global Compact > Volkswagen

Green Finance Framework für Investments in Nachhaltigkeit

Für die Transformation des Volkswagen Konzerns sind enorme Investitionen notwendig. Gleichzeitig sind Investoren auf der Suche nach nachhaltigen Anlagemöglichkeiten. Bereits seit 2020 verfügt die Volkswagen AG über ein Green Finance Framework für verschiedene Finanzierungsformen wie zum Beispiel Green Bonds, das den Rahmen für auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Finanzierungsinstrumente definiert. Im Berichtsjahr haben wir EU-taxonomiekonforme Investitionsausgaben des Geschäftsjahres 2022 auf Basis des im November 2022 neu veröffentlichten Green Finance Frameworks mit der Begebung von grünen Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 3,5 Mrd. € refinanziert. Somit hat der Volkswagen Konzern seit 2020 Green Bonds mit einem Volumen von 9,5 Mrd. Euro zur Refinanzierung von Investitionsausgaben für vollelektrische Fahrzeuge (BEV) emittiert. Im Jahr 2022 hat der Volkswagen Konzern ein neues Green Finance Framework veröffentlicht, das insbesondere durch die Einbindung der EU-Taxonomie weiterentwickelt wurde. Wie schon im bisherigen Green Finance Framework setzt der Volkswagen Konzern weiterhin auf die ausschließliche Einbeziehung von BEV bei nachhaltigen Finanzierungen. Unter dem neuen Green Finance Framework werden nur noch Investitionen für BEV des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die EU-taxonomiekonform sind. So verbinden wir unser Unternehmensziel der bilanziellen CO₂-Neutralität bis 2050 konsequent mit unserer Finanzierungsstrategie. Die unter dem Green Finance Framework aufgenommenen Mittel refinanzieren gezielt umweltverträgliche Projekte wie die E-Mobilität, die sowohl die Kategorie „Clean Transportation“ der Green Bond Principles der International Capital Market Association (ICMA) erfüllen als auch im Einklang mit den Zielen der Vereinten Nationen sowie der Europäischen Union für nachhaltige Entwicklung stehen. Sustainalytics hat für das neue Green Finance Framework erneut bestätigt, dass es mit den Green Bond Principles der ICMA und den Green Loan Principles der Loan Market Association (LMA) übereinstimmt.

Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern den dritten Green Finance Report veröffentlicht, der den Allocation Report und den Impact Report beinhaltet. Nähere Informationen sind auf unserer Corporate Website zu finden.

 → www.volkswagen-group.com > Green Finance

Nachhaltigkeitswirkungen neuer Mobilitätsangebote

Mobilitätslösungen mit messbarem Nutzen für Menschen und Umwelt

Unsere globale Gesellschaft steht heute vor der großen Herausforderung, bei der Gestaltung von Mobilität das richtige Maß zu finden. In vielen Gebieten müssen die Belastungen in Bezug auf Lärm, Verkehrsstaus, Unfälle, Verkehrsflächen oder Luftqualität weiter reduziert werden. Gleichzeitig fehlen andernorts ausreichende, bezahlbare und barrierefreie Verkehrsmittel. Dadurch ist für viele Menschen die Teilhabe an der Gesellschaft eingeschränkt. Das gilt nicht nur für wirtschaftlich schwächere Regionen, sondern auch für ländliche Gebiete oder den Stadtrand.

Der Volkswagen Konzern bietet sowohl innovative Fahrzeugtechnologien als auch zukunftsweisende Mobilitätsdienstleistungen. Damit will das Unternehmen den Wünschen seiner Kunden gerecht werden, aber auch zur Lösung von lokalen Umwelt- und Verkehrsproblemen sowie zum Klimaschutz beitragen. Auch die globale Kooperation mit Partnern über die eigenen Unternehmensgrenzen hinaus spielt hier eine wichtige Rolle. Uns leitet dabei die Vision „Mobility for generations to come“, die unsere Konzernstrategie NEW AUTO beschreibt.



→ Konzernstrategie NEW AUTO

Wir gehen davon aus, dass die meisten Menschen bis 2030 weiterhin individuelle Mobilität bevorzugen werden, ihr Hauptinteresse aber die Nutzung und weniger der Besitz von Fahrzeugen sein wird. Vor diesem Hintergrund entwickelt die Volkswagen Financial Services AG für den Volkswagen Konzern und seine Marken eine Plattform, die unterschiedliche Mobilitätsbedarfe der Kunden abdeckt – von der Fahrzeugnutzung für wenige Minuten bis hin zum Abonnement für mehrere Jahre. Ein wichtiges Element dieser Plattform wird die Europcar Mobility Group sein.

Die Nachhaltigkeit von Mobilitätsangeboten mit Simulationen bewerten

Vielfach zeigt sich, dass neue Mobilitätskonzepte die urbane Angebotsvielfalt erhöhen, aber nicht automatisch nachhaltig sind. Es ist daher wichtig, eine Bewertungsbasis zu schaffen, damit Mobilitätslösungen in ihrer Nachhaltigkeitswirkung abgeschätzt und beeinflusst werden können. Denn die Festlegung der richtigen Rahmenbedingungen und Regulierungen ist von entscheidender Bedeutung, um substantielle Beiträge für nachhaltige Städte zu leisten und Geschäftsmodelle für Unternehmen zu erschließen. Der frühzeitige Nachweis, dass Mobilitätslösungen tatsächlich eine nachhaltige Wirkung entfalten, ist auch zunehmend eine Forderung seitens politischer Akteure oder Städte und kann zur Voraussetzung für Betriebsgenehmigungen werden.

Vor diesem Hintergrund wird im Volkswagen Konzern das sogenannte Mobility Simulation Framework kontinuierlich weiterentwickelt. In dessen Fokus stehen Impact Assessments, die Mobilitätslösungen auf Basis realer Daten digital nachbilden. Technologien wie Data Analytics und Machine Learning helfen uns, bestimmte Dienste vorab im sogenannten digitalen Zwilling großflächig virtuell zu pilotieren. Damit können mögliche Verbesserungen – oder auch unerwünschte Nebenwirkungen – frühzeitig sichtbar gemacht und bei der Entwicklung von Mobilitätslösungen berücksichtigt werden.

Um für Städte oder Verkehrsverbünde die komplexen Wirkungen einer Lösung wie Ridepooling zeitlich-räumlich abzubilden, haben wir im Berichtsjahr außerdem den Mobility Impact Analyzer (MIA) entwickelt. Diese datengestützte Cloud-Applikation zeigt, wie eine Mobilitätslösung in das Mobilitätssystem einer Stadt eingebunden werden kann und welche Auswirkungen bestimmte Szenarien haben. MOIA, unser On-Demand-Ridepooling-Anbieter, hat MIA im Juni 2023 auf dem UITP Global Public Transport Summit in Barcelona der Fachöffentlichkeit vorgestellt.

Zum Thema Mobilitätslösungen suchen wir den regelmäßigen Austausch mit Stakeholdern und analysieren kontinuierlich Trends, um Ziele und Kriterien bei Bedarf zu aktualisieren. Auch die Methoden und Modelle zur Mobilitätssimulation werden fortlaufend weiterentwickelt. So haben wir im Berichtsjahr beispielsweise eine neue Methode entwickelt, die die aufwändigen Rechenzeiten einer Simulation reduziert. Sie wurde beim Treffen des Transportation Research Board in den USA vorgestellt. Außerdem zielen wir darauf ab, unsere Ergebnisqualität durch den Abgleich mit Realdaten und Erfahrungswerten von Mobilitätsanbietern kontinuierlich zu verbessern.

Bei der Bewertung von Mobilitätsangeboten verwenden wir verschiedene Kennzahlen, die wissenschaftlich anerkannt sind und zugleich die Anforderungen der unterschiedlichen Akteure abbilden. Kunden legen Wert auf kurze und verlässliche Reisezeiten, der Gesellschaft ist der Zugang für die Bürger sowie die Minderung der CO₂-Emissionen wichtig. Städte wollen möglichst wenig Fläche mit Verkehr belegen und die Luftqualität verbessern, für den Betreiber von Mobilitätsangeboten ist eine gute Auslastung seines Angebots unverzichtbar.

MOIA: Mobilitätsbedürfnisse erkennen und bedienen

Wichtige Bausteine auf dem Weg zur nachhaltigen Mobilität sind nach wie vor Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und besseren Auslastung. Bei Ridepooling-Angeboten wie MOIA gilt es, die Transportwünsche verschiedener Kunden möglichst optimal zu verknüpfen, um Umwege und Wartezeiten einerseits und eine hohe Auslastung andererseits auszubalancieren. Modellierung und Impact Assessments leisten hier wertvolle Dienste, um die hohe Komplexität abzubilden. Hervorzuheben ist hierbei, dass diese Analysen den Verkehr immer übergreifend betrachten. Denn ein Nutzer entscheidet in Abhängigkeit von anderen Angeboten. Für die Nachhaltigkeitsbewertung ist es zentral, was Nutzer von neuen Angeboten – zum Beispiel Ridepooling, E-Scooter oder Carsharing – ansonsten nutzen würden beziehungsweise was sie zuvor genutzt haben. So besteht zum Beispiel eine viel diskutierte Frage darin, ob Ridepooling den öffentlichen Verkehr aushöhlen würde. Anfängliche Befürchtungen bestätigten sich indes nicht. Die MOIA-Begleitforschung bewies stattdessen das Gegenteil: Die Untersuchungen zeigten, dass der Mobilitätsverbund und darunter insbesondere der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) von der Ausweitung von Ridepooling profitieren würden.

Im Berichtsjahr hat MOIA sein Ertragsmodell erweitert. So hat das Unternehmen ein Lizenzmodell für Ridepooling und ein neues Geschäftsfeld – Mobility Analytics – eingeführt. Damit wird MOIA nicht mehr nur im Endkundenbereich tätig sein,

sondern auch Städten, Verkehrsunternehmen und kommunalen Aufgabenträgern alle notwendigen Services anbieten, um Ridepooling im Rahmen des öffentlichen Verkehrs zu realisieren. Das neue Lizenzmodell beinhaltet neben Servicekonzeption und -beratung auch Betriebsmodelle, die dafür notwendige, vollständig integrierte Ridepooling- und Betriebssoftware sowie gegebenenfalls die Nutzung der MOIA-Marke.

In Hamburg bietet MOIA seinen Ridepooling-Service bereits seit 2019 in enger Partnerschaft mit dem Verkehrsunternehmen Hamburger Hochbahn an. Seit Anfang des Jahres 2023 ist das Unternehmen unter Konzession nach dem novellierten Personenbeförderungsgesetz als eigenwirtschaftlicher Linienbedarfsverkehr in den ÖPNV in Hamburg integriert. Insgesamt hat MOIA bisher mehr als 8,9 Mio. Fahrgäste in Hamburg befördert.

Mit übergreifenden Lösungsansätzen mehr erreichen

Die verkehrsmittelübergreifenden Impact Assessments und Analysen geben wichtige Hinweise darauf, mit welchen Hebeln sich die Nachhaltigkeitswirkung neuer Mobilitätslösungen verbessern lässt. Ein Erfolgsfaktor für die Wirksamkeit einer einzelnen Lösung ist ihre Einbindung in das Verkehrs- und Energiesystem. Beispielhaft zeigt dies ein E-Carsharing-Pilotprojekt in Süddeutschland, bei dem die AUDI AG als Partner beteiligt ist. Das Projekt findet im ländlichen Raum statt, wo zumeist Privatfahrzeuge dominieren und sich Carsharing bislang kaum durchgesetzt hat. Es zielt auch darauf ab, Mobilitätslücken im ÖPNV-Angebot zu schließen und zu einer verlässlichen Mobilität beizutragen. Neben elektrischen Fahrzeugen bringen weitere Partner aus dem Konzern auch Lösungen für Ladeinfrastruktur (Elli) und Buchungssysteme (SEAT:Code) ein.

Auch in einem anderen Zusammenhang zeigte sich der Wert von Lösungsansätzen, die das Energie- und Mobilitätssystem nicht isoliert, sondern übergreifend betrachten. Als langjähriges Mitglied im World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) hat der Volkswagen Konzern 2023 seine Mitarbeit im „Transport and Mobility Pathway“ fortgesetzt – einem von neun Aktionsfeldern in der Vision 2050 des WBCSD. Dabei wurde der energiewirtschaftliche Themenschwerpunkt Ladeinfrastruktur zusammen mit dem Mobilitätsverhalten betrachtet. Das Ergebnis: Standort und Leistungsstärke von öffentlichen Ladestellen sollten auch an den realen Wegen der E-Autofahrer orientiert sein, damit diese ihr E-Fahrzeug ohne unnötige Umwege und möglichst nah am Zielort laden können. Während der Standzeit des Fahrzeugs sollte das Laden beziehungsweise die Rückspeisung ins Netz mit der Verfügbarkeit von erneuerbarer Energie synchronisiert werden.

Gesellschaftliche Teilhabe verbessern

Neben ökologischen und ökonomischen Zielen spielen auch soziale Aspekte wie Zugang und Teilhabe an der Gesellschaft eine wichtige Rolle für Mobilitätslösungen. Hierzu gehört gerade im urbanen Raum ein attraktiver ÖPNV. Mit elektrischen, effizienten, digitalen und perspektivisch auch automatisierten Transportlösungen leistet beispielsweise unsere Marke MAN einen Beitrag für die breite Bevölkerung. Darüber hinaus bieten etwa Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge Menschen mit Behinderungen einen barrierefreien Zugang zum eigenen Fahrzeug – zum Beispiel durch Handbediengeräte. Damit auch mobilitätseingeschränkte Fahrgäste wie Rollstuhlfahrer spontan und komfortabel von A nach B kommen, setzt MOIA in Hamburg seit Jahresbeginn 2023 15 barrierefreie Fahrzeuge mit entsprechend geschulten Fahrern ein. Und schwerbehinderte Menschen fahren wie im Hamburger ÖPNV auch bei MOIA kostenlos mit. Das bereits erwähnte E-Carsharing-Projekt der AUDI AG geht in Bezug auf Inklusion noch einen Schritt weiter. Gemeinsam mit Partnern ist die Gründung einer Inklusionsgesellschaft geplant, die Menschen mit Beeinträchtigungen helfen soll, den Weg in eine Festanstellung zu finden.

Astypalea: Transformation zur smarten und grünen Insel

Ein Reallabor für smarte und nachhaltige Mobilitätslösungen in Europa ist Astypalea. Die griechische Insel liegt in der Ägäis, hat rund 1.300 Einwohner und in etwa die Größe von Sylt. Zusätzlich kommen jedes Jahr rund 36.000 Touristen zu Besuch. Bis 2026 soll Astypalea nun zu einer smarten und grünen Insel transformiert werden. Für diese Vision haben sich der Volkswagen Konzern und die Hellenische Republik zusammengetan. Der Verkehr auf Astypalea wird auf E-Mobilität umgestellt. Das umfasst das öffentliche Verkehrssystem,

Fahrzeuge von Behörden (zum Beispiel Polizei) und Unternehmen sowie die Privatfahrzeuge der Einwohner. Alle Neuwagen, die hier neu zugelassen werden, sind inzwischen reine E-Autos. Gleichzeitig entsteht ein flächendeckendes LadeNetzwerk aus privaten und öffentlichen Ladestationen. Neu eingeführt wurden das vollelektrische Fahrzeug-Sharing astyGO und der ASTYBUS-Ridesharing-Dienst. Im Gegensatz zum bisherigen Bussystem ist der ASTYBUS das ganze Jahr über in Betrieb und kann alle Hotspots der Insel anfahren. Im ersten Einsatzjahr seit Juni 2022 hat er mehr als 200.000 Kunden-Kilometer absolviert und bereits ein Viertel der Einwohner nutzt den Dienst regelmäßig. Beim Fahrzeug-Sharing kommen neben E-Autos auch E-Scooter und E-Bikes zum Einsatz. Die Buchung erfolgt per Smartphone über die integrierte astyMOVE-App. Ergebnisse einer unabhängigen wissenschaftlichen Begleitstudie zeigen eine hohe Zustimmung der Menschen auf Astypalea: Generell sehen 80 % die Transformation positiv und der ASTYBUS erhält sogar 97 % Zustimmung. Das Energiesystem auf Astypalea wird unter Federführung der Hellenischen Republik von Dieselgeneratoren auf Solar- und Windenergie umgestellt: 2024 soll der bereits bestehende Solarpark auf 3,5 MW Leistung erweitert und um einen Batteriespeicher ergänzt werden, um nicht nur die E-Fahrzeuge mit grüner Energie zu versorgen, sondern bis zu 60 % des gesamten Energiebedarfs der Insel mit regenerativer Energie zu decken.

Stakeholder-Management

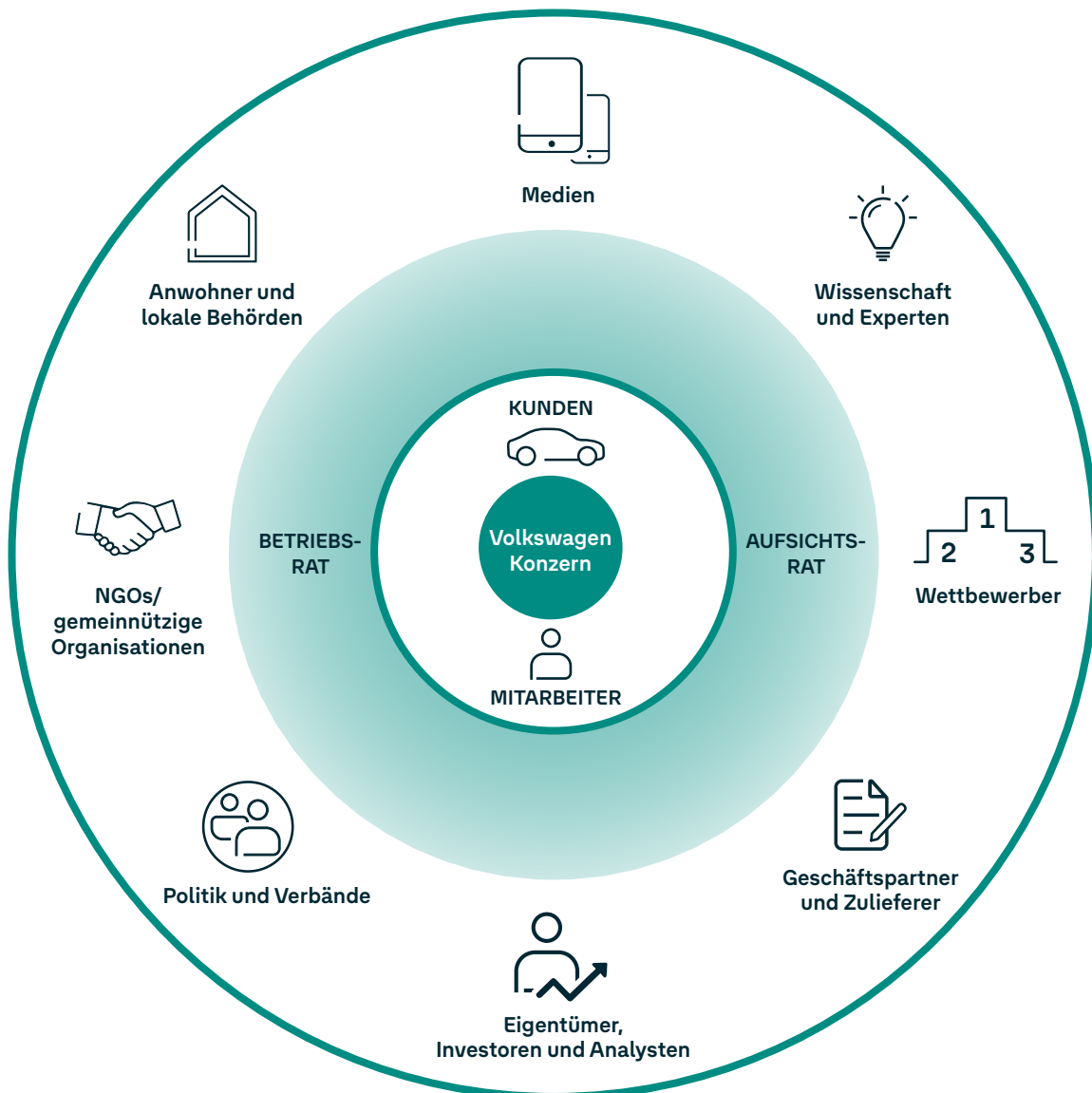
GRI 2-29

Strategisches Stakeholder-Management

Stakeholder sind für uns Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis von unternehmerischen Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden. Im Zentrum unseres Stakeholder-Netzwerks stehen unsere Mitarbeiter und Kunden. Darüber hin-

aus haben wir acht weitere Gruppen identifiziert. Ein steter Austausch zwischen internen und externen Stakeholdergruppen ist uns wichtig. Der Aufsichtsrat und der Betriebsrat fungieren in diesem Kontext nicht nur als Kontroll- und Beratungsgremien, sondern auch als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholdern.

Stakeholder des Volkswagen Konzerns



Unter Stakeholder-Management verstehen wir die systematische und kontinuierliche Interaktion mit wesentlichen Interessen- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft im Rahmen der Konzerninitiative mit den Fokusthemen ESG-Performance, Dekarbonisierung und Integrität, die Teil der Konzernstrategie NEW AUTO ist. Unser Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den in der Grafik aufgeführten Stakeholdergruppen über deren Anforderungen und Erwartungen an uns sowie zentrale Themen unserer Konzernstrategie und deren Umsetzung. Unsere Marken und Regionen verfügen über eigene Stakeholder-Managementstrategien. Aufgabe des Konzerns ist es, diese Aktivitäten in einem ganzheitlichen Rahmen zusammenzuführen und zu orchestrieren. Dieser Rahmen umfasst:

- das Stakeholder-Engagement auf Konzernebene mit spezifischen Gremien, Formaten und dem Fokus auf konzernweit relevanten Stakeholdern
- die Beratung und Koordination der Marken und Regionen bei der Umsetzung ihrer Stakeholder-Engagement-Aktivitäten
- die Durchführung regelmäßiger Stakeholder-Analysen und -Befragungen

Das Stakeholder-Management gehört zu den Kernprozessen des Nachhaltigkeitsmanagements im Unternehmen. Aufgaben, Verantwortlichkeiten und Organisation sind in der Konzernrichtlinie für Nachhaltigkeitsmanagement geregelt.

 → Nachhaltigkeitsmanagement

Als international tätiges Unternehmen beeinflussen unsere Geschäftsaktivitäten das Leben vieler unterschiedlicher Menschen. Ein entsprechend ausgerichtetes Stakeholder-Management ist unerlässlich, um die wesentlichen Handlungsfelder der Nachhaltigkeitsstrategie zu bestimmen und die steigenden und sich verändernden Erwartungen der Stakeholder an uns frühzeitig wahrzunehmen. Dazu gehören auch die kontinuierliche Information und ein regelmäßiger Austausch mit allen Gesellschaftsbereichen. Dieser Austausch hilft uns nicht nur, die Anforderungen unserer Stakeholder zu erkennen. Er spielt auch eine wesentliche Rolle für die Erreichung der Unternehmensziele und die Einhaltung von Berichtsstandards und gesetzlichen Vorgaben.

Die Transformation des Volkswagen Konzerns vom Fahrzeughersteller zu einem weltweit führenden, softwareorientierten Mobilitätsanbieter wird durch neue Kompetenzfelder wie autonomes Fahren, Batterietechnologie, Ladeinfrastruktur und Energiedienstleistungen erweitert. Dadurch verändert sich auch das Spektrum relevanter Stakeholdergruppen und deren Erwartungen und Anforderungen an das Unternehmen.

Auch hier ist es unser Anspruch, alle Stakeholder gleichermaßen zu berücksichtigen. Wir möchten sie zielgruppengerecht informieren, aktiv in den Transformationsprozess einbinden, indem wir ihr Feedback und ihre Anregungen für die nachhaltige Entwicklung unseres Unternehmens und der Gesellschaft fordern und fördern. Unser Ziel ist, unser Unternehmen unter den sich immer schneller und stärker verändernden ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen robust für die Zukunft aufzustellen und seine Akzeptanz und Reputation nachhaltig zu verbessern.

Der Volkswagen Konzern ist Akteur in zahlreichen Netzwerken von Experten und Entscheidern, die einen bedeutenden Einfluss auf unser Geschäft und die Agenda im politisch-gesellschaftlichen Umfeld haben. Eine Übersicht der wichtigsten Mitgliedschaften findet sich online.

 → www.volkswagen-group.com > Mitgliedschaften

Reputations-KPI misst Vertrauen der Stakeholder

Einen entscheidenden Beitrag zur Verankerung des Stakeholder-Managements in der Nachhaltigkeitsstrategie leistet der Key Performance Indicator (KPI) Reputation als Kennzahl des Konzerns. Der Indikator spiegelt wider, zu welchem Grad externe Stakeholder dem Volkswagen Konzern vertrauen. Seit 2017 erfragen wir jährlich die Bewertung der Reputation des Volkswagen Konzerns. Die Erhebung dieses KPI ermöglicht eine ganzheitliche Perspektive von Einstellungen und Meinungen zum Unternehmen und lässt erkennen, ob und wie sich die Bewertungen über den Zeitverlauf verändern.

In der Reputationsbefragung sind die Marken Audi, Porsche und Volkswagen Pkw durchgängig vertreten. Die Befragungsdaten basieren auf persönlichen Telefoninterviews, durchgeführt mit für den Volkswagen Konzern wichtigen Vertretern aus den Bereichen Politik und Verbände, Medien, Wissenschaft, NGOs, Investoren und Analysten sowie Geschäftspartnern. Bei allen Stakeholdergruppen werden grundsätzlich Vertreter der höchstmöglichen Entscheidungsebene befragt.

→ In Deutschland liegt der Reputations-KPI 2023 für den Volkswagen Konzern bei

83 %.

In den Jahren 2017 bis einschließlich 2022 wurde die Befragung in den drei Märkten Deutschland, China und den USA durchgeführt. Aufgrund des homogenen Wettbewerbsumfeldes hat es sowohl in den USA als auch in China in den vergangenen Jahren keine signifikanten Veränderungen in den Ergebnissen gegeben, aus denen sich wichtige Handlungsimpulse für die Märkte ableiten ließen. Das gilt insbesondere für China, wo der Volkswagen Konzern seit Beginn der Studie die Spitzenposition eingenommen und behalten hat. Anders ist die Situation in Deutschland, wo das Wettbewerbsumfeld durch neue internationale Wettbewerber zunehmend heterogener und damit herausfordernder wird. Als einer der wichtigsten und sensibelsten Kernmärkte des Konzerns ist eine genaue Marktbeobachtung hier wesentlich für künftige Entscheidungen und Aktivitäten. Aus diesem Grund fand die Befragung 2023 nur in Deutschland statt. Die Reputationsstudie wurde 2023 durch weitere offene Fragen ergänzt. Ziel war es, auf diese Weise proaktiv individuelles Feedback von Stakeholdern einzuholen, um Anforderungen und Erwartungen noch konkreter identifizieren, validieren und in künftige Entscheidungsprozesse einfließen lassen zu können.

Im Jahr 2023 erzielte der Konzern folgende Ergebnisse: In Deutschland gaben 83 % der Stakeholder an, dass sie dem Volkswagen Konzern vertrauen (2022: 78%). Damit hat sich der Reputations-KPI im Vergleich zu 2022 deutlich verbessert. Entgegen der Ergebnisse des Vorjahres, entspricht diese Entwicklung nicht der des gesamten Wettbewerbsumfeldes in Deutschland und ist unter anderem auf eine stabile Geschäftsentwicklung trotz wirtschaftlich und politisch herausfordernder Umstände zurückzuführen. Für 2024 ist entsprechend den sich verändernden wirtschaftlichen, gesellschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen eine grundsätzliche Überarbeitung und Neuausrichtung der Studie vorgesehen.

Stakeholder-Panel als kritischer Begleiter

Der Volkswagen Konzern hat zudem ein Stakeholder-Panel etabliert, das die Konzern-Nachhaltigkeitsaktivitäten seit inzwischen über 20 Jahren begleitet hat. Das gesamte Panel (DACH, EU) umfasst aktuell mehr als 200 Institutionen und Organisationen. 2023 wurde damit begonnen, einen systematischen Analyseprozess für Stakeholder zu entwickeln, der 2024 implementiert werden soll. Nach der pandemiebedingten Unterbrechung in den Jahren 2020 und 2021 und der Wiederaufnahme unserer Austauschaktivitäten im Jahr 2022 haben wir im Berichtsjahr damit begonnen, unser Stakeholder-Management neu zu strukturieren und zu konzipieren. Mit der Einführung neuer Formate, die die Möglichkeit für einen noch interaktiveren und transparenteren Austausch zu wichtigen unternehmensstrategischen und gesellschaftsrelevanten Nachhaltigkeitsthemen schaffen sollen, wollen wir die Anregungen und Empfehlungen unserer Stakeholder künftig noch besser aufnehmen.

Umwelt-Compliance-Management

Umweltauflagen konsequent einhalten

Die Einhaltung umweltbezogener Gesetze und Vorgaben an allen unseren Standorten hat für Volkswagen hohe Priorität. Mit unserem Umwelt-Compliance-Management wollen wir sicherstellen, dass wir die Anforderungen des Gesetzgebers und weiterer interner und externer Stakeholder erfüllen. Zugleich dient es dazu, unseren bindenden Verpflichtungen in Sachen Umwelt und regelkonformes Verhalten gerecht werden zu können. Das Umwelt-Compliance-Management ist dabei insbesondere eine Risikovorsorge gegenüber Regelverstößen, die mit Schäden für die Umwelt, unser Unternehmen und die Gesellschaft verbunden sein können. Es hilft uns, unsere Umweltleistung kontinuierlich zu verbessern und unsere Umweltauswirkungen zu verringern.





Zu den Schwerpunkten der Konzernstrategie NEW AUTO zählt die ESG-Performance des Unternehmens. Im Bereich Umweltschutz bilden Dekarbonisierung und Kreislaufwirtschaft die Fokusthemen. Gleichzeitig gehört die Umweltverträglichkeit unserer Produkte, Dienstleistungen und Prozesse zu unseren Konzerngrundsätzen. Mit dem elektrischen Antrieb, der digitalen Vernetzung und dem autonomen Fahren wollen wir unsere Automobile sauberer, intelligenter, leiser und sicherer machen. Wir nutzen unsere Innovationskraft, um unseren

ökologischen Fußabdruck zu verringern, und zwar über den gesamten Lebenszyklus unserer Produkte und Mobilitätsangebote. Unsere Innovationen sollen gleichzeitig unsere Kunden darin unterstützen, umweltfreundlicher zu handeln.

Leitbild goTOzero: negative Auswirkungen auf die Umwelt minimieren

Das Umweltleitbild goTOzero setzt den Rahmen für alle umweltbezogenen Aktivitäten des Volkswagen Konzerns. Mit diesem Leitbild streben wir danach, Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenszyklus – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – für alle unsere Produkte und Mobilitätslösungen zu reduzieren, um Ökosysteme intakt zu halten. Dabei ist Compliance mit Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen eine Grundvoraussetzung für unser Handeln. Das Konzernleitbild vereint dazu alle strategischen und compliancebezogenen Aspekte der Umweltaktivitäten und bildet die Basis für die Verknüpfung von Zielen, Kennzahlen, Programmen und Maßnahmen. Das Leitbild wird kontinuierlich überprüft und seine Zielstellungen werden an neue Anforderungen und veränderte Rahmenbedingungen angepasst. Das Leitbild legt den Fokus des Konzerns auf die vier in der folgenden Abbildung dargestellten Handlungsfelder und die darunterliegenden Zielstellungen.

Umweltleitbild goTOzero: Handlungsfelder

<p>KLIMA schützen</p>  <p>Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und streben ein 1,5-Grad-Ambitionsniveau an.</p> <p>Wir setzen konsequent auf die Elektrifizierung unserer Produkte, die Dekarbonisierung unserer gesamten Wertschöpfungskette sowie den Ausbau erneuerbarer Energieerzeugung zur Belieferung unserer Standorte und Kunden.</p> <p>Bis spätestens 2050 wollen wir ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen sein.</p>	<p>RESSOURCEN schonen</p>  <p>Durch den Einsatz von recyceltem Material und nachwachsenden Rohstoffen verringern wir unseren Bedarf an Primärrohstoffen.</p> <p>Wir verbessern unsere Energie- und Ressourceneffizienz und etablieren Kreisläufe für Werkstoffe und Wasser.</p> <p>Gemeinsam mit unseren Geschäftspartnern verringern wir die Beanspruchung natürlicher Ressourcen entlang unserer Lieferkette.</p>	<p>ÖKOSysteme bewahren</p>  <p>Wir reduzieren schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässer.</p> <p>Wir verringern die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeiten auf Biodiversität und Ökosystemleistungen und fördern Projekte zu deren Bewahrung.</p>	<p>UMWELT-COMPLIANCE sicherstellen</p>  <p>Wir wollen in Bezug auf Integrität und Compliance ein Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen sein.</p> <p>Wir betreiben effektive Umwelt-Compliance-Managementsysteme, um Umweltrisiken und -chancen entlang des Lebenswegs unserer Mobilitätslösungen zu identifizieren und zu steuern.</p> <p>Wir führen einen offenen Dialog mit unseren Interessengruppen und beziehen deren Erwartungen in unsere Entscheidungen ein.</p>
--	---	---	--

Steuerung und Compliance im Umweltbereich

Volkswagen hat für seine umweltbezogenen Entscheidungen, für die Steuerung von Projekten und sein Verhalten im Umweltschutz eine Umweltpolitik formuliert. Damit werden Leitplanken für das Verhalten und die Arbeitsweise von Führungskräften sowie Mitarbeitern zu fünf Themen gesetzt: Führungsverhalten, Compliance, Umweltschutz, Zusammenarbeit mit Interessengruppen und fortlaufende Verbesserung. In der Umweltpolitik verpflichtet sich das Unternehmen, die ökologischen Auswirkungen unserer Prozesse, Produkte und Dienstleistungen zu verringern, bindende Verpflichtungen zu erfüllen und das Umwelt-Compliance-Managementsystem sowie die Umweltleistung kontinuierlich zu verbessern.

Mithilfe des Umwelt-Compliance-Managementsystems überprüfen wir regelmäßig die Wirksamkeit unserer Maßnahmen. Unsere Mitarbeiter schulen wir regelmäßig hinsichtlich Umweltschutz und Umwelt-Compliance.

Eine Konzernrichtlinie für das Umwelt-Compliance-Managementsystem regelt die Anforderungen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten in Bezug auf Umwelt und Compliance. Sie bildet den Rahmen für die Umsetzung von Umwelt-Compliance-Managementsystemen über alle Phasen der Geschäftstätigkeit und den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge in unseren Marken und Gesellschaften. Die Richtlinie definiert die Mindestanforderungen an die operativen Organisationen für die Umsetzung eines Umwelt-Compliance-Managementsystems und gibt ihnen die Flexibilität, diese in einer Weise umzusetzen, die ihrer Geschäftstätigkeit entspricht.

Grundsätzlich sind alle Produktions- und Entwicklungsstandorte im Konzern dazu verpflichtet, ihre Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001 zertifizieren oder nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) validieren zu lassen. 2023 verfügten 106 unserer 115 Standorte inklusive der zentralen Entwicklungsbereiche über eine Zertifizierung gemäß ISO 14001 oder über eine Validierung nach EMAS. Bezogen auf die Mitarbeiterzahl sind das über 99 %. Zusätzlich haben 64 der Produktionsstandorte ihre Energiemanagementsysteme gemäß ISO 50001 zertifizieren lassen, damit sind aktuell 88 % des Endenergieverbrauchs der Produktionsstandorte des Konzerns von einem zertifizierten Energiemanagementsystem abgedeckt. Die Entwicklung von SEAT S.A. ist außerdem nach ISO 14006 zertifiziert.

Diese Standards beantworten jedoch nicht die Frage, wie Fehlverhalten vorzubeugen und wie angemessen darauf zu reagieren ist. Daher hat der Volkswagen Konzern die etablierten Umweltmanagementsysteme um wichtige Compliance-Aspekte erweitert. Unsere Umwelt-Compliance-Managementsysteme sollen sicherstellen, dass ökologische Aspekte und Pflichten in unserer Geschäftstätigkeit erkannt und ange-

messen berücksichtigt werden. Missachtung von umweltbezogenen Verpflichtungen, Täuschung oder Fehlverhalten werden von uns als schwerwiegender Compliance-Verstoß gewertet und verfolgt. Die Übereinstimmung unseres Handelns mit den Vorgaben unserer Umweltpolitik und anderen umweltbezogenen Konzernvorgaben werden jährlich evaluiert und an den Vorstand der Volkswagen AG und an die jeweiligen Vorstände der Marken berichtet.

Die höchste interne Entscheidungsebene für Umweltbelange ist der Vorstand der Volkswagen AG. Sowohl er als auch die Vorstände der Marken berücksichtigen bei wichtigen Unternehmensentscheidungen nicht nur betriebswirtschaftliche, sondern auch soziale und umweltbezogene Kriterien. Die konzernweite Steuerung des Umweltschutzes erfolgt durch den Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie. Dies schließt die Umsetzung der Programme zur Ressourceneffizienz und die Kontrolle der Zielerreichung ein. Er ist das oberste Umweltgremium im Volkswagen Konzern und für die Berichterstattung an den Konzernvorstand beziehungsweise den Umweltverantwortlichen im Konzernvorstand zuständig. Weitere Gremien übernehmen die Steuerung wichtiger Einzelaspekte. Dazu zählen der Konzernsteuerkreis CO₂ und der Konzernsteuerkreis Flotten-Compliance.

Der Volkswagen Konzern koordiniert die Aktivitäten der Marken, die ihrerseits die Maßnahmen in den Regionen steuern. Organisatorisch sind die Marken und Gesellschaften im Umweltbereich eigenständig verantwortlich. Sie leiten ihre Umweltschutzaktivitäten aus den konzernweit geltenden Zielen, Leitlinien und Grundsätzen ab. Zum Nachweis der Zielerreichung werden jährlich die wesentlichen Umweltkennzahlen offengelegt und es wird transparent über den Fortschritt zur Umweltpformance des Konzerns sowie der Marken berichtet.

Compliance im Bereich Chemikalienmanagement

Als ein weltweit führender Automobilhersteller und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen sind wir uns der zunehmenden Bedeutung eines nachhaltigen Managements von chemischen Substanzen bewusst.

Die rechtlichen und regulatorischen Anforderungen an das Chemikalienmanagement sind komplex und variieren in den globalen Märkten, in denen wir tätig sind. Mit unserem Chemical Compliance Governance Model (CCGM) führen wir deshalb ein Rahmenwerk für den Umgang mit chemischen Stoffen in unserem Konzern ein. Das CCGM umfasst unter anderem definierte Rollen und Verantwortlichkeiten sowie Prozesse und IT-Systeme.

Wir sind uns des grundsätzlichen Risikos bewusst, das von Chemikalien für Kunden, Mitarbeiter, Anwohner und die Umwelt ausgehen kann. Wir wollen das Management von chemischen Substanzen weiter verbessern und verpflichten uns nachdrücklich zur Einhaltung bestehender Vorschriften und zum verantwortungsvollen Umgang mit chemischen Substanzen, die wir für unsere Produkte, Tätigkeiten und Dienstleistungen benötigen. Dafür stehen wir in ständigem Dialog mit unseren Mitarbeitern, Lieferanten, Branchenverbänden und Aufsichtsbehörden, um den Einsatz gefährlicher Chemikalien zu reduzieren – von der Forschung und Entwicklung über die Konstruktion, die Produktion, den Vertrieb und die Logistik bis hin zur Wiederverwendung und zum Recycling unserer Produkte. Wir führen regelmäßige Audits unserer Konzern- und Markenfunktionen durch, um die Effektivität unserer Prozesse zur Einhaltung von Chemikalienvorschriften zu bewerten und Verbesserungsmöglichkeiten zu identifizieren. Im Jahr 2023 beauftragte der Volkswagen Konzern außerdem ein Benchmarking unseres Programms zur Einhaltung von Chemikalienvorschriften im Vergleich zu anderen Unternehmen der Chemie-, Elektronik- und Automobilindustrie. Die Ergebnisse der externen Studie zeigten, dass unsere Prozesse im Branchenvergleich führend sind.

Life-Cycle-Ansatz bestimmt Analyse und Handeln

Wir betrachten die von unseren Produkten verursachten Umweltauswirkungen über den ganzen Lebensweg und sämtliche Stufen der Wertschöpfungskette unserer Produkte hinweg. Dies umfasst den Herstellungsprozess mit Rohstoffentnahme, Werkstoffherstellung und Lieferantenprozessen sowie eigener Produktion an unseren Standorten, die Nutzungsphase mit den Fahrzeugemissionen und der notwendigen Ladestrom- und Kraftstoffbereitstellung und schließlich die Demontage des Altfahrzeugs am Ende des Lebenswegs. Für detaillierte, ISO-gemäß normte Ökobilanzen (Lebenszyklusanalysen, Life Cycle Assessment – LCA) nutzen wir die Software LCA for Experts der Firma Sphera mit der LCA-Datenbank LEAD (Life Cycle Environmental Assessment Database), die auf der Professional Database von Sphera basiert. Dies ermöglicht den konzernweiten Austausch von Daten und einheitliche Berechnungsgrundlagen für Ökobilanzen. Die Volkswagen AG hat zudem die TÜV NORD CERT Umweltgutachter GmbH als unabhängige externe Stelle mit der Prüfung der Fahrzeug-Ökobilanzen gemäß den geltenden Normen DIN EN ISO 14040 und DIN EN ISO 14044 beauftragt. Auf Basis dieser Ökobilanzen für unsere Fahrzeuge identifizieren wir Hotspots im Lebenszyklus und leiten daraus geeignete Lösungen ab, um die Umweltauswirkungen zu reduzieren. Entsprechend unserem

Life-Cycle-Ansatz beziehen wir unsere Lieferanten frühzeitig in die Minimierung der Umweltauswirkungen ein. Dabei ist zu beachten, dass die Methodik und der Stand der Technik für die Erstellung von Ökobilanzen in der Automobilindustrie einer ständigen Weiterentwicklung unterliegen. Unter anderem werden dabei generische Daten und Annahmen zunehmend durch fahrzeug- und unternehmensspezifische Informationen ersetzt, sodass künftige Berechnungen zu signifikanten Abweichungen gegenüber vorhergehenden Ökobilanzwerten führen können. Eine Ökobilanz ist somit stets als Momentaufnahme zum Zeitpunkt der Erstellung unter den jeweiligen Annahmen zu verstehen, stellt keine Produkteigenschaft dar und ist aktuell nicht für Vergleiche mit Ökobilanzen anderer Hersteller geeignet. Entsprechende harmonisierende Vorgaben wurden seitens der EU für das Jahr 2025 angekündigt.



Umweltentlastung Produktion (UEP)

Im Rahmen der Produktionsstrategie haben wir die Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) definiert und mit Zielen für Konzern und Marken unterlegt. Bis 2025 sollen die produktionsbedingten Umweltbelastungen an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Vergleich zu 2010 um 45 % pro Fahrzeug reduziert werden. Die folgenden Werte zeigen die Entwicklung von 2010 bis 2023 (Datenstand 11 + 1 Monate):¹

→ **UEP: -44,2%²**
(2022: -37,4%)

Im Berichtsjahr erreichten wir für die fünf Indikatoren der übergeordneten Kennzahl UEP die folgenden Verbesserungen gegenüber 2010:

- Energiebedarf pro Fahrzeug: -21,0 % (2022: -14,2 %)
- CO₂-Emissionen pro Fahrzeug: -51,0 % (2022: -43,0 %)
- Wasserverbrauch pro Fahrzeug: -24,7 % (2022: -17,4 %)
- Abfall zur Beseitigung pro Fahrzeug: -75,9 % (2022: -68,5%)³
- VOC-Emissionen pro Fahrzeug: -68,7 % (2022: -66,0 %)

Im Geschäftsjahr 2023 lag die weltweite Fahrzeugfertigung des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures mit 9,31 Mio. Fahrzeugen um 6,8 % über dem Vorjahreswert. Die stabilere Auslastung der Produktionsstandorte sowie erfolgreich umgesetzte Maßnahmen zur

¹ Daten für den Dezember des Berichtsjahres beruhen ggf. auf Schätzungen. Etwaige Schätzwerte des Vorjahres wurden bei der aktuellen Datenerhebung ersetzt.

² Scope: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

³ Scope: Abfall zur Beseitigung enthält nur produktionspezifische Mengen.

weiteren Verbesserung der Umweltauswirkungen unserer Fabriken wirkten sich auch 2023 positiv auf die Entwicklung der spezifischen Umweltkennzahlen pro Fahrzeug aus. Die UEP verbesserte sich insgesamt deutlich von -37,4% auf -44,2%.

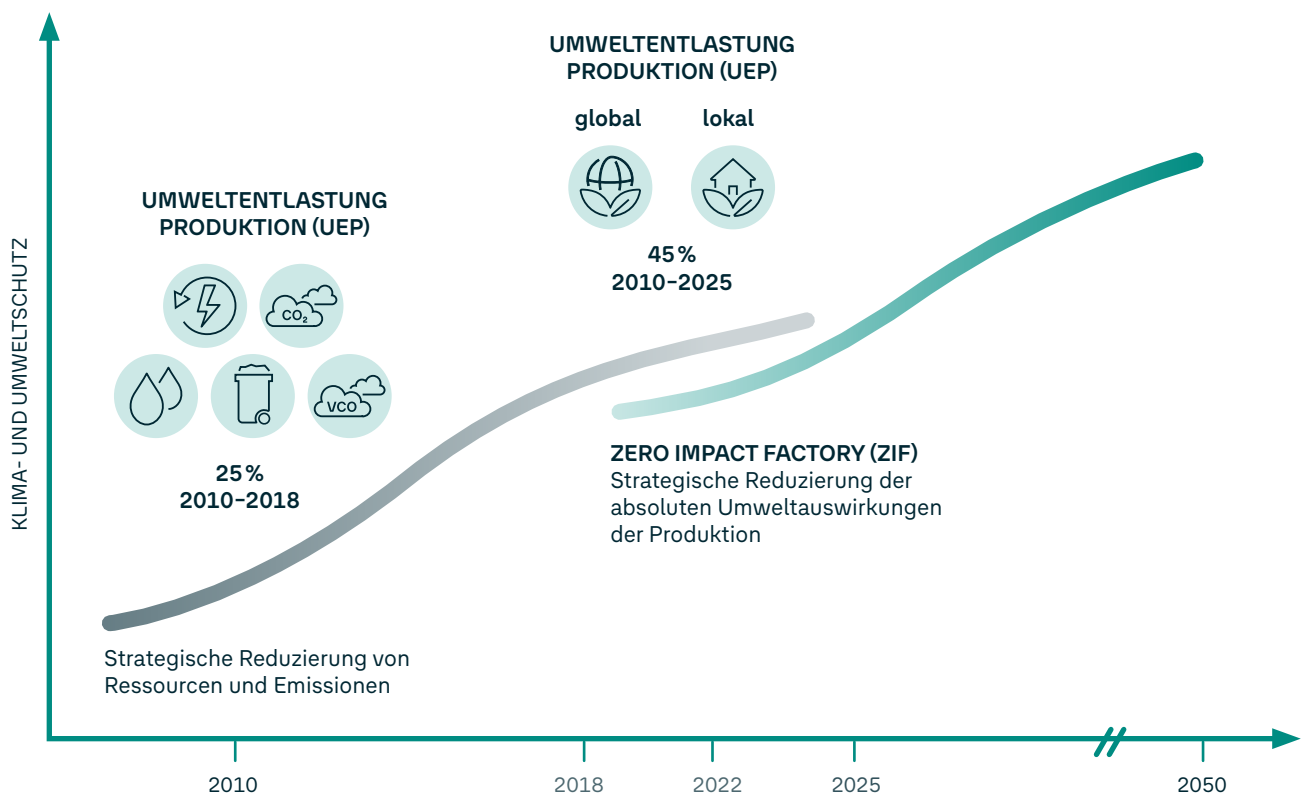
Umweltschutz in der Fertigung verankern: Zero Impact Factory

Mit der Funktionalbereichsstrategie one.PRODUCTION planen wir die Produktion von morgen. Ressourceneinsatz und Emissionen der Standorte des Volkswagen Konzerns erfordern dabei besondere Aufmerksamkeit. Im Programm „Zero Impact Factory“ entwickeln wir konkrete Schritte hin zu einer nachhaltigeren Produktion. Die Vision dahinter ist eine Fabrik ohne negative Auswirkungen auf die Umwelt. Seit 2022 wenden die Marken die dafür entwickelten Messmethoden und Steuerungsinstrumente an. Diese ermöglichen uns das Erfassen und Reduzieren der quantitativen Umweltauswirkungen unserer Produktionsstandorte insbesondere in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser und Abfall. Zusätzlich im Fokus stehen auch qualitative Aspekte wie das Erscheinungsbild unserer Fabriken, unser

Engagement für die Biodiversität, der Schutz von Böden, ein funktionierendes Umwelt-Compliance-Management, die Verbesserung unserer Ressourceneffizienz sowie ein umweltfreundliches Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter- und Gütertransport.

Im Jahr 2023 wurde ein weiterer wichtiger Meilenstein erreicht: Im Rahmen einer internen Erprobungsphase werden an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen nun 22 quantitative Umweltindikatoren – zum Beispiel CO₂-Emissionen, Lösemittlemissionen, Frischwasserbedarf, Abwasserfrachten und verschiedene Abfallarten – gemessen und entsprechend ihrer Umweltrelevanz in sogenannte Impact Points umgerechnet. Dadurch können die Umweltwirkungen untereinander verglichen und Reduktionsmaßnahmen gezielt dort angewendet werden, wo sie die größte positive Wirkung für die Umwelt haben. 143 weitere Umweltkriterien überprüfen wir mit der sogenannten Site Checklist kontinuierlich im Hinblick auf ihren Umsetzungsstatus. Beispiele hierfür sind Projekte und Maßnahmen zum Erhalt der Biodiversität, zur Etablierung einer umweltfreundlichen Mitarbeitermobilität oder zur Förderung der Kreislaufwirtschaft.

Zero Impact Factory – ökologische Transformation der Konzernproduktion



Die „Zero Impact Factory“-Methodik soll ab 2025 das bisherige KPI-System der UEP ablösen. Damit erfolgt ein Wechsel von der Steuerung nach rein performanceorientierten und fahrzeugspezifischen Kennzahlen hin zu einer Reduzierung der absoluten Umweltauswirkungen unserer Produktion. Unser Ziel: Bis 2050 streben wir einen „Zero Impact“-Status für alle Standorte zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an.

Verantwortungsbewusster Umgang mit Wasser

Wasser ist eine wertvolle Ressource, mit der wir möglichst schonend umgehen wollen. Im Bereich nachhaltiges Wassermanagement konzentrieren wir uns auf die folgenden Tätigkeitsfelder:

- Reduzierung des Frischwasserverbrauchs und Effizienz in der Wassernutzung, besonders in Wasserstressgebieten
- Minimierung der Schadstoffeinträge sowie keine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands im Vorfluter (Gewässer, in die geklärte Abwässer eingeleitet werden)
- verstärkter Boden- und Grundwasserschutz beim Einsatz von wassergefährdenden Stoffen

Der größere Teil des Wasserverbrauchs entfällt auf die Lieferkette und dort vor allem auf die Gewinnung von Rohstoffen beziehungsweise auf deren Verarbeitung. Da wir diese Aspekte – trotz unserer Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten – nicht direkt beeinflussen können, fokussieren wir uns auf unsere eigenen Produktionsstätten. 50,6 % (rund 15,6 Mio. m³) unseres gesamten Frischwasserbedarfs zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sind Standorten zuzuordnen, die in Risikozonen liegen. Das sind Gebiete mit Wassermangel, wie zum Beispiel an unseren Standorten in Mexiko. Durch eine Kreislaufführung beziehungsweise die Rückführung von Kühl- und Prozesswasser können der Frischwasserbedarf sowie die Abwassermenge deutlich gesenkt werden. Beispielhaft steht dafür der Audi-Standort San José Chiapa (Mexiko), der aufgrund von Kreislaufführung als abwasserfreier Standort anzusehen ist.

An allen unseren Konzernstandorten fördern wir wassersparende Prozesse in der Produktion mit zentralen Vorgaben. Zusätzlich beteiligt sich Volkswagen am Water Disclosure Project (WDP), das vom Carbon Disclosure Project ins Leben gerufen wurde und Unternehmen zu einem transparenten Wassermanagement auffordert. Im Jahr 2023 hat Volkswagen wesentliche Inhalte berichtet, wurde aber nicht bewertet. Der absolute Bedarf an Frischwasser in unserem Konzern ist in den letzten Jahren gesunken. Der spezifische Frischwasserverbrauch für die Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen ist von 2010 bis 2023 um 24,7 % pro Fahrzeug gesunken – dank einer Vielzahl von Recyclingmaßnahmen und

der Einführung von wasserarmen Fertigungsverfahren. Die Menge des angefallenen Abwassers zeigt einen ähnlichen Verlauf wie die Menge des entnommenen Frischwassers. Mengendifferenzen zwischen Frisch- und Abwasser ergeben sich beispielsweise durch Verdunstung in Kühltürmen und im Fertigungsprozess.

Konzernweite Kommunikation und Austausch zu Umweltthemen

Wir legen Wert darauf, regelmäßigen Austausch zu Umweltthemen zu ermöglichen und relevante Akteure zusammenzubringen. Auch im aktuellen Berichtsjahr haben wir hierfür in verschiedenen Standorten und Regionen eine sogenannte Umweltwoche durchgeführt – in der Konzernlogistik, in der Region China sowie bei Škoda. Ziel der Umweltwoche war der Austausch von Wissen und die Vernetzung von Mitarbeitern im Kontext des Umweltschutzes. Zum Programm gehörten Mitmachaktionen, Expertenvorträge sowie Workshops und Informationsangebote zu den Themen Dekarbonisierung, Energie, Biodiversität, Wasser, Abfall und Kreislaufwirtschaft.

Um besonders innovative Umweltprojekte zu würdigen und den Bekanntheitsgrad der Initiative „Zero Impact Factory“ zu steigern, vergeben wir seit 2021 den „Zero Impact Factory Award“. In einem IT-gestützten System erfassen und katalogisieren wir Maßnahmen, die wir für einen konzernweiten Best-Practice-Austausch zur Verfügung stellen. Im Berichtsjahr wurden rund 1.540 umgesetzte Maßnahmen im Bereich Umwelt und Energie über das System Maßnahmen@Web nachverfolgt und dokumentiert. Sie dienen der Verbesserung der Infrastruktur und der Produktionsprozesse von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und fließen beispielsweise in den Dekarbonisierungsindex (DKI) ein.

Einsatz für Biodiversität

Die Herstellung und der Betrieb unserer Fahrzeuge haben durch Immissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität – von der Rohstoffgewinnung über die Nutzungsphase bis zum Recycling. Volkswagen ist sich seiner Verantwortung bewusst und engagiert sich seit 2007 über Naturschutzprojekte für den Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Als Gründungsmitglied der Initiative Biodiversity in Good Company e. V. erkennen wir die drei Ziele des internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) an. Zudem haben wir entsprechende Handlungsfelder definiert, um im Rahmen unseres wirtschaftlichen Handelns unseren Beitrag zum Erreichen dieser Ziele zu leisten. Eine Dokumentation hierüber erfolgt alle zwei Jahre in unserem Fortschrittsbericht zur Initiative.



→ [Business and Biodiversity > Fortschrittsbericht der Volkswagen AG](#)

Im Rahmen des CBD und der 15. Weltnaturkonferenz (CBD COP 15) haben wir im Jahr 2022 unser Biodiversity Commitment mit seinen sechs Handlungsfeldern weiter konkretisiert. Damit unterstreichen wir unser Eigenengagement zum Schutz und Erhalt der Biodiversität.



→ www.volkswagen-group.com > Biodiversity Commitment

Ferner unterstützen wir die Initiative Action Agenda for Nature and People des CBD, indem wir unser Commitment auf der Plattform „German Business For Biodiversity“, eingerichtet vom Bundesministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (BMUV), und auf der Seite der CBD veröffentlicht haben.

Biodiversität vor Ort fördern

Neben der Unterstützung von Naturschutzprojekten weltweit haben wir uns zum Ziel gesetzt, die Biodiversität auch an den Produktionsstandorten zu erhöhen. Lokale Maßnahmen umfassen das Anlegen von Blühwiesen, das Anpflanzen von Bäumen und Sträuchern und das Aufstellen von Nisthilfen für Fledermäuse, Vögel und Insekten. Um die Biodiversität an den Produktionsstandorten transparent zu machen und schrittweise zu erhöhen, haben wir einen KPI Biodiversität und ein internes Bewertungstool entwickelt. Dieses berücksichtigt sowohl direkte Maßnahmen zur Erhöhung der Biodiversität am Standort als auch indirekte Maßnahmen wie die Integration von Biodiversität in die Strategie oder Kommuni-

kation. Zudem erlaubt es den Vergleich von verschiedenen Biodiversitätsmaßnahmen und dient den Standorten und Marken somit als Entscheidungsgrundlage für die Umsetzung von Projekten. Die bevorstehende Einführung des KPI Biodiversität wird auch eine Nachverfolgung der Entwicklung im Bereich Biodiversität auf Standort- und Markenebene ermöglichen. Um den KPI als valide Steuerungsgröße nutzen und kommunizieren zu können, wird unsere Methodik derzeit von einem externen Berater geprüft.

Beispiele für von uns unterstützte Naturschutzprojekte weltweit finden sich auf unserer Internetseite.



→ www.volkswagen-group.com > Engagement

Kennzahlen Umwelt-Compliance-Management ¹	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Umgesetzte Maßnahmen „Maßnahmen@Web“				
Volkswagen Konzern	Anzahl	1.540	1.431	
davon Volkswagen AG	Anzahl	567	466	
Standorte mit ISO-14001-Zertifizierung oder EMAS-Validierung				
Volkswagen Konzern	Anzahl	106	105	
bezogen auf Mitarbeiterzahl	in %	99,9	98,3	Mitarbeiterzahl an allen Produktionsstandorten konzernweit
Volkswagen AG	Anzahl	6	6	
bezogen auf Mitarbeiterzahl	in %	100	100	Mitarbeiterzahl an allen Produktionsstandorten der Volkswagen AG
Standorte mit ISO-50001-Zertifizierung				
Volkswagen Konzern	Anzahl	64	61	
bezogen auf Endenergieverbrauch der Produktionsstandorte	in %	88,5	80,0	
Volkswagen AG	Anzahl	6	6	
bezogen auf Endenergieverbrauch der Produktionsstandorte	in %	100	100	
Umweltentlastung Produktion (UEP) GRI 302-5				
Volkswagen Konzern				Pkw & leichte Nfz
Veränderung UEP, gesamt	in %	-44,2	-37,4	
Veränderung spezifischer Energiebedarf	in %	-21,0	-14,2	
Veränderung spezifische CO ₂ -Emissionen	in %	-51,0	-43,0	
Veränderung spezifische VOC-Emissionen	in %	-68,7	-66,0	
Veränderung spezifischer Wasserverbrauch	in %	-24,7	-17,3	
Veränderung spezifischer Abfall zur Beseitigung	in %	-75,9	-68,5	nur produktionsspezifische Mengen
Volkswagen AG				
Veränderung UEP, gesamt	in %	-21,1	-2,0	
Veränderung spezifischer Energiebedarf	in %	-11,5	6,7	
Veränderung spezifische CO ₂ -Emissionen	in %	-23,7	3,8	
Veränderung spezifische VOC-Emissionen	in %	-18,8	-15,2	
Veränderung spezifischer Wasserverbrauch	in %	-10,2	13,1	
Veränderung spezifischer Abfall zur Beseitigung	in %	-49,7	-37,0	nur produktionsspezifische Mengen

¹ Scope: In der Konzernbetrachtung sind im Berichtsjahr folgende Standorte nicht enthalten: vier Service-Center von Scania (Johannesburg, Narasapura, Kuala Lumpur, Taoyuan City), ein Standort von MAN Truck & Bus SE (Serendah), ein Standort in China (Suzhou) sowie ein aktuell noch im Bau befindlicher Standort in China (Changchun) mit geplantem Produktionsstart zu Ende 2024. Daten für den Dezember des Berichtsjahres beruhen ggf. auf Schätzungen. Etwaige Schätzwerte des Vorjahres wurden bei der aktuellen Datenerhebung ersetzt.

Kennzahlen Umwelt-Compliance-Management ¹	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Endenergieverbrauch gesamt² GRI 302-1, 302-3				
Volkswagen Konzern	in Mio. MWh/a	20,79	21,07	
davon Pkw & leichte Nfz	in Mio. MWh/a	18,59	-	erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
davon Volkswagen AG	in Mio. MWh/a	4,56	4,47	
davon weitere Konzernbereiche	in Mio. MWh/a	2,2	-	erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
Volkswagen Konzern (spezifisch)	in kWh/Fzg	1.991	2.162	Pkw & leichte Nfz
Volkswagen AG (spezifisch)	in kWh/Fzg	5.309	6.404	
Elektrische Energie GRI 302-1				
Volkswagen Konzern	in Mio. MWh/a	11,09	11,07	
davon Pkw & leichte Nfz	in Mio. MWh/a	9,82	9,73	
davon Volkswagen AG	in Mio. MWh/a	2,09	2,04	
davon weitere Konzernbereiche	in Mio. MWh/a	1,27	1,34	
Anteil elektrischer Energie am Endenergieverbrauch				
Volkswagen Konzern	in %	53,3	52,6	
Volkswagen AG	in %	45,8	45,7	
Wärme GRI 302-1				
Volkswagen Konzern	in Mio. MWh/a	5,32	5,74	
davon Pkw & leichte Nfz	in Mio. MWh/a	4,65	4,98	
davon Volkswagen AG	in Mio. MWh/a	1,54	1,56	
davon weitere Konzernbereiche	in Mio. MWh/a	0,67	0,75	
VOC-Emissionen GRI 305-7				
Volkswagen Konzern	in t/a	13.149	13.272	
davon Pkw & leichte Nfz	in t/a	11.636	11.808	
davon Volkswagen AG	in t/a	1.381	1.179	
davon weitere Konzernbereiche	in t/a	1.513	1.464	
Volkswagen Konzern (spezifisch)	in kg/Fzg	1,29	1,40	Pkw & leichte Nfz
Volkswagen AG (spezifisch)	in kg/Fzg	1,69	1,77	

² Die Kennzahlen enthalten unvollständige Daten der Standorte von MAN Truck & Bus SE.

Kennzahlen Umwelt-Compliance-Management ¹	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Wasserentnahme GRI 303-3				
Volkswagen Konzern	in Mio. m ³ /a	37,41	39,18	
davon Pkw & leichte Nfz	in Mio. m ³ /a	30,84	31,63	
davon Volkswagen AG	in Mio. m ³ /a	3,51	3,62	
davon weitere Konzernbereiche	in Mio. m ³ /a	6,57	7,55	
Volkswagen Konzern (spezifisch)	in m ³ /Fzg	3,42	3,76	Pkw & leichte Nfz
Volkswagen AG (spezifisch)	in m ³ /Fzg	4,30	5,42	
Wasserentnahme in Gebieten mit Wasserstress GRI 303-3				
Volkswagen Konzern	in Mio. m ³ /a	16,36	-	erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
davon Pkw & leichte Nfz	in Mio. m ³ /a	15,61	16,06	
davon Volkswagen AG	in Mio. m ³ /a	0,00	-	erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
davon weitere Konzernbereiche	in Mio. m ³ /a	0,74	-	erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
Wiederverwendetes Wasser³				
Volkswagen Konzern	in Mio. m ³ /a	3,88	-	erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
davon Pkw & leichte Nfz	in Mio. m ³ /a	3,82	-	erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
davon Volkswagen AG	in Mio. m ³ /a	0,37	-	erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
davon weitere Konzernbereiche	in Mio. m ³ /a	0,06	-	erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
Abfall zur Beseitigung (produktionspezifisch) GRI 306-5				
Nicht gefährlicher Abfall				
Volkswagen Konzern	in t/a	48.841	32.352	
davon Pkw & leichte Nfz	in t/a	15.123	17.680	
davon Volkswagen AG	in t/a	1.560	1.373	
davon weitere Konzernbereiche	in t/a	33.718	14.672	
Volkswagen Konzern (spezifisch)	in kg/Fzg	1,68	2,10	Pkw & leichte Nfz
Volkswagen AG (spezifisch)	in kg/Fzg	1,91	2,06	
Gefährlicher Abfall				
Volkswagen Konzern	in t/a	57.756	57.212	
davon Pkw & leichte Nfz	in t/a	35.546	44.095	
davon Volkswagen AG	in t/a	7.326	7.723	
davon weitere Konzernbereiche	in t/a	22.209	13.117	
Volkswagen Konzern (spezifisch)	in kg/Fzg	3,94	5,24	Pkw & leichte Nfz
Volkswagen AG (spezifisch)	in kg/Fzg	8,98	11,58	

³ Die Kennzahlen enthalten keine Daten der Standorte von MAN Truck & Bus SE.

Risikomanagement

Risikomanagement als Frühwarnsystem

Für den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens ist es entscheidend, dass wir die Risiken und Chancen, die sich aus unserer Geschäftstätigkeit ergeben, frühzeitig erkennen und vorausschauend steuern. Angemessene und wirksame Risikomanagement- und Interne Kontrollsysteme sind für uns deshalb von signifikanter Bedeutung.

Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem

Der verantwortungsvolle Umgang mit Risiken wird bei uns durch ein umfassendes Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem (RMS und IKS) unterstützt. Es definiert die wesentlichen Grundsätze und Elemente für unseren Konzern als Grundlage einer angemessenen und wirksamen Steuerung sowie Kontrolle wesentlicher Risiken. Dies umfasst Risiken mit Auswirkungen sowohl auf den Volkswagen Konzern als auch auf Umwelt und Gesellschaft. Damit ist es auch unmittelbar für die Bewertung von nichtfinanziellen Risiken anwendbar. Diese könnten bei der Verfolgung von Zielen und der

Umsetzung von Maßnahmen in den Fokusbereichen unserer Konzernstrategie auftreten.

 → ESG-Performance-Management und Wesentlichkeitsanalyse

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS und IKS basiert auf dem international anerkannten „COSO Enterprise Risk Management“-Rahmenwerk (COSO = Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Über eine Konzernrichtlinie zum Risikomanagement sind alle Geschäftsbereiche und -einheiten verpflichtet, ein RMS und IKS zu implementieren. Der Vorstand erhält vierteljährliche und anlassbezogene Risikoberichte.

Ein weiteres zentrales Element des RMS und IKS ist das sogenannte Drei-Linien-Modell, das uns vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen soll. Das Konzept wird unter anderem vom Europäischen Verband der Institute für interne Revision (ECIIRA) als Grundelement gefordert.

Das Volkswagen Drei-Linien-Modell



Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der Konzerngesellschaften und -bereiche bilden die vorderste Linie. Das RMS und IKS ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den Konzerngesellschaften identifiziert und in Bezug auf Eintrittswahrscheinlichkeit, finanziellen Schaden und Reputationsschaden sowie die potenzielle Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben beurteilt. Gegenmaßnahmen werden eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und bei Bedarf zeitnah in die Planungen eingearbeitet.

Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen so einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichte auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

Die zweite Linie ist die Risikomanagement-Organisation. Diese setzt unter anderem Standards für das RMS und IKS, unterstützt die Bereiche durch entsprechende Schulungen und koordiniert die vierteljährliche Risikoabfrage. Für wesentliche Risiken, definiert anhand von quantitativen und qualitativen Bewertungskriterien sowie einer Eintrittswahrscheinlichkeit, erfolgt eine vierteljährliche Berichterstattung an den Konzernvorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Der zusätzliche jährliche GRC (Governance, Risk, Compliance)-Regelprozess, mit einem Fokus auf die internen Kontrollaktivitäten, wird bis 2025 sukzessive durch ein sogenanntes standardisiertes IKS ersetzt. Im standardisierten IKS werden nunmehr standardisierte Kontrollziele für die wesentlichen Konzerngesellschaften zur Abdeckung von Prozessrisiken vorgegeben. Wesentliche Kontrollen zur Abdeckung der Prozessrisiken und Kontrollziele werden zudem regelmäßig auf ihre Wirksamkeit hin getestet und das IKS somit verbessert.

Die dritte Linie ist die Konzernrevision. Sie unterstützt den Vorstand dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS, des IKS und des CMS regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen.

Das Risikomanagement des Volkswagen Konzerns wird kontinuierlich weiterentwickelt, um den stetig steigenden internen und externen Anforderungen im Bereich Unternehmensverantwortung Rechnung zu tragen.

Risiken mit Bezug zu den Fokusthemen

Risiken, die sich auf unsere Fokusbereiche beziehen, finden sowohl in der Methodik als auch in den Inhalten unseres RMS und IKS Berücksichtigung. Im standardisierten IKS werden sogenannte Master-Kontrollkataloge eingesetzt. Sie enthalten standardisierte Prozessrisiken und damit verbundene Kontrollziele als Vorgabe für interne Kontrollen, die in den Konzerngesellschaften durchzuführen sind. Die Master-Kontrollkataloge werden jährlich auf Aktualität hin geprüft und bei Bedarf angepasst. Risiken und Anforderungen mit Bezug auf Produkt- oder Umwelt-Compliance werden in verschiedenen Master-Kontrollkatalogen, wie zum Beispiel für die Produktion, adressiert.

Darüber hinaus werden Inhalte zum Fokusthema „Dekarbonisierung“ beispielsweise im Master-Kontrollkatalog „Umwelt und Nachhaltigkeit“ über das Risiko „Die wesentlichen Umwelt- und Nachhaltigkeitsrisiken unserer Produkte, Produktion und Dienstleistungen entlang des gesamten Lebenszyklus sind nicht/unzureichend identifiziert“ berücksichtigt. Im Master-Kontrollkatalog „Compliance“ dient das Risiko „Compliance-Verstöße und -Risiken (Hinweise) werden nicht oder nicht ausreichend adressiert und nicht zeitnah/korrekt bearbeitet“ dazu, dem Fokusthema „Integrität und Compliance“ Rechnung zu tragen. Im Risikoquartalsprozess erfolgt eine Einordnung der Risiken in sogenannte Risiko-Cluster. Beispielsweise sind Risiko-Cluster für Umweltrisiken, Emissionsrisiken, Compliance-Risiken beziehungsweise CO₂-Risiken oder produktbezogene Risiken vorgegeben, die die Fokusthemen adressieren.

Zu den Risiken, die sich auf unser finanzielles Ergebnis auswirken können, gehören auch allgemeine Umweltrisiken sowie Risiken des Klimawandels. Zu nennen sind hier beispielhaft Risiken, die aus unterschiedlichen CO₂- und Emissionsvorgaben resultieren können, aber auch Wetterextreme, Stürme oder Überschwemmungen mit Auswirkungen auf Produktion, Infrastruktur und Lieferketten. Zur weiteren Absicherung der Lieferketten erweitern wir unsere Beschaffungssysteme, um unter anderem Abhängigkeiten beziehungsweise unzureichende Substituierbarkeiten von Lieferanten frühzeitig zu erkennen und diesen entgegenzuwirken.

Die Darstellung der aus Sicht des Volkswagen Konzerns relevanten Risiken erfolgt im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichts. Im Geschäftsjahr 2023 wurden weiterhin Risiken mit Bezug zur Einhaltung der Regulierungen zu CO₂-Flottenemissionen in einzelnen Marken und Märkten identifiziert, die für den Volkswagen Konzern zu Abgaben führen können. Hierzu erfolgt eine nähere Darstellung im Risiko- und Chancenbericht unter der Überschrift „Umweltschutzrechtliche Auflagen“ des Geschäftsberichts. Weitere Risiken können sich aus der gerichtlichen Geltendmachung von umweltpolitischen Zielvorstellungen ergeben.



→ [Geschäftsbericht 2023 > Risiko- und Chancenbericht](#)

Der Volkswagen Konzern erzeugt mit seiner Geschäftstätigkeit und seinen Produkten CO₂-Emissionen. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein. Auch dafür wurde die Dekarbonisierung als Fokusbereich in der Konzernstrategie NEW AUTO fest verankert. Weitere Ausführungen zu den Auswirkungen, Zielen und Maßnahmen sind im Kapitel Dekarbonisierung zu finden.



→ [Dekarbonisierung](#)

Darüber hinaus sind keine weiteren wesentlichen Risiken im Sinne des § 289c Abs. 3 Nr. 4 HGB mit Bezug zu den Fokus-themen identifiziert worden.

Corporate Citizenship

Gesellschaftliche Verantwortung weltweit wahrnehmen

Als global agierendes Unternehmen und guter Corporate Citizen wollen wir weltweit gesellschaftliche Verantwortung wahrnehmen – an unseren Standorten und über diese hinaus. Diesen Anspruch haben wir in unserer konzernweiten Group People Strategy festgehalten: Sie beinhaltet im vierten Zielfeld die Wirkungsdimension „We@Volkswagen and the world around us“ das strategische Ziel „Aligned with Society and Environment“.

Um dieses Ziel zu erreichen, nutzen wir verschiedene Hebel: Aus der Volkswagen AG heraus haben wir im Jahr 2023 insgesamt 27,69 Mio. € für gesellschaftliche und philanthropische sowie Kultur- und Bildungsprojekte gespendet. Hierzu zählen auch Großspenden im Rahmen der humanitären Nothilfe, die direkt vom Konzernvorstand entschieden und im Namen des gesamten Konzerns geleistet wurden. Andere Konzernmarken in Deutschland verfügen über eigene Budgets für Spenden und gesellschaftliche Sponsorings. Zudem sind unsere Konzernmarken zum Teil auch Initiatoren und Träger eigener Stiftungen. So hat die AUDI AG im Jahr 2009 die Audi Stiftung für Umwelt gegründet, während die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG seit 2018 Initiator und Träger der gemeinnützigen Ferry-Porsche-Stiftung ist.

Auf Konzernebene koordinieren wir das seit Jahrzehnten bestehende Engagement von Volkswagen für die Internationale Jugendbegegnungsstätte Auschwitz, die Gedenkstätte Auschwitz und seit einigen Jahren die Gedenkstätte Yad Vashem. Auszubildende der Volkswagen AG arbeiten regelmäßig auf dem Gelände der Gedenkstätte Auschwitz und tragen so zum Erhalt dieses weltgeschichtlich bedeutsamen Erinnerungsortes bei.

Ein Schwerpunkt unseres gesellschaftlichen Engagements besteht seit dem Jahr 2015 darin, Geflüchteten zu helfen und sie bei der Integration zu unterstützen. Die dafür eingerichtete konzernweite Organisationseinheit, die bei humanitären Krisen Hilfsprojekte koordiniert, wurde im Berichtsjahr in das Perso-

nalressort überführt. Primäres Ziel ist es, schnell, umfassend und markenübergreifend bei humanitären Notlagen Hilfe zu leisten. Dies erfolgt unter anderem durch die Unterstützung von Hilfsorganisationen in den Krisenregionen mit Gütertransporten, Geldspenden, Wohnraum- und Lebensmittelbereitstellung sowie durch die Unterstützung von Städten und Kommunen in Deutschland bei der Unterbringung, Versorgung und Integration von Geflüchteten. Zudem organisiert die Flüchtlingshilfe Begegnungsangebote mit unseren Mitarbeitern und koordiniert Spendenkampagnen. Seit Ausbruch des russischen Angriffskriegs in der Ukraine haben die Mitarbeiter von Volkswagen mehr als 2 Mio. € gespendet, um das Leid von ukrainischen Geflüchteten zu lindern. Das Spendenvolumen der Volkswagen Konzerngesellschaften für die Verbesserung der humanitären Situation in der Ukraine seit Kriegsausbruch liegt bei über 15 Mio. €. Bereits im Jahr 2022 wurden die Aktivitäten der Volkswagen Flüchtlingshilfe durch eine eigens eingerichtete „Group Task Force Refugee Aid Ukraine“ verstärkt.

Als wichtigen Teil unseres Engagements unterstützen wir auch eigene Initiativen der Belegschaften bzw. der gewählten Arbeitnehmervertretungen. So fördert die Volkswagen Belegschaftsstiftung rund um die Welt Bildungs-, Gesundheits- und Integrationsprojekte mit Leuchtturmcharakter. In der Volkswagen AG sind zudem die Belegschaftsspende und die Restcents-Spende etablierte Instrumente, um zivilgesellschaftliche und karitative Projekte an den Standorten in Deutschland und Kinderprojekte an unseren weltweiten Produktionsstandorten zu fördern. Hierzu gibt es Kooperationen mit lokalen Vereinen und Initiativen und unsere langjährige Partnerschaft mit dem Kinderhilfswerk terre des hommes e. V.

Wichtig ist uns auch das Engagement unserer Beschäftigten im Rahmen von Freiwilligenarbeit. In der Volkswagen AG betreiben wir hierfür seit 2022 das Projekt „Gemeinsam engagiert“, das über eine Vermittlungsplattform die Hilfsangebote von zivilgesellschaftlichen Organisationen mit den Kompetenzen und Fähigkeiten unserer aktiven und passiven Mitarbeiter an den Standorten Wolfsburg, Kassel, Emden, Braunschweig, Salzgitter und Hannover zusammenführt.

Einmal im Jahr veranstalten wir in der Volkswagen AG einen zentralen Freiwilligentag, an dem ganze Teams und Organisationseinheiten ihre Kräfte und Kompetenzen für spezifische Einsätze bei zivilgesellschaftlichen Organisationen oder Hilfswerken bündeln. Die Volkswagen AG leistet damit einen positiven Beitrag für Gesellschaft und Umwelt an den Standorten und bringt Hilfesuchende und Helfende unkompliziert zusammen. Audi und Porsche in Deutschland bieten vergleichbare Angebote.

Ein weiterer Baustein ist das lokale Engagement an den Standorten des Volkswagen Konzerns weltweit. Zahlreiche Produktionsstandorte im globalen Netzwerk von Volkswagen engagieren sich entweder in Form von Spenden, Freiwilligenarbeit oder eigeninitiierten Projekten vor Ort für soziale, gesellschaftliche oder kulturelle Belange. Das Projektmanagement hierfür erfolgt vor Ort und liegt in der Verantwortung der jeweils zuständigen Einheiten.

Weitere Informationen zu unserem gesellschaftlichen Engagement finden Sie auf unserer Website:



www.volkswagen-group.com >
[Corporate Citizenship-Projekte](#)

Fokusthemen

- 48 Dekarbonisierung
- 69 EU-Taxonomie
- 83 Kreislaufwirtschaft
- 90 Menschen in der Transformation
- 104 Vielfalt
- 109 Integrität und Compliance
- 117 Lieferkette und Menschenrechte

Dekarbonisierung

GRI 201-2

Auf dem Weg zum bilanziell CO₂-neutralen Unternehmen

Seit Beginn der Industrialisierung ist die weltweite Durchschnittstemperatur bereits um etwa 1,2 Grad Celsius gestiegen – mit drastischen Folgen für Natur, Gesellschaft und Wirtschaft. So hat sich beispielsweise die Zahl der Extremwetterereignisse in Deutschland in den letzten 50 Jahren verdreifacht. Dabei gehört der Transport- und Mobilitätssektor zu den größten Mitverursachern des Klimawandels: Auf ihn entfallen nach Berechnungen des Weltklimarats derzeit rund 23% der globalen energiebedingten Treibhausgasemissionen. Volkswagen ist sich der damit verbundenen Verantwortung als einer der weltweit größten Automobilhersteller bewusst. Das Unternehmen bekennt sich zum Pariser Klimaabkommen, nach dem der globale Temperaturanstieg bis 2050 auf deutlich unter 2 Grad Celsius begrenzt werden soll.

Bis zum Jahr 2050 will Volkswagen ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen sein. Auf dem Weg dorthin haben wir uns ein Zwischenziel gesetzt: Bis 2030 wollen wir den CO₂-Fußabdruck unserer Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 30% (gegenüber 2018) pro Fahrzeug verringern. Dieses Ziel wollen wir allein durch Reduktionsmaßnahmen und die Umstellung auf erneuerbare Energien erreichen, das heißt ohne Kompensationsmaßnahmen. Neben der Elektro-Offensive des Konzerns setzen wir verstärkt darauf, regenerativ erzeugten Strom in die Nutzungsphase zu integrieren sowie die gesamte Stromversorgung unserer Werke auf erneuerbare Energien umzustellen.

Ob im Hinblick auf regulatorische Anforderungen, die Performance unserer Produkte oder den laufenden Transformationsprozess unseres Konzerns: Für Volkswagen haben klimarelevante Themen eine wichtige strategische und operative Bedeutung. Das unterstreichen wir auch mit unseren Investitionsentscheidungen. So fließen mehr als zwei Drittel (68%) der zwischen 2023 und 2027 geplanten Investitionen in die Zukunftsfelder Digitalisierung und Elektrifizierung. In der vergangenen Fünfjahresplanung waren es noch 56%.

In der Konzernstrategie NEW AUTO nimmt die Dekarbonisierung der Geschäftsaktivitäten des Konzerns eine Schlüsselrolle ein und ist eines von sechs Fokusthemen der Konzerninitiative ESG, Dekarbonisierung und Integrität. Das Engagement für den Klimaschutz ist zudem zentraler Teil unseres Umweltleitbilds goTOzero, das für eine bilanziell CO₂-neutrale Wirtschaftsweise steht. Weiterführende Informationen zu unserem Umweltleitbild finden Sie im Kapitel Umwelt-Compliance-Management.



→ Umwelt-Compliance-Management

Berichterstattung gemäß TCFD-Empfehlungen

Das Kapitel zur Dekarbonisierung orientiert sich auch in diesem Jahr an den Vorgaben der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD), die vom Finanzstabilitätsrat der G20-Staaten ins Leben gerufen wurde. Diese schaffen einen einheitlichen Rahmen für die freiwillige und konsistente Berichterstattung klimabezogener Finanzrisiken und -chancen von Unternehmen. Wir berichten entlang der vier Anforderungskategorien, die Unternehmen bei ihrer Berichterstattung gemäß TCFD berücksichtigen sollten: Governance, Strategie, Risikomanagement sowie Kennzahlen und Ziele.

Management konzernweiter Klimaschutzmaßnahmen

Der Volkswagen Konzern hat ein konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement etabliert. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Konzernrichtlinie festgehalten. Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG. Weitere Verantwortung übernehmen die Ressortvorstände mit ihrer Zuständigkeit für spezifische Managementsysteme mit Nachhaltigkeitsbezug sowie der neu ernannte Chief Sustainability Officer auf Konzernebene. Nachhaltigkeit ist Teil des TOP 10 Programms und wird gesteuert über die strategische Steuerungsstruktur der NEW AUTO Strategie. Dabei werden die Inhalte regelmäßig evaluiert und im Vorstand berichtet. Produkt- und Portfoliothemen werden über den Konzernsteuerkreis Flotten-Compliance (KSK FC) gesteuert, welcher den Konzernvorstand

mindestens zweimal jährlich über Themen wie beispielsweise produktbezogene Treibhausgasemissionen informiert.

Klare Verantwortlichkeiten


Die konzernweite Steuerung des Umweltschutzes obliegt dem Chief Executive Officer (CEO) der Marke Volkswagen Pkw und dem Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie, der von zahlreichen Fachgremien unterstützt wird. Dieser informiert den Konzernvorstand regelmäßig über nachhaltigkeits-, umwelt- und energierelevante Themen. Das Vorstandsmitglied ist für alle Umweltaktivitäten verantwortlich, einschließlich der Aktivitäten im Zusammenhang mit klimaschonender Mobilität.

Weitere Informationen zu Verantwortlichkeiten und Steuerung finden Sie im Kapitel Umwelt-Compliance-Management.

 → Umwelt-Compliance-Management

In seiner Funktion als Leiter des Konzernsteuerkreises Umwelt und Energie berichtet der Leiter Konzern Umwelt des Volkswagen Konzerns dem Konzernvorstand über umwelt- und energierelevante Themen. Der Bereichsleiter Konzern- und Produktstrategie, Generalsekretariat berichtet über das TOP 10 Programm an den Vorstandsvorsitzenden und informiert den Konzernvorstand regelmäßig über nachhaltigkeits- und umweltrelevante Themen. Die beschriebenen Positionen haben die Aufgabe, die vom Konzernvorstand beschlossenen Nachhaltigkeits-, Umwelt- und CO₂-Aktivitäten zu koordinieren und zu steuern.

Abgestimmt und gesteuert werden klimabezogene Themen durch regelmäßige Sitzungen der Konzernsteuerkreise (mindestens sechsmal pro Jahr) sowie durch einen kontinuierlichen Austausch mit den Leitern der verschiedenen Forschungs- und Entwicklungseinheiten des Konzerns und der Marken sowie anderer Konzernfunktionen. Eine wichtige Rolle spielen in diesem Zusammenhang auch interne und externe Stakeholder-Engagements. So nutzen wir das Feedback aus regelmäßig stattfindenden Stakeholder-Dialogen, um unsere Strategien und Ansätze zu überprüfen und bei Bedarf anzupassen.

 → Stakeholder-Management

 → Nachhaltigkeitsmanagement

Dekarbonisierungsfortschritt mit Vorstandsvergütung verknüpft

Der Dekarbonisierungsindex (DKI) operationalisiert die Klimaschutzziele des Volkswagen Konzerns und ist damit die zentrale klimaschutzbezogene Kenngröße im Unternehmen. Der DKI umfasst die CO₂-Emissionen über den gesamten Fahrzeug-Lebensweg für die Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken in den Regionen EU27+3, China und USA.

Der Volkswagen Konzern hat unter anderem auch die Vergütung seiner Vorstandsmitglieder an die Entwicklung des DKI geknüpft, um hier zusätzliche Anreize zu schaffen. Weitere Informationen zur Berücksichtigung wesentlicher Nachhaltigkeitskriterien in der Vorstandsvergütung liefert der Vergütungsbericht des Volkswagen Konzerns.

 → [Geschäftsbericht 2023 > Vergütungsbericht](#)

Darüber hinaus ist ab 2023 mit Einführung eines ESG-Faktors im Jahresbonus auch die Zielerreichung des DKI in der Managementvergütung verankert.

Klimabezogene Risiko- und Chancenanalyse des Volkswagen Konzerns

Das Unternehmen identifiziert sowohl Risiken infolge des Klimawandels (physische Risiken) als auch Risiken und Chancen aufgrund des Wandels hin zu einer dekarbonisierten Wirtschaft (Transitionsrisiken und -chancen). Nebst Identifizierung erfolgen auch deren Bewertung und Handhabung gemäß den im Kapitel Risikomanagement erläuterten Verfahrensweisen.

 → Risikomanagement

Die nachfolgende Analyse zeigt einen Auszug aus der internen Auswertung wesentlicher Risiken und Chancen.

I. Transitionsrisiken

a. Politik & Recht

Emissionsnormen

Die Einhaltung von Flotten- und Abgasgrenzwerten kann technisch herausfordernd sein und finanzielle Investitionen erfordern. Zielverfehlungen können ferner Zahlungsverpflichtungen zur Folge haben. Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um sowohl bestehende als auch sich verschärfende gesetzliche Vorgaben umzusetzen und Zielverfehlungen zu vermeiden.

CO₂-Bepreisung

Volkswagen unterstützt eine ambitionierte Bepreisung von CO₂, da diese im Einklang mit der Konzernstrategie die Transformation zur klimaschonenden Elektromobilität fördert. Ein zunehmend effektiver Kohlenstoffpreis insbesondere in Europa kann allerdings auch zu Mehrkosten im Rahmen des Energie- und Materialverbrauchs führen. Der Konzern begegnet dem Risiko, indem die Energieversorgung langfristig auf erneuerbare Energien umgestellt und entsprechende Quoten für die Nutzung von regenerativ erzeugtem Strom in lieferantenseitige Beschaffungsanforderungen integriert werden.

Klimabezogene Rechtsverfahren

Aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels können potenziell Rechtsverfahren für Unternehmen resultieren. Der Konzern begegnet dem Risiko einerseits durch die Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und andererseits durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzliche Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

b. Technologie

Steigende Modellvielfalt

Die steigende Modellvielfalt im Zuge der Elektro-Offensive sowie kürzere Produktlebenszyklen gehen mit einer weltweiten Zunahme von Fahrzeuganläufen einher. Die dabei eingesetzten technischen Systeme und Prozesse sind komplex, sodass das Risiko verzögerter Fahrzeuganläufe besteht. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch die erfahrungsbasierte und frühzeitige Identifikation von Schwachstellen im Rahmen der Produktentstehung mit dem Ziel, Fahrzeuganläufe konzernweit hinsichtlich Stückzahl, Qualität und Termingerechtigkeit zu sichern.

Gestrandete Vermögenswerte

Produktionskapazitäten und technische Anlagen, die auf die Herstellung emissionsintensiver Produkte beschränkt sind, laufen im Zuge des Übergangs zu einer kohlenstoffarmen Wirtschaftsweise Gefahr, an Wert zu verlieren und zu „gestrandeten Vermögenswerten“ zu werden. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch die Fokussierung seines Investitionsprogramms auf Kapazitäten, die der Transformation des Unternehmens hin zu einem führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität dienen.

c. Markt

Emissionsbasierte Fahrzeugbesteuerung

Potenzielle Erhöhungen von Kraftfahrzeugsteuern, die – wie bereits in vielen europäischen Ländern der Fall – auf dem CO₂-Ausstoß basieren, können zu einer Verschiebung der Nachfrage zugunsten kleinerer Segmente und Motoren führen und finanzielle Beeinträchtigungen für den Konzern implizieren. Der Konzern begegnet diesem Risiko, indem stetig neue und verbrauchsgünstige Fahrzeuge und alternative Antriebe entwickelt werden. Die Elektrifizierung des Portfolios sowie die Antriebs- und Kraftstoffstrategie des Konzerns bilden dafür die Grundlage.

Verfügbarkeit erneuerbarer Energien

Der Übergang zu einer emissionsarmen Wirtschaftsweise führt dazu, dass Marktteilnehmer ihre Energieversorgung auf nichtfossile Quellen umstellen und eine Konzentration der Nachfrage auf erneuerbare Energien entsteht. Potenziell sich daraus ergebende Nachfrageüberhänge für Strom aus nichtfossilen Quellen können zu höheren Marktpreisen führen. Dadurch können Mehrkosten für den Konzern entstehen und die Erreichung seiner Dekarbonisierungsziele kann gefährdet werden, falls die für eine Zielerreichung erforderlichen Mengen angebotsseitig nicht bereitgestellt werden können. Der Konzern begegnet diesem Risiko mit der gezielten Förderung des Aufbaus zusätzlicher Erzeugungskapazitäten für Strom aus erneuerbaren Quellen sowie der langfristigen Kontrahierung bestehender Ressourcen.

d. Reputation

Berichterstattung und Kommunikation

Kritische Medienberichte oder eine defensive Kommunikation des Konzerns in Bezug auf seine CO₂-Emissionen, Reduktionsziele sowie Dekarbonisierungsstrategie könnten möglicherweise zu Reputationsschäden und infolgedessen zu Rückgängen bei der Nachfrage nach Produkten des Konzerns führen. Der Konzern begegnet dem Risiko durch regelmäßige Kommunikation seiner CO₂-Bilanz, Emissionsreduktionsziele und Elektrifizierungs- und Dekarbonisierungsstrategie in Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichten sowie im Rahmen seines Stakeholder-Managements. Darüber hinaus fördert der Konzern die Kreditwürdigkeit derartiger Kommunikationsinhalte durch qualitätssichernde Maßnahmen im Rahmen interner Unternehmensrevision sowie durch die Verankerung seiner Dekarbonisierungsziele in Managementsysteme.

II. Physische Risiken

a. Akut

Extremwetterereignisse

Potenzielle Störungen der eigenen Betriebsfähigkeit oder der Versorgung mit betriebskritischen Inputfaktoren wie zum Beispiel Halbleitern oder Batteriesystemen als Schlüsselkomponenten der Elektrifizierung können durch Extremwetterereignisse in Form von Überflutungen, Wirbelstürmen und dergleichen entstehen. Diese können zu Produktionsausfällen führen und dadurch finanzielle Folgewirkungen für den Konzern beinhalten. Extremwetterbedingten Risiken begegnet der Konzern einerseits durch ein angepasstes Business-Continuity-Management und andererseits durch Allokationsstrategien zur Verteilung produktionskritischer Inputfaktoren auf die

Marken, einhergehend mit der Priorisierung von Bauteilen sowie durch die Intensivierung des Business-Relationship-Managements mit Lieferanten.

b. Chronisch

Wasserverfügbarkeit

Klimabedingte Beeinträchtigungen der Wasserverfügbarkeit können standortbezogene Investitionen oder Mehrkosten durch entsprechende Anpassungsmaßnahmen oder alternative Versorgungswege verursachen. Der Konzern begegnet diesem Risiko, indem die Bewertung klimabezogener Vulnerabilität von Produktionsstandorten, einhergehend mit der Ableitung entsprechender Gegenmaßnahmen, im Rahmen von Umweltanalysen erfolgt.

Steigender Meeresspiegel

Der Anstieg des Meeresspiegels kann mit dauerhaften Überschwemmungen niedrig gelegener Küstengebiete und der erhöhten Bedrohung durch Sturmfluten küstennaher Gebiete einhergehen, insbesondere wenn diese nicht ausreichend geschützt sind. Produktionsstandorte des Konzerns, die nah an der Küste liegen, laufen mit zunehmender Wahrscheinlichkeit und Häufigkeit Gefahr, von Betriebsunterbrechungen und infolgedessen von klimabedingten Wertschöpfungsverlusten betroffen zu sein. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch systematische Analysen der Auswirkungen des Klimawandels auf seine Produktionsstandorte, um Gefährdungspotenziale abzuschätzen und Handlungsempfehlungen für Gegenmaßnahmen abzuleiten.

III. Chancen

a. Produkte

Absatzpotenziale

Die Verkehrswende und der damit verbundene Übergang zur emissionsärmeren beziehungsweise elektrifizierten Mobilität eröffnen neue Absatzpotenziale für verbrauchsarme Fahrzeuge, Elektrofahrzeuge und sonstige alternative Antriebe. Der Volkswagen Konzern legt mit seinen Marken auf Basis einer abgestimmten Technologie- und Produktplanung und der damit einhergehenden Elektro-Offensive die Grundlagen, um die Absatzpotenziale der Verkehrswende erschließen zu können.

b. Effizienz

Kosteneinsparungen

Dekarbonisierungsmaßnahmen können mit der Erschließung von Effizienzpotenzialen einhergehen. Dazu zählen etwa Maßnahmen für eine effizientere Beleuchtung

auf LED-Basis, eine modernisierte Wärme- und Kälteversorgung an den Standorten oder auch optimierte Wasch- und Trocknungsprozesse in der Produktion. Der Konzern identifiziert und erschließt derartige Potenziale, indem im Rahmen des Dekarbonisierungsprogramms eine systematische Erfassung und Bewertung von Reduktionsmaßnahmen erfolgt, die auf Basis diverser Entscheidungskriterien umgesetzt werden. Ferner verfügt der Konzern mit seinem CO₂-Fonds über ein Instrument, das zusätzliche Anreize für die Umsetzung von Effizienzmaßnahmen setzt.

c. Markt

Kapitalmarktperformance

Eine positive CO₂-Performance und kapitalmarktkonforme Berichterstattung können sich positiv auf Rating-Ergebnisse und Kapitalmarktkonditionen des Konzerns auswirken. Daher sind ESG-Kriterien integraler Bestandteil der Konzernstrategie NEW AUTO mit dem Ziel, nachhaltige Verbesserungen der Kapitalmarktperformance zu erreichen. Ferner richtet der Konzern seine Berichterstattung noch konsequenter an den Anforderungen des Kapitalmarkts (zum Beispiel TCFD) aus. Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern seinen dritten Green Finance Report veröffentlicht. Mit dem Green Finance Framework verbinden wir unser Unternehmensziel der CO₂-Neutralität bis 2050 mit unserer Finanzierungsstrategie.

d. Resilienz

Klimabedingte Adaptionsmaßnahmen

Die Umsetzung von Maßnahmen zur Anpassung an die Auswirkungen des Klimawandels kann die Widerstandsfähigkeit von Produktionsstandorten zum Beispiel gegenüber Extremwetterereignissen, aber auch chronischen Auswirkungen wie dem Anstieg des Meeresspiegels stärken und damit mögliche Betriebsunterbrechungen vermeiden. Aus diesem Grund hat der Konzern in einem ersten Schritt eine Analyse physischer Klimarisiken für 33 EU-taxonomie-relevante Produktionsstandorte durchgeführt und darauf basierend Handlungsempfehlungen zur Umsetzung spezifischer Adaptionsmaßnahmen abgeleitet sowie diese zur Validierung an die lokalen Verantwortlichen übermittelt.

Szenarioanalyse als Entscheidungsgrundlage für Klimaschutz

Volkswagen verwendet in verschiedenen Zusammenhängen Modelldaten und -annahmen, um Aussagen über die Zukunft zu treffen. Als Mitglied in der Arbeitsgruppe des Mobility Model (MoMo) der International Energy Agency (IEA) nutzen wir beispielsweise sogenannte IEA-ETP-Szenarien („Energy Technology Perspectives“), darunter das „2°C Scenario“ (2DS)

und das „Beyond 2°C Scenario“ (B2DS).¹ Hierbei konzentrieren wir uns auf das Zieljahr 2030, das einen Meilenstein auf dem Weg zur bilanziellen CO₂-Neutralität des Konzerns bis 2050 darstellt und infolgedessen für interne KPIs als Referenz fungiert. Die Szenarioanalyse legt ihren Fokus auf die Bereiche Produktion, Vertrieb und Technologie, Auswirkungen der Produkte sowie Materialbeschaffung. Sie zeigt: Um die UN-Klimaziele zu erreichen, ist eine deutliche Verringerung der Emissionsintensität pro Fahrzeug notwendig, insbesondere vor dem Hintergrund eines steigenden Absatzes. Gleichzeitig wird die Elektrifizierung erheblich an Bedeutung gewinnen. Im Bereich der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge werden Verbrennungsmotoren jedoch selbst in einem B2DS bis 2035 noch über die Hälfte des Marktanteils behalten.

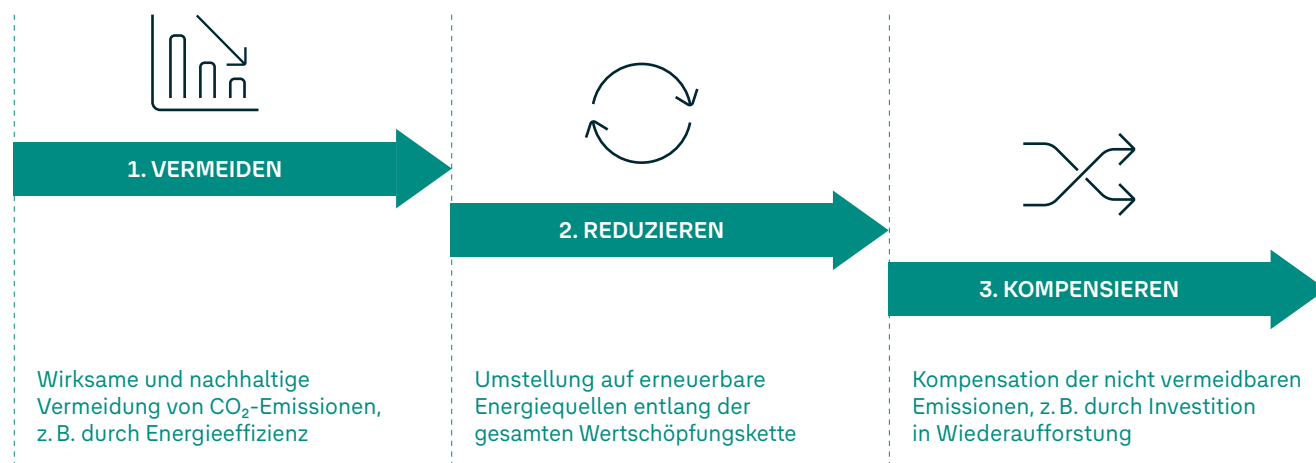
Wir nutzen die Analyseergebnisse, um Entscheidungen in Bezug auf unsere Absatzplanung und Materialproduktion abzuleiten, zum Beispiel durch deren Integration in unsere DKI-Szenarien. Die markt- und produktbezogenen

Ergebnisse unterstützen und bestätigen unsere mit der Konzernstrategie NEW AUTO bekräftigte Entscheidung, entschieden in die Elektromobilität sowie in die Effizienzsteigerung des Verbrennungsantriebsstrangs zu investieren.

Dekarbonisierungsprogramm nimmt gesamten Lebenszyklus in den Blick

Unser umfassendes Dekarbonisierungsprogramm schließt den gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge ein und zeichnet sich durch eine klare Maßnahmenhierarchie aus: An erster Stelle stehen Maßnahmen, mit denen sich CO₂-Emissionen vermeiden lassen. An zweiter Stelle folgen die Maßnahmen, mit denen der Konzern die Energieversorgung in der gesamten Wertschöpfungskette und in allen Lebensphasen eines Fahrzeugs sukzessive auf regenerative Energie umstellt. Zuletzt werden in ausgewählten Fällen nicht vermeidbare CO₂-Emissionen über Klimaschutzprojekte kompensiert, die höchsten internationalen Standards genügen.

Priorisierung von Maßnahmen zur Dekarbonisierung



Interne CO₂-Bepreisung als Instrument zur Dekarbonisierung

Wir möchten emissionsbedingte Risiken weitestgehend in strategische Entscheidungsprozesse integrieren und Reduktionspfade der CO₂-Flottencompliance optimieren. Zu diesem Zweck arbeiten wir im Rahmen der Portfoliosteuerung mit Schattenpreisen sowie mit einem internen Emissionshandel. Im Dekarbonisierungsprogramm bewerten wir die Effizienz

von Reduktionsmaßnahmen mithilfe von Vermeidungskosten und aggregieren diese in einer Vermeidungskostenkurve. Im Zuge dessen arbeiten wir aktuell mit einem internen CO₂-Preis beziehungsweise Vermeidungskosten von bis zu 20 € pro t CO₂. Dieser Wert wird auf Basis der Zielerreichung jährlich überprüft und durch einen Vorstandsbeschluss angepasst. Der Kostensatz im Berichtsjahr hat sich gegenüber dem Vorjahr nicht verändert.

¹Gemäß IEA zeigt das 2DS einen Transformationspfad für den Energiesektor auf, der mit einer mindestens 50-prozentigen Chance einhergeht, den durchschnittlichen globalen Temperaturanstieg bis 2100 auf 2 Grad Celsius zu begrenzen. Im B2DS wird untersucht, inwieweit der Einsatz von bereits verfügbaren oder zukünftigen Technologien den durchschnittlichen globalen Temperaturanstieg auf 1,75 Grad Celsius begrenzen könnte.

Keine Dekarbonisierung ohne E-Mobilität

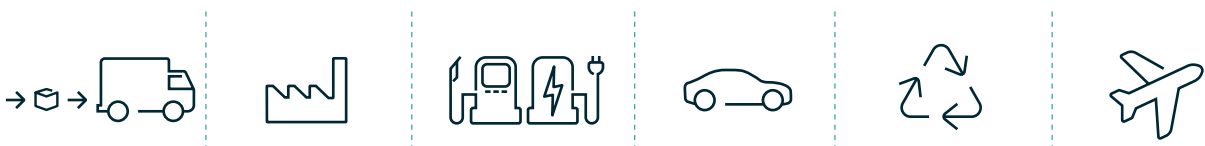
Rund 90% der angestrebten Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns sind aus heutiger Sicht über die Elektrifizierung der Flotte und den Umstieg auf regenerativ erzeugten Strom realisierbar. Elektrofahrzeuge spielen in diesem Kontext deshalb eine Schlüsselrolle. Sie verursachen während der Nutzung keine lokalen Emissionen und haben daher in Bezug auf die Fahremissionen einen Vorteil gegenüber Automobilen mit Verbrennungsmotor. Das trifft ebenso für den gesamten Lebenszyklus zu: Nach aktuellen Berechnungen schneiden Elektrofahrzeuge im europäischen Durchschnitt schon heute in der CO₂-Bilanz in den meisten Märkten besser ab als vergleichbare Benzin- oder Dieselfahrzeuge.

Mit der konsequenten Elektrifizierung unserer Fahrzeugflotte eröffnen wir auch unseren Kunden den Weg zu einer bilanziell CO₂-neutralen Mobilität. Die neuen Elektroautos werden an 18 Standorten in Europa, China und den USA gebaut. Der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) dient uns dabei als technisches Rückgrat der E-Offensive, das in vielen

weiteren unserer Elektromodelle zur Anwendung kommt. In der zweiten Hälfte der Dekade wird die E-Offensive durch die Scalable Systems Platform (SSP) ergänzt.

2023 hatten weitere E-Modelle verschiedener Marken ihren Markteintritt, so der Volkswagen ID.7 und der ID. Buzz LWB (Long Wheel-Base). Darüber hinaus haben einige Modelle Aufwertungen in puncto Nachhaltigkeit und Effizienz erhalten. Hierzu gehören der Volkswagen ID.3, ID.4 und ID.5, der Tiguan eHybrid sowie der Škoda Kodiaq. Weiterhin erfolgt beispielsweise die Auslieferung des vollelektrischen Kompaktwagens ID.3 bilanziell CO₂-neutral. Außerdem kommt der Fahrzeuginnenraum des ID.3 fortan ohne tierische Materialien aus. Der ID.4 und ID.5 sind mit einem stärkeren und effizienteren E-Antrieb unterwegs, der bis zu 60 kW mehr Leistung bietet, während die dritte Generation des Tiguan eHybrid durch eine größere Batterie und höhere Ladeleistungen nun eine Reichweite von bis zu etwa 100 Kilometern im elektrischen Betrieb hat. Und für die zweite Generation des Škoda Kodiaq bieten wir erstmals auch einen Plug-in-Hybridantrieb an.

Dekarbonisierung entlang des Lebenszyklus



WESENTLICHE HEBEL

<p>Ökostrom; neue Materialien</p> <p>Batterie</p>	<p>Energieeffizienz</p>	<p>Ökostrom für Kunden</p>	<p>E-Strategie</p>	<p>Recycling und 2nd-Life Mobilitätslösungen</p>	<p>Mobilitätslösungen</p>
<p>Ökostrom; geschlossener Kreislauf</p> <p>Kohlenstoffarme Rohstoffe und Herstellungsverfahren</p>	<p>Versorgung mit erneuerbaren Energien</p>	<p>Erhöhung des Anteils erneuerbarer Energien im Energiemix</p>	<p>Effizienter Antriebsstrang</p>	<p>Förderung eines kohlenstoffarmen Einzelhandelsnetzwerks</p>	<p>Dienstreisen und Pendeln</p>

Emissionsfreie Nutzungsphase dank erneuerbarer Energien

Uns ist wichtig, insbesondere die Nutzungsphase unserer Fahrzeuge langfristig emissionsfrei zu gestalten. Denn rund 75 % der CO₂-Emissionen eines Automobils entstehen im Gebrauch (Well-to-Tank und Tank-to-Wheel). Eine Schlüsselrolle für eine CO₂-neutrale Mobilität spielen E-Fahrzeuge und das konsequente Laden mit 100 % Strom aus erneuerbaren Quellen. Allein dadurch kann im Vergleich zum normalen EU-Strommix fast die Hälfte aller CO₂-Emissionen vermieden werden. Durch die von VW Kraftwerk organisierte Einspeisung von Strom aus 100 % erneuerbaren Quellen, verteilt über Europa, können wir für die gesamte E-Fahrzeugflotte eine bilanziell nahezu CO₂-neutrale Mobilität auch in der Nutzungsphase ermöglichen.

Volkswagen unterstützt Aufbau von Wind- und Solarparks

Als erster Automobilhersteller unterstützt der Volkswagen Konzern auch direkt den Ausbau erneuerbarer Energien im industriellen Maßstab. Bis 2025 sollen so in verschiedenen Regionen Europas neue Wind- und Solarparks entstehen. In Deutschland ist Volkswagen an einer Solaranlage mit einer typischen Erzeugungsmenge von 0,17 Terawattstunden (TWh) pro Jahr beteiligt. Die Anlage im mecklenburgischen Tramm-Göthen verfügt über knapp 420.000 Solarmodule und ist damit eines der größten unabhängigen Solarprojekte Deutschlands. In Schweden ist Volkswagen beispielsweise zu 70 % in einem Windpark mit einer typischen Erzeugungsmenge von ungefähr 1 TWh pro Jahr involviert. Die Anlage in der Nähe von Stockholm gehört zu den größten Onshore-Windparks in Europa. In Spanien ist Volkswagen in einem Solarpark mit 50 MW installierter Leistung involviert. Der Solarpark hat eine typische Erzeugungsmenge von 0,1 TWh pro Jahr.

Bis zum Jahr 2025 sollen alle Projekte zusammen rund 7 TWh an zusätzlichem Ökostrom erzeugen. Damit können die Emissionen aus der Nutzungsphase unserer Elektrofahrzeugflotte bilanziell reduziert werden.

Klare Vorgaben für Dekarbonisierung in der Lieferkette

Die Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns nimmt ihren Anfang in unseren Lieferketten. Beim Übergang zur Elektromobilität werden dort zunächst höhere CO₂-Emissionen entstehen und sich die Anteile von der Nutzungsphase hin zur Herstellung verschieben. Vor diesem Hintergrund identifizieren wir systematisch die größten Treiber für CO₂-Emissionen in der Lieferkette und definieren Maßnahmen zur Reduktion. Dabei sind die aufwendige Rohstoffgewinnung sowie die energieintensiven Prozesse bei der Batterieherstellung wesentliche Treiber. So stammt rund ein Drittel der CO₂-Emissionen, die bei der Fertigung eines Elektroautos entstehen, aus der Herstellung von Hochvolt-Batteriezellen (HV). Alle Lieferanten (Neuergaben) von HV-Batterien werden bereits heute vertraglich dazu verpflichtet, zertifizierten Strom aus erneuerbaren Quellen in ihrer Produktion einzusetzen. Hinzu

kommen weitere Anforderungen an vorgelagerten Stufen der Wertschöpfungskette, wie zum Beispiel die im nachfolgenden Absatz erläuterten CO₂-Grenzwerte. Damit sinkt der CO₂-Ausstoß in der Batteriefertigung. Weitere Informationen zu Dekarbonisierungsmaßnahmen in vorgelagerten Wertschöpfungsstufen sind im Kapitel Lieferkette und Menschenrechte verankert.



→ Lieferkette und Menschenrechte

Bei neuen Fahrzeugprojekten macht der Volkswagen Konzern die CO₂-Emissionen in Zukunft zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile. Das bedeutet: Wir geben den Lieferanten verbindliche CO₂-Ziele vor, deren Einhaltung sie zu jeder Zeit nachweisen können müssen. Ein Beispiel betrifft die neue Mechatronik-Plattform SSP. So sind die Batterien der SSP-Plattform mit einem CO₂-Grenzwert versehen. Um diese Werte erreichen zu können, müssen die Lieferanten Maßnahmen in ihren eigenen Produktionsprozessen und Vorlieferketten umsetzen, zum Beispiel den Einsatz von erneuerbaren Energien. Mit Maßnahmen wie diesen lässt sich der CO₂-Fußabdruck vieler Elektrofahrzeugmodelle senken. Bei den ID.-Modellen setzt die Marke Volkswagen Pkw weitere nachhaltige Bauteile ein, darunter Batteriegehäuse und Felgen aus CO₂-reduziertem Aluminium. So soll die CO₂-Bilanz der ID.-Familie in den nächsten Jahren um rund zwei Tonnen je Fahrzeug verbessert werden.

Auch die Volkswagen Group China² arbeitet zusammen mit ihren Zulieferern an einer nachhaltigeren Lieferkette. So entwickelt die Gruppe zusammen mit Lieferanten und Partnern einen Fahrplan für die Umstellung auf 100 % erneuerbare Energien bis 2030. Bislang haben bereits über 500 Zulieferer eine Erklärung unterschrieben, mit der sie sich zur Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Energien verpflichten.

Kapazitäten für die Batteriefertigung weiter gesteigert

Der Volkswagen Konzern ist weltweit einer der wenigen Automobilhersteller, der die Batterie als Kerntechnologie der E-Mobilität in die eigene Hand nimmt – von der Rohstoffbeschaffung bis zum Recycling. Mit der PowerCo SE werden die Entwicklung und Produktion von eigenen Batteriezellen in die Wertschöpfungskette integriert und damit wird ein wesentlicher Teil der Wertschöpfung des E-Fahrzeugs im Unternehmen gehalten.

Mit der PowerCo baut Volkswagen einen weltweiten Anbieter im Batteriegeschäft auf, der die E-Offensive durch technologische Unabhängigkeit unterstützt und einen Hebel zur Zellkostensenkung erschließt. Von den strategischen Schlüsselkonzepten Einheitszelle, Standardzellfabrik und vertikale Integration erhoffen wir uns eine höhere Flexibilität und Skaleneffekte.

² Inklusiv chinesischer Minderheitsbeteiligungen.

Im Berichtsjahr waren bereits drei konzern-eigene Standorte für die Batterie-zellproduktion im Aufbau: Das Leitwerk Salz-gitter mit geplantem Anlauf im Jahr 2025, Valencia in Spanien (2026) und St. Thomas in Kanada (2027).

Das Gesamt-Produktionspotenzial liegt bei einer Kapazität von perspektivisch bis zu 200 Gigawattstunden (GWh). Alle Standorte werden konsequent mit Strom aus erneuerbaren Quellen betrieben. In Spanien soll ein angrenzender Foto-voltaik-Park auf 250 Hektar Fläche bis zu 30 % des Strom-bedarfs abdecken.

Die PowerCo-Zellfabriken sind auf Grundlage einer Techno-logiematrix geplant, die bis Ende der Dekade mehr als 30 ab-sehbare Produkt- und Prozessinnovationen berücksichtigen soll. Dazu gehören z. B. nachhaltigere Zellchemien ohne Kobalt und Nickel, die Feststofftechnologie oder deutlich schnellere Stapelverfahren für Elektroden.

Ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu nachhaltig erzeugten eigenen Batteriezellen ist der PowerCo durch erfolgreiche Tests des neuen Produktionsverfahrens Dry Coating (Trocken-beschichtung) gelungen, das rund 30 % Energie in der Zellfer-tigung, 15 % Fabrikfläche und Fertigungskosten in Millionen-höhe einsparen kann. Die PowerCo arbeitet unter anderem mit dem deutschen Druckmaschinenhersteller Koenig & Bauer AG an der Weiterentwicklung und Industrialisierung dieser Fertigungstechnik. Beim Dry Coating müssen Elektroden nicht nass beschichtet und anschließend aufwändig getrocknet werden. Damit entfällt nicht nur der energieintensivste Teil der heutigen Zellfertigung, sondern auch der Einsatz großer Mengen von chemischen Lösemitteln.

Die PowerCo-Zellfabriken sind künftig darauf ausgelegt, die Materialnutzung innerhalb der Produktion durch fertigungs-nahes Recycling der Produktionsüberschüsse (scrap sowie end-of-line) zu maximieren. Zudem setzen der Konzern und PowerCo auf konsequentes End-of-Life-Recycling und die Nutzung von Rezyklaten. Weiterführende Informationen zum geschlossenen Kreislauf der Batterierohstoffe finden Sie im Kapitel Kreislaufwirtschaft.

 → Kreislaufwirtschaft

Bei der Rohstoffversorgung setzt die PowerCo auf drei Instru-mente: langfristige Lieferverträge, Investitionen mit Part-nern in eigene Minen und die Beschaffung am Spotmarkt, abgesichert durch Financial Hedging. Wenn der Konzern per-spektivisch mehr als die Hälfte seines Rohstoffbedarfs selbst abdeckt oder direkt bezieht, kann er künftig über einen deutlich direkteren Hebel zur Verbesserung der Abbaube-dingungen als die meisten Wettbewerber verfügen.

Verantwortliche Rohstoffbeschaffung ist auch Basis des Joint Ventures IONWAY, das die PowerCo mit dem belgischen Materialtechnologiekonzern Umicore gegründet hat. Die Partner streben an, bis 2030 Produktionskapazitäten für Kathodenmaterial und Vorläufermaterialien aufzubauen, die einer jährlichen Zellproduktion von 160 GWh entsprechen, genug für 2,2 Mio. batterieelektrische Fahrzeuge. Aktive Kathodenmaterialien sind der wichtigste technische Hebel für die Batterieleistung. Sie haben den größten Anteil an den Gesamtkosten der Batterie und bestimmen ihre CO₂-Aus-wirkungen. IONWAY soll die europäischen Batteriezellfa-briken von PowerCo mit wichtigen Batteriematerialien ver-sorgen und einen großen Teil des Bedarfs von PowerCo in der Europäischen Union (EU) decken. Damit soll der Aufbau regionaler, nachhaltiger und transparenter Wertschöpfungs-ketten für Batterien beschleunigt und die EU bei der Errei-chung der Ziele des Green Deals unterstützt werden. Erster Standort für die Kathodenmaterialproduktion ist Nysa in Polen, wo bis 2030 etwa 900 Arbeitsplätze entstehen sollen.

Zero Impact Logistics

In der gemeinsamen Initiative „Zero Impact Logistics“ arbeiten die Logistikbereiche von Konzern und Marken daran, die Ziele des Umweltleitbilds goTOzero zu erreichen. Durch die konti-nuierliche Optimierung des Transportnetzwerks und der Logis-tikprozesse können Transporte vermieden und Emissionen reduziert werden – unter anderem auch mit den Mitteln der Digitalisierung. Darüber hinaus wird der Einsatz neuer, emissionsarmer Technologien im Transport von Produktions-materialien und Fahrzeugen geprüft, pilotiert und forciert.

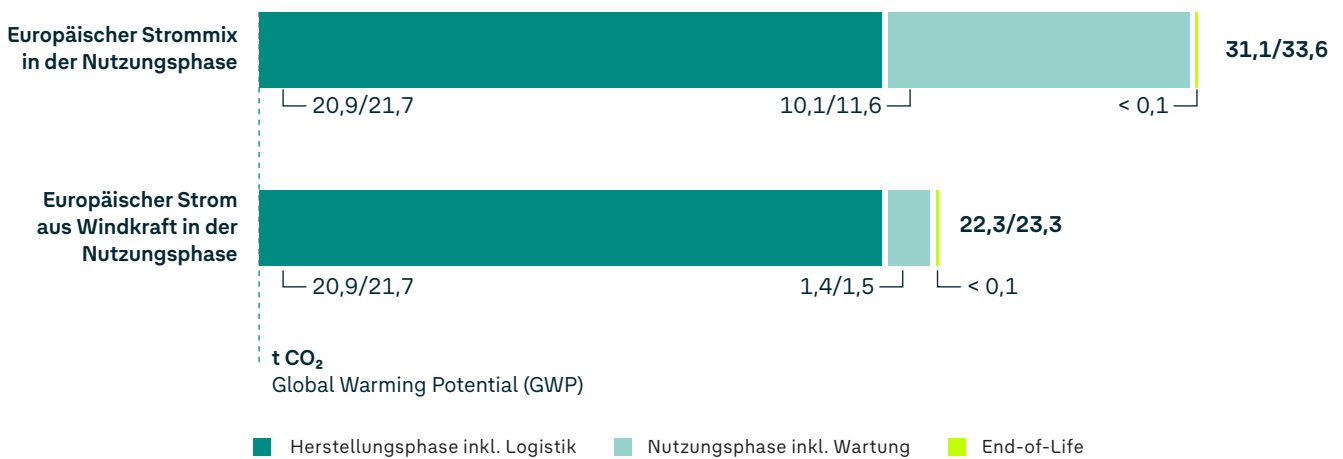
Die vom Volkswagen Konzern ergriffenen Maßnahmen für eine zukünftig bilanziell CO₂-neutrale Logistik umfassen beispielsweise auch die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und die nahezu vollständige CO₂-Vermeidung durch den Einsatz von Ökostrom im Schienen-verkehr in Deutschland und weiteren Ländern in Zusammen-arbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch den Transport von Hochvolt-Batterien für Elektrofahrzeuge gestaltet Volkswagen, beispielsweise am Volkswagen Komponenten-standort Braunschweig, umweltbewusst und effizient. Dort werden die Batterien vollautomatisch auf die Züge geladen und dann mittels Strom aus erneuerbaren Energien in das Volkswagen Werk Zwickau befördert.

Für den Fahrzeugtransport über den Nordatlantik nutzt die Konzernlogistik zwei mit schadstoffarmem Flüssigerdgas (LNG) betriebene Roll-on-Roll-off-Charterschiffe. Seit Ende 2023 nimmt sie auf dieser Route schrittweise vier weitere Autofrachter mit gleichem Antrieb in Betrieb und löst damit sukzessive konventionell betriebene Schiffe ab. Im Vergleich

zu anderen mit LNG betriebenen Schiffsmotoren sind die Charterschiffe der Konzernlogistik klimaschonender, weil durch die Hochdrucktechnologie der Zwei-Takt-Motoren von MAN Energy Solutions nahezu kein Methan entweichen kann. Grundsätzlich ermöglichen die Dual-Fuel-Motoren zudem den zukünftigen Einsatz von nichtfossilen Treibstoffen wie Biogas (Bio-LNG), E-Gas (synthetisches Gas) auf Basis von erneuerbaren Energien oder Biofuel. Dadurch ließen sich die CO₂-Emissionen noch weiter reduzieren. Weitere CO₂-Reduktionspotenziale sieht die Konzernlogistik langfristig auch bei der Verwendung anderer alternativer Treibstoffe.

Auf europäischen Seerouten betreibt die Konzernlogistik dauerhaft zwei Charterschiffe mit Biotreibstoff, der gegenüber herkömmlichen fossilen Treibstoffen weniger CO₂ verursacht. Den Rohstoff dafür bilden alte Speiseöle und Fette. Dabei handelt es sich um Abfälle und Reststoffe, beispielsweise aus Gastronomie und Lebensmittelindustrie, die nicht für die Weiterverarbeitung zu Nahrungs- oder Futtermitteln genutzt werden können.

CO₂-Emissionen in den Lebenszyklusphasen (ID.7 Pro, standard/maximum)



Einen Überblick der technischen Details zur Lebenszyklusanalyse des ID.7 Pro finden Sie im Green Finance Report.

 → www.volkswagen-group.com > Green Finance Report

Beitrag zu einer klimaschonenden Logistik außerhalb des Konzerns

Über die eigene Wertschöpfungskette hinaus möchte der Volkswagen Konzern mit MAN Energy Solutions auch die Dekarbonisierung in anderen Industrien vorantreiben. So beliefert das Unternehmen die Schifffahrts- und Energieindustrie auch mit Motoren, die mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben werden können, oder rüstet Diesel- oder Schwerölmotoren auf Future Fuels um. Ergänzt wird das Portfolio unter anderem um Lösungen in den Bereichen „Carbon Capture, Utilization & Storage“, Wasserstoff und Wärmepumpentechnologie.

Klimaschutz in der Fertigung

Volkswagen will den Ausstoß von Treibhausgasemissionen in der Produktion bis 2030 absolut um 50,4% gegenüber 2018 reduzieren. Dies entspricht gemäß der Science Based Targets Initiative (SBTi) einem 1,5 °C Zielpfad. Bis 2023 konnten die absoluten Treibhausgasemissionen im Vergleich zum Jahr 2018 bereits um 33,7 % gesenkt werden. Schlüssel dafür sind die Steigerung der Energieeffizienz und die Umstellung auf eine regenerative Stromversorgung als wichtige Bestandteile der Dekarbonisierungsstrategie. Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, von 2018 bis 2030 Energieeffizienzmaßnahmen umzusetzen, die in Summe 4,9 Mio. MWh Energie an den Fertigungsstandorten einsparen. Bis 2023 konnten bereits 7.822 Maßnahmen in Höhe von 3,0 Mio. MWh umgesetzt werden.

Ein besonderes Augenmerk richtet Volkswagen zudem auf die Umstellung der eigenen Stromerzeugung. So konnte die 2018 begonnene Umrüstung der Kraftwerke in Wolfsburg von Steinkohle auf Erdgas für das Heizkraftwerk Wolfsburg-Nord/Süd Ende 2021 abgeschlossen werden. Der Probetrieb der neuen Gas- und Dampfturbinen-Anlagen im Heizkraftwerk Wolfsburg-West hat 2023 begonnen. Die Stilllegung der Steinkohleblöcke im Heizkraftwerk Wolfsburg-West ist für den 31. März 2024 geplant. Volkswagen geht davon aus, dass die ursprünglich avisierte jährliche Einsparung von 1,5 Mio. t CO₂ ab dem zweiten Quartal 2024 jährlich realisiert werden kann.

Die Versorgung der Werke mit Strom aus erneuerbaren Energien kommt weiter voran. So stieg der Anteil am externen Strombezug innerhalb eines Jahres in den EU-Produktionsstätten von 99,6% auf 100%. Bis 2030 ist dieselbe Zielmarke für alle weltweiten Standorte geplant.³ Volkswagen treibt die Energiewende auch an den eigenen Standorten voran. So haben wir uns das Ziel gesetzt, bis 2030 1,2 Mio. MWh Strom aus erneuerbaren Energien selbst beziehungsweise in unmittelbarer Nähe der Fertigungsstandorte zu erzeugen. 2023 wurden so bereits 478.634 MWh Strom aus erneuerbaren Energien erzeugt. Bislang werden 56 Fertigungsstandorte des Konzerns mit externem Strom aus 100% erneuerbaren Energien versorgt. Davon befinden sich 39 Standorte innerhalb der EU und 17 Standorte außerhalb der EU.

56,3% des gesamten weltweiten Stromverbrauchs der Konzernproduktion (inklusive China) wurde 2023 durch Strom aus erneuerbaren Energien gedeckt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Anstieg um 1,5%. Durch unsere Anstrengungen in den Bereichen der Energieeffizienz und der erneuerbaren Energieversorgung betreiben wir bereits heute 8 Fertigungsstandorte bilanziell CO₂-neutral (unter Berücksichtigung von Kompensationsmaßnahmen). Dabei handelt es sich um die Standorte Brüssel und Győr (Audi), Zwickau und Dresden (Volkswagen), Zuffenhausen und Leipzig (Porsche), Crewe (Bentley) und Vrchlabí (Škoda). Weitere Informationen zu den Zertifizierungen der Energiemanagementsysteme unserer Produktionsstandorte (gemäß ISO 50001 und ISO 14006) finden Sie im Kapitel Umwelt-Compliance-Management.

 → Umwelt-Compliance-Management

Schnellladeinfrastruktur für Pkw ausbauen

Der Volkswagen Konzern hat auch im Berichtsjahr seine weltweite Schnellladeinfrastruktur weiter ausgebaut. Dabei steht das globale Lade- und Energiegeschäft des Volkswagen

Konzerns seit 1. Juli 2023 unter neuer Leitung. Die Konzernfunktion treibt den Ausbau des Schnellladenetzes und den Aufbau einer eigenen Smart Energy Plattform federführend weiter voran. Im Zuge einer strategischen Neuausrichtung möchte der Bereich „Laden und Energie“ außerdem die Zusammenarbeit unter den Konzernmarken stärken und noch mehr Nähe zu Privat- und Flottenkunden schaffen.

→ **Europaweit**
mehr als 600.000
Ladepunkte für E-Autos

Die Volkswagen Tochter Elli ist einer der größten Mobility Service Provider in Europa. Im Berichtsjahr konnte Elli sein europäisches Ladenetz deutlich erweitern. Mittlerweile können Kunden von Elli ihre E-Autos bei rund 900 verschiedenen Anbietern in 27 europäischen Ländern markenunabhängig laden. Europaweit bietet der Konzern seinen Kunden mit seiner Marke Elli als Mobility Service Provider schon heute Zugang zu mehr als 600.000 Ladepunkten. Dabei steht neben der Quantität auch die Qualität des Ladeangebots immer stärker im Fokus. Vor diesem Hintergrund bietet Elli seinen Kunden nun Zugang zum sogenannten Selected Partner Network an – einem Netzwerk aus Ladepunktbetreibern, die nach umfangreichen Qualitätskriterien ausgewählt wurden. Das Ergebnis sind Ladestops, die leistungsstarke Ladeinfrastruktur, Vor-Ort-Komfort (zum Beispiel Cafés, Restaurants, Sanitäranlagen) und hohe Betriebssicherheit vereinen.

Mit Elli Fleet Charging wurde im Berichtsjahr eine intelligente Software für das Management von Ladevorgängen von Elektrofahrzeugflotten in Europa gelauncht. Mit dieser können Unternehmen ihre gesamten Elektroflottenfahrzeuge unter anderem kostenoptimiert laden und die eigene sowie öffentliche Ladeinfrastruktur bestmöglich nutzen. In einer mehrmonatigen Markteinführungsphase haben bereits rund 650 deutsche Firmen und Flottenmanager das Elli-Produkt erfolgreich genutzt.

2023 hat Elli zudem eine einfach zu installierende Ladestation vorgestellt: die Elli Flexpole. Sie kann dank des integrierten Batteriesystems an das Niederspannungsnetz angeschlossen werden, ohne dass ein spezieller Transformator oder kostspielige Bauarbeiten erforderlich sind. Je nach

³ Standorte in China: Versorgung mit 100% erneuerbarem bzw. bilanziell CO₂-neutralem Strom.

Fahrzeug ermöglicht es die Ladestation, bis zu 160 Kilometer Reichweite innerhalb von zehn Minuten zu laden. Darüber hinaus hat Elli im Berichtsjahr den Handel an der größten europäischen Strombörse EPEX Spot aufgenommen. Basis hierfür sind ein stationäres Speichersystem, das zukünftig die am Strommarkt gehandelte Energie speichert, sowie eine neue, digitale Stromhandelsplattform. Für Elli sind dies wichtige Schritte auf dem Weg zur geplanten Smart Energy Plattform.

Zusammen mit anderen Original Equipment Manufacturers (OEMs) hat Volkswagen bereits 2017 IONITY gegründet – eine gemeinsame Gesellschaft, mit der bis Ende 2023 europaweit 2.800 Schnellladestationen an Fernstraßen errichtet wurden. Bis 2025 will das Unternehmen im Verbund mit Partnern rund 18.000 öffentliche Schnellladepunkte in Europa betreiben – fünfmal so viele wie heute und rund ein Drittel des für 2025 prognostizierten Gesamtbedarfs auf dem Kontinent. Dazu wird neben IONITY auch eine Reihe von strategischen Partnerschaften beitragen:

- BP will mit Volkswagen europaweit Schnellladepunkte aufbauen, unter anderem in Deutschland, den Niederlanden und Großbritannien – weitere Märkte sollen folgen.

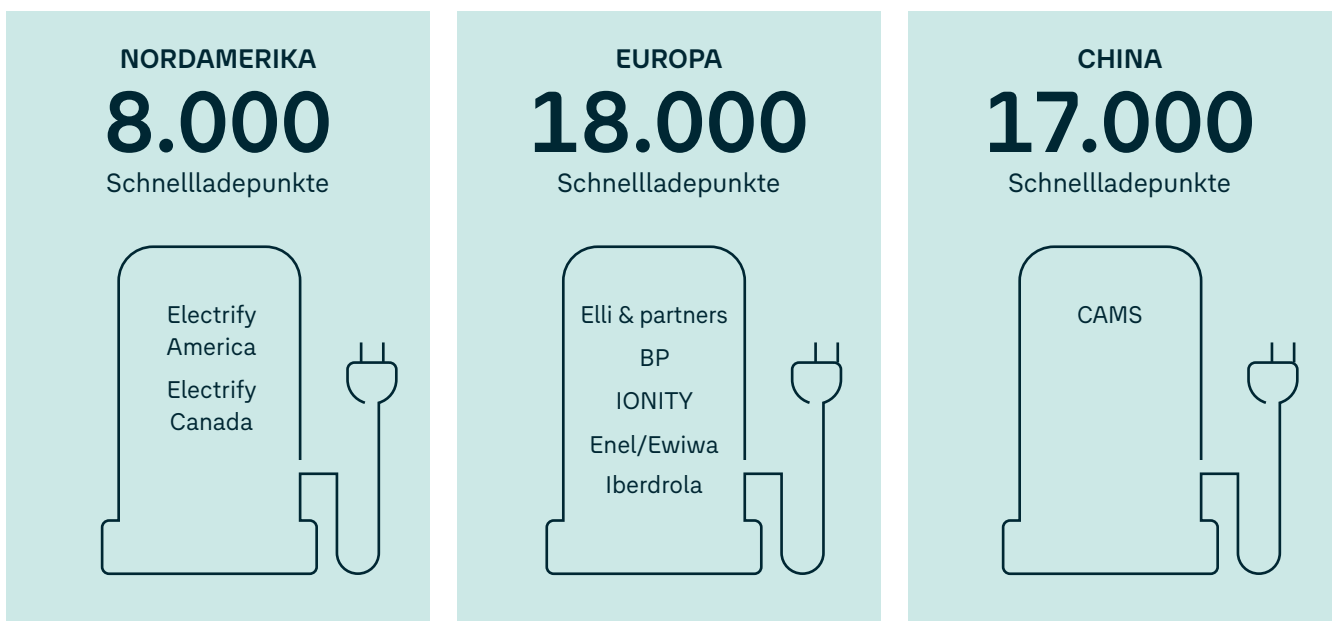
- Shell soll Elli Flexpole Schnellladepunkte in verschiedenen europäischen Märkten installieren.
- E.ON plant, sein Ladeinfrastrukturnetz mit der Elli Flexpole zu erweitern und will seinen Kunden die flexible Schnellladelösung auch zum Kauf anbieten.
- In Spanien sollen in Kooperation mit Iberdrola vor allem die Hauptverkehrsachsen erschlossen werden.
- In Italien kooperiert Volkswagen mit Enel X Way, um ein flächendeckendes High-Power-Charging-Netz (Ewiva) zu etablieren.

Auch in den USA und in China plant Volkswagen, das öffentliche Schnellladenetz auszubauen:

- In Nordamerika soll die Ladeinfrastruktur von Electrify America bis 2025 auf mehr als 8.000 Standorte erweitert werden.
- In China plant Volkswagen über das Joint Venture CAMS insgesamt 17.000 Schnellladepunkte bis 2025.

Bis 2025 sind gemeinsam mit Partnern insgesamt mehr als 40.000 Schnellladepunkte in Europa, China und in den USA geplant. Rund die Hälfte davon ist bereits aktiv. Für das Gesamtprogramm in Europa will Volkswagen bis 2025 circa 400 Mio. € aufwenden.

Schnellladepunkte bis 2025



Pilotprojekte zur smarten Netzintegration

Volkswagen plant, das Elektroauto künftig in private, geschäftliche und öffentliche Energiesysteme zu integrieren. Dadurch könnte regenerativer Strom aus der Solaranlage dann im Fahrzeug gespeichert und bei Bedarf wieder in das Hausnetz zurückgespeist werden. Dazu hat das Unternehmen bereits mehrere Pilotprojekte angestoßen. So erprobten Elli und der regionale Verteilnetzbetreiber MITNETZ STROM von Juli bis September 2022 die smarte Netzintegration von E-Fahrzeugen in Sachsen. Anfang 2023 zogen die Beteiligten ein positives Fazit: Eine smarte Netzintegration erhöhe den Anteil des eingespeisten Stroms aus erneuerbaren Energien, vergünstige das Laden von E-Autos und entlaste lokale Stromnetze.

TRATON SE erleichtert Laden von elektrischen Lkw

Mit einem neuen Dienst, der TRATON Charging Solutions AB, bietet die TRATON SE den Kunden ihrer Marken seit 2023 einen Zugang zu Ladestationen – und erleichtert ihnen damit den Umstieg auf batterieelektrische Nutzfahrzeuge. Der Dienst umfasst das derzeit größte Netz öffentlicher Ladestationen in zwölf Ländern Europas und bündelt Vertragsabschluss, Rechnungsstellung, Routenplanung und Nutzungsinformationen unter einem Dach. Mit dem neuen Angebot möchte TRATON SE dazu beitragen, den wachsenden Bedarf an Lademöglichkeiten außerhalb der Betriebshöfe zu decken, der mit dem Anstieg elektrischer Nutzfahrzeuge einhergeht.

Steigerung der Fahrzeugeffizienz

Systemseitige Angebote sollen die Effizienz des Fahrzeugbetriebes hinsichtlich des Energieverbrauches fördern. Beispielsweise unterstützt die Fahrprofilauswahl über eine Option das kraftstoffsparende Fahren. Zusätzlich gibt es bei manuell geschalteten Fahrzeugen Empfehlungen für Gangwechsel, die Auswahl einer ökologischen Routenplanung in Navigationssystemen und Spritpartipps.

Elektrofahrzeuge CO₂-neutral übergeben

Wir haben als freiwillige Maßnahme bereits 2022 beschlossen, eine Reihe von Elektrofahrzeugen des Konzerns bilanziell CO₂-neutral an unsere Kunden in Europa zu übergeben. Auf diese Weise wollen wir ihnen, sofern sie sich für einen Ökostromvertrag für das Laden entscheiden, eine bilanziell nahezu vollständig CO₂-neutrale Mobilität ermöglichen. Solange wir CO₂-Emissionen nicht überall vermeiden können und erneuerbare Energien nicht überall einsetzbar sind, geschieht dies über freiwillige Kompensation der verbleibenden Treibhausgasemissionen aus der Lieferkette, Produktion und Logistik. Das gilt für MEB-Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und Škoda in Europa. Durch die Elektrifizierung und die bilanziell CO₂-neutrale Auslieferung in Europa rechnen wir mit einem steigenden Kompensationsbedarf für die nächsten Jahre.

Im Jahr 2023 belief sich dieser für den Konzern auf rund 8,45 Mio. t CO₂.

Im Rahmen der bilanziell CO₂-neutralen Übergabe gleichen wir die nicht vermeidbaren Emissionen aus den Lebenszyklusphasen, zum Beispiel aus Lieferkette oder Produktion, durch Klimaschutzprojekte mit hohen Zertifizierungsstandards aus. Hierzu gehören etwa der „Verified Carbon Standard“ (VCS), die „Climate, Community and Biodiversity Standards“ (CCB Standards) oder der „Gold Standard“. Ergänzend zu externen Zertifizierungsstandards beurteilen wir Kompensationsprojekte zur Qualitätssicherung auch nach eigenen Kriterien, welche im übernächsten Absatz erläutert werden.

Dekarbonisierung der Händlernetze

Um eine hohe Kundennähe sicherzustellen, erstreckt sich das Vertriebsnetz des Volkswagen Konzerns weltweit auf über 150 Märkte mit mehr als 17.000 Handels- und Servicestandorten. Damit verbunden sind jedoch entsprechende CO₂-Emissionen. Im Rahmen des Projekts „goTOzero retail“ arbeitet der Volkswagen Konzern daran, das gesamte Vertriebsnetz zu dekarbonisieren und dessen ESG-Leistung zu steigern. Seit seiner Gründung 2021 konnte das markenübergreifende Team hinter „goTOzero retail“ bereits wichtige Meilensteine erreichen. So wurde ein Zielpfad zur Dekarbonisierung definiert und durch das zuständige Gremium bestätigt. Demnach soll der CO₂-Fußabdruck des gesamten Handelsnetzes – ausgehend von 2020 als Basiswert – bis 2030 um mindestens 30 %, bis 2040 um mindestens 55 % und bis 2050 um mindestens 75 % gesenkt werden. Diese Ziele sollen allein durch entsprechende Reduktionsmaßnahmen erreicht werden. Im letzten Schritt werden nicht vermeidbare CO₂-Emissionen kompensiert. Seit 2022 wird der CO₂-Fußabdruck des gesamten Handels- und Servicenetzes jährlich in der Kategorie „Franchise“ der Scope-3-THG-Emissionen erfasst.

Um die richtigen Maßnahmen zur Dekarbonisierung zu identifizieren und erfolgreich umzusetzen, stehen den Betrieben Handbücher, Schulungen und Marketingmaterialien zur Verfügung, etwa ein umfassendes Guidebook oder ein webbasiertes Training sowie Videos zur Kommunikation gegenüber den Kunden. Darüber hinaus hat das Projektteam ein markenübergreifendes Zertifizierungssystem für das gesamte Handelsnetz entwickelt: die „goTOzero retail“-Zertifizierung, die auf etablierten Systemen wie dem ISO-14001-Standard, Gebäudezertifizierungen und Rating-Systemen basiert. Sie wird seit 2023 in elf Märkten angewendet; ab 2024 sollen sukzessive alle 50 wesentlichen Handelsmärkte an der Zertifizierung teilnehmen. Sie decken 95 % des weltweiten Handels- und Servicenetzes ab. Derzeit wird außerdem ein Energie- und Ressourcenberatungskonzept entwickelt, das ab 2024 allen Märkten und Partnerbetrieben zur Verfügung stehen soll. Für neu errichtete und bestehende Gebäude strebt der Volkswagen Konzern eine höchstmögliche Energieeffizienz

und den Einsatz erneuerbarer Energien an, soweit dies wirtschaftlich und technisch machbar ist. Die Projektfortschritte von „goTOzero retail“ werden regelmäßig intern und extern kommuniziert.

Joint Venture für Kompensationsprojekte

Wir halten den Schutz natürlicher CO₂-Senken für eine wichtige Aufgabe. Maßnahmen in diesem Bereich sollten sowohl skalierbar sein als auch die Zusätzlichkeit und Dauerhaftigkeit atmosphärischer Kohlenstoffbindung gewährleisten können. Um unser Engagement im Bereich von Klimaschutzprojekten zu untermauern und eigene Projekte nach den höchsten Standards zu entwickeln, haben die VW Kraftwerk GmbH und ClimatePartner GmbH ein Joint Venture (JV) gegründet: die Volkswagen ClimatePartner GmbH. Sie entwickelt und finanziert zertifizierte Klimaschutzprojekte, die dem anerkannten Ausgleich von CO₂-Emissionen dienen. Eine zentrale Anforderung an alle Projekte ist, dass sie höchsten Qualitätsstandards entsprechen. Daher übernimmt das JV auch die Steuerung hinsichtlich der Qualitätssicherung. Kernaspekte sind die Zusätzlichkeit, Genauigkeit und Permanenz der Emissionsreduktionen, die sozioökonomische und ökologische Vorteilhaftigkeit für die Region sowie die regelmäßige Überprüfung durch unabhängige Dritte. Initiale Projektstandards sind der Verified Carbon Standard and Gold Standard. Das JV hat 2022 seine operative Arbeit aufgenommen und legt seinen Fokus dabei auf Waldschutzprojekte und naturbasierte Lösungen. Begleitet wird es von einem eigens eingerichteten unabhängigen Projektbeirat.



Investitionen und Partnerschaften ausbauen

Kein Unternehmen kann die großen Herausforderungen unserer Zeit alleine lösen. Dafür braucht es tragfähige Partnerschaften und sektorübergreifende Allianzen. Auch der Volkswagen Konzern setzt im Kontext der Dekarbonisierung auf die Zusammenarbeit mit Dritten.

Innovationen fördern: Bestätigung und Ausbau der Kooperation mit EIT InnoEnergy SE

Volkswagen setzt neben eigenen Aktivitäten verstärkt auf die Zusammenarbeit mit innovativen Start-ups, um neue Technologien und Geschäftsmodelle zu fördern. So haben wir im Berichtsjahr unsere seit 2021 bestehende strategische Partnerschaft mit EIT InnoEnergy SE, einem der weltweit führenden Innovationstreiber für die Energie- und Mobilitätswende, weiter ausgebaut. Mit dem erneuten Investment setzen wir die erfolgreiche Kooperation fort und tragen gemeinsam dazu bei, Innovationen in den Bereichen E-Mobilität und erneuerbare Energien zu beschleunigen.

Volkswagen Group Innovation neues Mitglied des MIT Future Energy Systems Center

Seit Anfang 2023 ist die Volkswagen Group Innovation Mitglied des Future Energy Systems Center der Massachusetts Institute of Technology Energy Initiative (MITEI). Ziel ist es, einen intensiven Austausch zwischen den Dozenten und Forschern des MIT und den Mitgliedsunternehmen zu ermöglichen, um dringende Herausforderungen im Energiebereich anzugehen und Lösungen für die Dekarbonisierung zu entwickeln. Das Zentrum verfolgt eine Reihe von Forschungsaktivitäten, die auf die Entwicklung des Elektrizitätssektors und die Mobilitätswende abzielen.

Strategische Kooperationen mit chinesischen E-Auto-Herstellern

Der Volkswagen Konzern hat im Berichtsjahr zwei Partnerschaften in China bekannt gegeben: eine strategische Kooperation zwischen der Marke Volkswagen Pkw und XPENG sowie den Ausbau der bestehenden Kooperationen zwischen Audi und SAIC. Damit treiben wir im Rahmen der „In China für China“-Strategie unsere lokale Elektrifizierungsstrategie weiter voran und bereiten die gemeinsame Entwicklung von intelligenten vollvernetzten Elektrofahrzeugen für den chinesischen Markt vor. Die China-spezifischen Fahrzeuge ergänzen das bestehende Produktportfolio. Ziel ist es, neue Kunden- und Marktsegmente auf dem chinesischen Markt zu erschließen und damit das Potenzial des dynamisch wachsenden Elektromarktes in China zu nutzen.

Dekarbonisierung vorantreiben: Venture Capital Fonds

Mit einem Venture Capital Fonds investiert Volkswagen seit 2023 zusätzlich in die Dekarbonisierung innerhalb und außerhalb des Konzerns. Der Fonds hat ein Volumen von 300 Mio. USD und soll Innovationen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Mobilität fördern. Betrachtet werden Innovationslösungen für alle Bereiche, die einen messbaren Einfluss auf die CO₂-Einsparung haben – von Themen im Bereich der Supply Chain und der Produktion bis hin zur Batterieentwicklung und nachhaltigen Materialien. Investiert wird vor allem in Start-ups in der Früh- und Wachstumsphase in den USA und Europa (einschließlich Israel). Der Fonds wurde mit einer marktüblichen Laufzeit von zehn Jahren aufgesetzt und wird von einem unabhängigen Managementteam geleitet. Neben Volkswagen soll er auch weiteren ausgewählten Investoren offenstehen.

EU zu Vorreiter für Klimaschutz machen: Engagement in der CEO Alliance

Volkswagen ist Mitglied in der „CEO Alliance for Europe’s Recovery, Reform and Resilience“, einer paneuropäischen und sektorübergreifenden Allianz großer Konzerne mit Sitz in Europa, die sich ausdrücklich zum Green Deal der EU und zu den damit verbundenen Klimaschutzzielen bekennen. Die CEO Alliance unterstützt das Ziel, die EU zur weltweit

führenden Region im Klimaschutz zu machen, Investitionen zu beschleunigen, Innovationen voranzutreiben und damit zukunftssichere Jobs zu schaffen.

Aktuell arbeiten die 9 Mitgliedsunternehmen an einer Reihe von Projekten. Dazu gehören eine Verpflichtung zu CO₂-neutralen Unternehmensgebäuden bis 2030, die Entwicklung eines Ladenetzes für Schwerlasttransporte auf bestimmten Autobahnen in Europa, ein Projekt zur Energiespeicherung in Gebäuden und eines zur Wertschöpfungskette für grünen Wasserstoff. Die CEO Alliance unterstützt außerdem das „Fit for 55“-Programm der EU-Kommission und schlägt rasche Maßnahmen zur Dekarbonisierung von Mobilität und Verkehr, zur Transformation des Gebäudesektors sowie eine zügige Dekarbonisierung des Energiesystems in der EU vor. Zudem spricht sich die CEO Alliance für eine CO₂-Bepreisung über Branchen- und Ländergrenzen hinweg aus und fordert politische Entscheidungsträger in Europa dazu auf, ein deutliches Preissignal zu setzen und das EU-Emissionshandelssystem kontinuierlich weiterzuentwickeln.

Ambitionierte Dekarbonisierungsziele definieren und verfolgen

Bis zum Jahr 2050 will der Volkswagen Konzern ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen sein. Für die Erreichung dieses Ziels sind neben CO₂-Reduktionsmaßnahmen und der Umstellung auf erneuerbare Energien auch Kompensationsmaßnahmen vorgesehen.

→ Um **50,4 %**

sollen die produktionsbedingten CO₂-Emissionen bis 2030 sinken.

Der Konzern hat sich das Ziel gesetzt, die produktionsbedingten CO₂-Emissionen seiner Pkw und leichten Nutzfahrzeuge bis 2030 um 50,4% zu senken – verglichen mit dem Basisjahr 2018. Die Science Based Targets Initiative (SBTi) hat dem Volkswagen Konzern bestätigt, dass das Unternehmen mit seiner Zielsetzung für die Produktionsphase (Scope 1 und 2) die Bedingungen zur Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius erfüllt. Die konzernweite Produktion leistet mit ihren verschärften CO₂-Einsparzielen auch einen Beitrag, um die gesamten Klimaziele der Volkswagen AG zu erreichen. Das Ziel, die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3) um 30% zu reduzieren, hat die SBTi dem Volkswagen Konzern als konform mit der Begrenzung der Erderwärmung auf 2 Grad Celsius bestätigt.

Bis 2030 will das Unternehmen 30% weniger CO₂ im Durchschnitt pro Fahrzeug (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) über den gesamten Lebenszyklus ausstoßen als 2018. Die Ziele sollen durch reine CO₂-Reduktion erreicht werden.

Dekarbonisierungsziele wurden darüber hinaus auch im Bereich der schweren Lkw und Busse formuliert, welche Unterziele für den Konzern darstellen. Beispielsweise verpflichtet sich Scania, seine absoluten Scope-1- und Scope-2-Treibhausgasemissionen bis 2025 um 50% gegenüber dem Basisjahr 2015 zu reduzieren. Das Unternehmen kündigte 2022 außerdem an, seine Lieferkette bis 2030 weitestgehend zu dekarbonisieren. Das betrifft die wichtigsten Produktionsmaterialien und größten Emissionsquellen Batterien, Stahl, Aluminium und Gusseisen. Die Scope-3-Treibhausgasemissionen aus der Nutzung der verkauften Fahrzeuge sollen bei Scania bis 2025 um 20% pro Fahrzeugkilometer sinken, ebenfalls ausgehend vom Basisjahr 2015. Die SBTi hat Scania bestätigt, dass diese Ziele einem Niveau entsprechen, das eine Begrenzung der Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius ermöglicht. Auch MAN verfügt über eine SBTi-Zertifizierung seines Dekarbonisierungsziels. Verglichen mit 2019 will das Unternehmen seine Scope-1- und Scope-2-Emissionen bis 2030 um 70% senken, seine Scope-3-Emissionen um 28%. Zusätzlich haben sich Scania und MAN zum Net-Zero-Standard der SBTi verpflichtet. Auch Volkswagen Truck & Bus und Navistar haben sich Reduktionsziele gesetzt und arbeiten daran, sich diese von der SBTi validieren zu lassen.

Dekarbonisierungsindex zur Messbarkeit der Zielerreichung

Mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI) verfügen wir über ein aussagekräftiges Messinstrument, das unsere Fortschritte und Zwischenergebnisse auf diesem Gebiet öffentlich und nachvollziehbar macht. Er bemisst sich nach den Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten (gemeinsam CO₂e) der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (inklusive der chinesischen Joint Ventures) und USA während des gesamten Lebenszyklus. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionsspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilität berechnet. Die CO₂-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionsspezifischen Strommischen berechnet. Die Wartung der Fahrzeuge wird hier nicht berücksichtigt. Unsere Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044 verifiziert worden. Im Scope 3 sind in einigen nicht direkt produktbezogenen Kategorien auch Emissionen aus weiteren Konzerneinheiten und Regionen enthalten.

Die DKI-Berechnungsmethodik wird in Abhängigkeit von internen und externen Anforderungen wie etwa neuen Prüfzyklen für Flottenemissionen regelmäßig angepasst. Für die Darstellung einer methodisch konsistenten Zeitreihe können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte an die neue Methodik angepasst und somit geändert werden.

→ Der **DKI** misst die durchschnittlichen Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA während des gesamten Lebenszyklus und wird in Tonnen CO₂ pro Fahrzeug angegeben. Er beinhaltet sowohl die direkten und indirekten CO₂-Emissionen der einzelnen Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) als auch weitere direkte und indirekte CO₂-Emissionen im Lebenszyklus der Fahrzeuge und darüber hinaus (Scope 3).

Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert im Durchschnitt 47,3 t CO₂ pro Fahrzeug. Im Vergleich zum Vorjahreswert bedeutet dies eine Reduktion um 0,5 t CO₂ pro Fahrzeug. Zurückzuführen ist dies vor allem auf geringere Emissionen in der Nutzungsphase beispielsweise durch gestiegene Anteile von Elektrofahrzeugen. Damit zeigt die Elektrifizierung des Portfolios, kombiniert mit dem Einsatz von erneuerbaren Energien in Produktion und Nutzungsphase, Wirkung.

Für das Jahr 2024 plant Volkswagen, die für die Basisjahre berichteten CO₂-Werte anzupassen. Das Greenhouse Gas Protocol sieht eine Rekalkulierung von Unternehmensemissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Es kann unterschiedliche Gründe geben, die Emissionen vergangener Jahre neu zu bewerten, um einen fairen Vergleich mit aktuellen Emissionen zu ermöglichen: Strukturelle Änderungen des Unternehmens, Änderungen der Berechnungsmethode, Steigerung der Genauigkeit von Emissionsfaktoren oder Aktivitätsdaten, Erkenntnisse über signifikante Fehler etc. Im Volkswagen Konzern werden Berechnungsänderungen einmal jährlich in einem festgelegten Prozess entschieden. Derzeit wird daran gearbeitet, auf Basis dieser Entscheidungen eine Rekalkulation der historischen Emissionen für die Basisjahre der aktuellen Klimaschutzziele durchzuführen und auditieren zu lassen. Beispiele für derzeit in der Bewertung befindliche Änderungen der Berechnungsprämissen für den DKI seit 2018 sind: Verfügbarkeit regionsspezifischer Ökobilanzen für den Markt China (seit 2022), Verwendung unternehmensspezifischer

Verschnittsraten für Stahl- und Aluminiumbauteile in der Produktion anstatt generischer Daten (seit 2022 [Aluminium] bzw. 2023 [Stahl]), Verwendung von Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP)- anstatt New European Driving Cycle (NEDC)-Verbrauchswerten für die Berechnung der Nutzungsphase (seit 2020), Verwendung spezifischer Daten für die Emissionen der Konzern-Franchises (insbesondere Autohäuser) anstatt generischer Werte (seit 2022), Berechnung generischer Ökobilanzen mit 0% Anteil recycelten Aluminiums (seit 2022).

Transparenz zu CO₂-Emissionen als Basis für Verbesserungen

Wir erheben jährlich mit dem Scope-1-bis-3-Inventar entsprechend den Vorgaben des international anerkannten Greenhouse Gas Protocols (GHG Protocol) den CO₂-Fußabdruck des Konzerns. Daraus können wir den Erfolg unserer Maßnahmen ablesen, aber auch die weiter bestehenden Handlungspotenziale erkennen.

Im DKI und Scope-1-bis-3-Inventar nicht dargestellt sind zusätzliche CO₂-Kompensationsprojekte, zum Beispiel für die bilanziell CO₂-neutrale Übergabe von Elektrofahrzeugen. Das Kompensationsvolumen im Berichtsjahr umfasste rund 9,0 Mio. t CO₂. Dies entspricht 1,2 t CO₂ pro Fahrzeug für alle im DKI enthaltenen Fahrzeuge.

In Übereinstimmung mit den vom World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) und vom World Resources Institute veröffentlichten Scope-3-Standards berichten wir im Jahr 2023 CO₂-Emissionen zu 13 der insgesamt 15 Scope-3-Kategorien. Demnach entstehen circa 22% des gesamten Scope-3-Aufkommens in der Emissionskategorie „Beschaffte Güter und Dienstleistungen“ sowie 72% in der „Nutzungsphase“ (Well-to-Wheel). Zur Berechnung der Emissionen der Nutzungsphase werden im DKI und im Scope-3-THG-Inventar Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilität genutzt.

Die Berechnung der CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase des Scope-3-THG-Inventars basiert auf einem Konzernflottenwert, der durch die Neuwagenflotte (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) in den drei Regionen Europas (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), USA und China (inklusive der chinesischen Joint Ventures) repräsentiert wird. Um ein möglichst vollständiges Bild zu erhalten, erfassen wir in dieser Kategorie zusätzlich auch die Emissionen, die bei der Herstellung und dem Transport der Kraftstoffe (Well-to-Tank) entstehen.

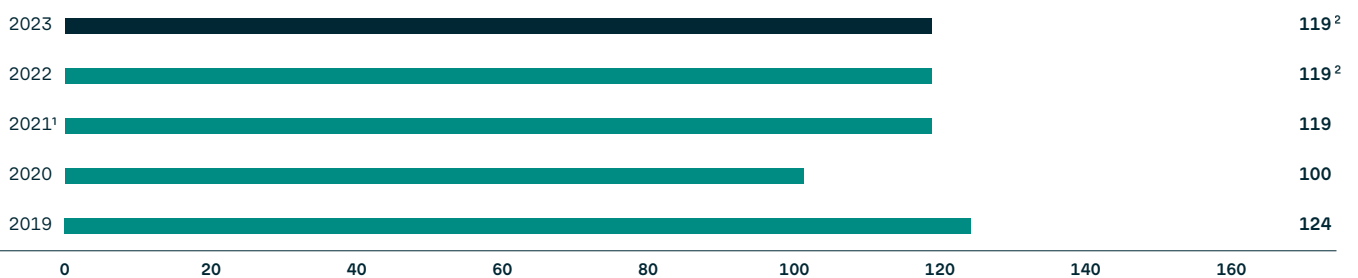
CO₂-Flottenemissionen Europa (EU27+2)

Um die Wirksamkeit unserer Maßnahmen zur Reduzierung der CO₂-Emissionen unserer Fahrzeuge zu messen, erheben wir in Europa und in den USA die Kennzahl CO₂-Flottenemissionen. Für die 27 EU-Staaten ohne Malta, zuzüglich Norwegen und Island (EU27+2), hat die EU-Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 119 g CO₂/km (WLTP) emittiert, gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 122 g CO₂/km (WLTP). Damit hat der Volkswagen Konzern das CO₂-Flottenziel der EU übererfüllt. Alle genannten Werte verstehen sich vorbehaltlich der Bestätigung der CO₂-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Eine Zielverschärfung erfolgt ab 2025: Demnach hat die EU-Kommission das Ziel einer CO₂-Reduktion von 15 % gegenüber 2021 festgelegt, was für unsere EU-Pkw-Neuwagenflotte einem CO₂-Zielwert von unter 100 g CO₂/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 55 % festgelegt, dies entspricht einem CO₂-Zielwert von unter 50 g CO₂/km. Wir gehen davon aus, dass unsere EU-Pkw-Neuwagenflotte das Ziel für 2025 erfüllen und das Ziel für das Jahr 2030 übererfüllen kann. Für das Jahr 2035 gilt ein CO₂-Reduktionsziel von 100 % für Pkw.

Die EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 187 g CO₂/km (WLTP) gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 204 g CO₂/km (WLTP) emittiert. Damit hat der Volkswagen Konzern das CO₂-Flottenziel der EU übererfüllt. Alle genannten Werte verstehen sich vorbehaltlich der Bestätigung der CO₂-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Eine Zielverschärfung erfolgt ab 2025: Demnach schreibt die EU-Kommission eine CO₂-Reduktion von 15 % gegenüber 2021 vor, was für unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge einem CO₂-Zielwert von unter 180 g CO₂/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 50 % festgelegt, dies entspricht einem CO₂-Zielwert von unter 105 g CO₂/km. Wir gehen davon aus, dass unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge das Ziel für 2025 erfüllen und das Ziel für das Jahr 2030 übererfüllen kann. Für das Jahr 2035 gilt ein CO₂-Reduktionsziel von 100 % für leichte Nutzfahrzeuge. In den Märkten UK und Schweiz/Liechtenstein wurden die gesetzlichen Vorgaben von der Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns für das Berichtsjahr erreicht. Die Neuwagenflotte der leichten Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat die gesetzlichen Vorgaben für das Berichtsjahr in UK erreicht, jedoch in der Schweiz knapp verfehlt.

CO₂-Emission der europäischen (EU27+2) Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns

in Gramm pro Kilometer (WLTP)



¹ Die Berechnung der CO₂-Flottenemissionen seitens der EU-Kommission wurde 2021 von NEFZ auf WLTP umgestellt.

² Vorbehaltlich der Bestätigung der CO₂-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission.

CO₂-Flottenemissionen USA

In den USA ist die Emissionsgemeinschaft – bestehend aus den Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche – verpflichtet, die Vorschriften der zwei Regulierungen Greenhouse Gas (GHG) und Corporate Average Fuel Economy (CAFE) einzuhalten. Aufgrund der abweichenden Länge eines Modelljahres – der in den USA verwendete Bilanzzeitraum – und des Kalenderjahres, sind die Werte für das aktuelle und vorhergehende Modelljahr durch interne Berechnungen hergeleitet. Der GHG CO₂-Wert für das Modelljahr 2023 (interner Datenstand September 2023) der Flotten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge liegt im Durchschnitt bei 133 g CO₂/km (Modelljahr 2022: 142 g CO₂/km) gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 122 g CO₂/km (Modelljahr 2022: 136 g CO₂/km). Unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben im Rahmen der Regulierungen GHG und CAFE sowie extern erworbener Credits konnte der Volkswagen Konzern die geltenden Vorgaben – vorbehaltlich der Anerkennung durch die Behörden – einhalten. Der für das Modelljahr 2023 genannte Wert versteht sich ebenfalls vorbehaltlich der Anerkennung durch die Behörde EPA. Für das Jahr 2025 gehen wir in den USA von einem CO₂-Zielwert von circa 110 g CO₂/km aus und rechnen damit, dass wir dieses Ziel erreichen. Für 2030 wollen wir den Elektrofahrzeug-Anteil unserer Neuwagenflotte auf deutlich über 50 % erhöhen und wären damit im Zielkorridor der aktuellen Administration.

Dekarbonisierungsziele erreichen

Um die Treibhausgasemissionen über den gesamten Lebenszyklus der Volkswagen Produkte zu beeinflussen, stehen uns vor allem zwei Hebel zur Verfügung: die Elektro-Offensive des Konzerns und die Erneuerbare-Energien-Strategie.

Für die Strategie- und Zielentwicklung sowie die Umsetzung des Programms und der Flottencompliance sind der KSK FC und ein eigens gegründetes Projekthaus Dekarbonisierung zuständig. Ihm gehören Experten aller Marken und relevanten Fachbereiche an. In einem festgelegten Prozess, der von der Leitung des Projekthauses Dekarbonisierung und der KSK FC gesteuert wird, überprüfen wir die Maßnahmen, mit denen wir das Ziel der Dekarbonisierung erreichen können. Alle Produktionsstandorte sowie die Marken und Regionen haben Dekarbonisierungsroadmaps erstellt. Mit einem Tracking-system wird der Grad der Zielerreichung gemessen. Verfehlen wir unser Ziel, setzen wir Korrekturmaßnahmen um. Die schweren Nutzfahrzeuge der TRATON SE haben einen erheblichen CO₂-Fußabdruck und sind deshalb Bestandteil eines eigenen Dekarbonisierungsprogramms, das mit dem bestehenden Dekarbonisierungsprogramm für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge über Schnittstellen verbunden ist. Das Programm und die damit verbundenen Maßnahmen sollen Fortschritte bei der Reduzierung von Treibhausgasemissionen ermöglichen.

CO₂-Emission nach GHG für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns in den USA

in Gramm pro Kilometer für das Modelljahr



¹ Vorbehaltlich der Einreichung des Final MY Reports MY23 und der anschließenden Anerkennung durch EPA und CARB (interner Datenstand September 2023).

² Vorbehaltlich der Anerkennung durch EPA und CARB (Final MY Report MY22 eingereicht, aber noch nicht bestätigt).

Kennzahlen Dekarbonisierung	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Dekarbonisierungsindex¹ GRI 305-4 WLTP strategische Kennzahl	in t CO ₂ /Fzg.	47,3	47,8 (48,0)	Die Kennzahl umfasst Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierende Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA. Vor allem Einsparungen in der Nutzungsphase (beispielsweise durch gestiegene Anteile von Elektrofahrzeugen) haben zu einer Reduktion des DKI um 0,5 t CO ₂ /Fzg. geführt. Der DKI für die Jahre 2022 und 2023 wird ohne Berücksichtigung von Kompensationsmaßnahmen ausgewiesen. Um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen, wurde der 2022 berichtete DKI (48,0 t CO ₂ /Fzg.) an neue Berechnungsprämissen angepasst (Fehlerbehebung Logistik und Franchises, Inflationsbereinigung Kategorien 2, 8 und 13).
Durchschnittliche Emissionen Pkw-Neuwagenflotte (strategische Kennzahl)				
EU	g CO ₂ /km	119	119	
USA	g CO ₂ /km	133	142	Emissionsgemeinschaft: Volkswagen Pkw, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche. Prognosewert: Der für das Modelljahr 2023 genannte Wert versteht sich ebenfalls vorbehaltlich der Bestätigung durch die Behörde EPA.
Alternative Antriebstechnologien im Konzern				Produktion Volkswagen Konzern: Volkswagen Pkw, Audi, Škoda, SEAT, Volkswagen leichte Nutzfahrzeuge
weltweit				
Gasantrieb (Erd- und Flüssiggas)	Anzahl produzierte Fzg./ prozentuale Veränderung	7.189/ -53,3	15.387/ -56,3	
Hybridantrieb	Anzahl produzierte Fzg./ prozentuale Veränderung	253.009/ +10,1	229.882/ -4,2	
Elektroantrieb	Anzahl produzierte Fzg./ prozentuale Veränderung	769.431/ +32,7	580.023/ +35,5	
Alternative Antriebe (gesamt)	Anzahl produzierte Fzg./ prozentuale Veränderung	1.029.629/ +24,8	825.292/ +17,4	
Europa				EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island

¹ Die Berechnung des DKI-Wertes für Scope 3 Kategorie 4 und 9 (Logistik) wies in den vergangenen Jahren einen Fehler auf, weil Fahrzeugvolumen der chinesischen Joint Ventures nicht korrekt berücksichtigt wurden. Im Berichtsjahr wurde der Fehler korrigiert und historische Werte wurden entsprechend angepasst. Die Berechnung des DKI-Wertes für Scope 3 Kategorie 14 (Franchises) wurde im Berichtsjahr vereinheitlicht, sodass die prozessbedingt im Vorjahr des Berichtsjahres erhobenen Emissionen jetzt durch das entsprechende Fahrzeugvolumen des Vorjahres des Berichtsjahres geteilt werden. Der Vorjahreswert wurde entsprechend angepasst.

Kennzahlen Dekarbonisierung	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Gasantrieb (Erd- und Flüssiggas)	Anzahl produzierte Fzg./ prozentuale Veränderung	7.104/ -53,4	15.240/ -56,4	
Hybridantrieb	Anzahl produzierte Fzg./ prozentuale Veränderung	206.322/ +24,0	166.415/ -16,2	
Elektroantrieb	Anzahl produzierte Fzg./ prozentuale Veränderung	447.656/ +31,3	340.952/ +17,8	
Alternative Antriebe (gesamt)	Anzahl produzierte Fzg./ prozentuale Veränderung	661.082/ +26,5	522.607/ 0,0	
Product Carbon Footprint (DKI) GRI 305-4	in t CO ₂ /Fzg.	47,3	47,8 (48,0)	siehe auch Hinweis Dekarbonisierungsindex
THG-Emissionen Scope 1 (absolut) ^{2,3} GRI 305-1	in Mio. t CO ₂	4,03	4,48	
davon Volkswagen AG	in Mio. t CO ₂	1,83	2,04	
THG-Emissionen Scope 1 (spezifisch) ³ GRI 305-4	in kg CO ₂ /Fzg.	363	418	Pkw & leichte Nfz
in der Volkswagen AG	in kg CO ₂ /Fzg.	2.243	3.060	
THG-Emissionen Scope 2 (absolut) ² GRI 305-2	in Mio. t CO ₂	1,96	2,11	
davon Volkswagen AG	in Mio. t CO ₂	0,12	0,11	
THG-Emissionen Scope 2 (spezifisch) GRI 305-4	in kg CO ₂ /Fzg.	204	236	Pkw & leichte Nfz
in der Volkswagen AG	in kg CO ₂ /Fzg.	145	167	
THG-Emissionen Scope 3 GRI 305-3	in Mio. t CO₂	413,95	396,39	
Kategorie 1: Einge kaufte Güter und Dienstleistungen	in t CO ₂ /in %	89.572.138/ 21,6	80.786.280/ 20,4	Die CO ₂ -Emissionen der Kategorie 1 beziehen sich auf die Supply-Chain-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Sie wurden auf Basis von 68 produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert worden. Wesentliche Veränderungstreiber sind ein gestiegenes durchschnittliches Fahrzeuggewicht und eine gestiegene Produktionszahl.
Kategorie 2: Kapitalgüter	in t CO ₂ /in %	5.716.214 / 1,4	6.633.357/ 1,7	Die mit Investitionsgütern verbundenen Emissionen wurden auf der Grundlage einer wirtschaftlichen Input-Output-Analyse unter Verwendung der Investitionsdaten im Geschäftsbericht der Volkswagen AG berechnet. Ab dem Berichtsjahr 2023 werden die in der Berechnung verwendeten Emissionsfaktoren inflationsbereinigt.

² Scope: In der Konzernbetrachtung sind im Berichtsjahr folgende Standorte nicht enthalten: vier Service-Center von Scania (Johannesburg, Narasapura, Kuala Lumpur, Taoyuan City), ein Standort von MAN Truck & Bus SE (Serendah), ein Standort in China (Suzhou) sowie ein aktuell noch im Bau befindlicher Standort in China (Changchun) mit geplantem Produktionsstart zu Ende 2024. Daten für den Dezember des Berichtsjahres beruhen ggf. auf Schätzungen. Etwaige Schätzwerte des Vorjahres wurden bei der aktuellen Datenerhebung ersetzt.

³ Die Kennzahlen enthalten unvollständige Daten der Standorte von MAN Truck & Bus SE.

Kennzahlen Dekarbonisierung	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)	in t CO ₂ /in %	983.498 / 0,2	1.034.162 / 0,3	Der konzernweite Energieverbrauch wird jährlich in unserem internen Umweltinformationssystem erfasst und mithilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Energieträger aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO ₂ -Äquivalente umgerechnet.
Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert)	in t CO ₂ /in %	4.153.587 / 1,0	4.124.894 / 1,0	Diese Zahl entspricht den CO ₂ -Emissionen aus Energieträgerbereitstellung und -einsatz, sowohl aus eingehenden als auch ausgehenden Transporten sowie Transportprozessen zwischen unseren Standorten weltweit (exklusive der chinesischen Joint Ventures). Transportdaten werden aus internen Transport-IT-Systemen für alle Verkehrsträger sowie manuell erfassten Prozessen abgeleitet. Wert gemäß CDP-Bericht 2023 – der Wert für das Berichtsjahr 2023 wird für die CDP-Berichtserstattung 2024 ermittelt.
Kategorie 5: Abfall	in t CO ₂ /in %	1.050.976 / 0,3	909.775 / 0,2	Das konzernweite Abfallaufkommen wird jährlich in unserem internen Umweltinformationssystem erfasst und mithilfe von Emissionsfaktoren für die verschiedenen Abfallströme aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO ₂ -Äquivalente umgerechnet.
Kategorie 6: Geschäftsreisen	in t CO ₂ /in %	248.450 / 0,1	123.816 / 0,0	Die Emissionen werden seit dem Berichtsjahr 2022 auf Basis der tatsächlichen Flug- und Bahnreisen der Volkswagen AG kalkuliert und auf den Konzern hochgerechnet. Die Steigerung der Emissionen ist auf den Entfall von Reisebeschränkungen im Verlauf des Berichtsjahres zurückzuführen.
Kategorie 7 ⁴ : Pendeln der Arbeitnehmer	in t CO ₂ /in %	1.114.774 / 0,3	1.099.091 / 0,3	Die CO ₂ -Emissionen basieren auf Aktivitätsdaten, welche in einer spezifischen Umfrage erhoben worden sind, die das Pendeln zu/von unserem größten Standort in Wolfsburg darstellt. Die Berechnung geht von 220 Arbeitstagen pro Jahr und einer Aufteilung auf die Verkehrsträger von 75 % Auto, 10 % Zug (Fernverkehr), 5 % öffentlicher Verkehr (Landverkehr) und 10 % öffentlicher Verkehr (innerstädtisch) aus. Die entsprechenden Emissionsfaktoren für diese vier Verkehrsträger wurden auf der Grundlage externer generischer Datenquellen ermittelt. Die weltweiten pendlerbedingten Scope-3-Emissionen wurden, ausgehend von den Wolfsburger Ergebnissen, auf Basis der Mitarbeiterzahl hochgerechnet.
Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen	in t CO ₂ /in %	259.659 / 0,1	413.446 / 0,1	Die Berechnung basiert auf konzernweiten Zahlungen für Nutzungsrechte an Grundstücken, Bauten und Bauten auf fremden Grundstücken. Die Emissionen für diese Kategorie wurden mit einer wirtschaftlichen Input-Output-Bewertung geschätzt. Ab dem Berichtsjahr 2023 werden die in der Berechnung verwendeten Emissionsfaktoren inflationsbereinigt.

⁴ Aufgrund des geringen Emissionsanteils (< 0,5 %) erfolgte die bisherige Berechnung auf einem generischen Ansatz. Eine Weiterentwicklung der Methodik mithilfe internationaler generischer Bezugsdaten wird für die Emissionen der Kategorie „Commuting“ im Berichtsjahr 2024 umgesetzt.

Kennzahlen Dekarbonisierung	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert)				enthalten in Kategorie 4
Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte				enthalten in Scope 1
Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte	in t CO ₂ /in %	299.195.581/ 72,3	288.543.814/ 72,8	Die CO ₂ -Emissionen umfassen die Well-to-Wheel-Emissionen aller im Jahr 2023 verkauften Pkw und leichten Nutzfahrzeuge bei einer angenommenen Lebenslaufleistung von 200.000 km. Die Berechnung beruht auf den gewichteten durchschnittlichen Flottenemissionen [g CO ₂ /km] in den Hauptmärkten Europas (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA nach den aktuell gesetzlich geltenden Fahrzyklen. Für die Berechnung der entsprechenden Well-to-Tank-Emissionen wurden regionspezifische Emissionsfaktoren für Kraftstoff- und Stromlieferketten aus einer repräsentativen generischen Datenbank verwendet. Der Wert berücksichtigte im Bericht des Vorjahres fälschlicherweise Fahrzeuge der Marke Bugatti, allerdings nicht leichte Nutzfahrzeuge der Marke MAN. Der Wert des Vorjahres wurde daher korrigiert.
Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende	in t CO ₂ /in %	609.577/ 0,1	552.289/ 0,1	Die CO ₂ -Emissionen der Kategorie 12 beziehen sich auf die potenziellen End-of-Life-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Sie wurden auf Basis von 68 produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert worden.
Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen	in t CO ₂ /in %	8.627.724/ 2,1	9.162.826/ 2,3	Die Berechnung basiert unter anderem auf konzernweit erhaltenen Zahlungen für Nutzungsrechte an Grundstücken, Bauten und Bauten auf fremden Grundstücken. Die Emissionen für diese Kategorie wurden mit einer wirtschaftlichen Input-Output-Bewertung geschätzt. Ab dem Berichtsjahr 2023 werden die in der Berechnung verwendeten Emissionsfaktoren inflationsbereinigt.
Kategorie 14: Franchise	in t CO ₂ /in %	2.415.100/ 0,6	3.009.100/ 0,8	Seit dem Berichtsjahr 2022 basiert die Berechnung auf einer jährlichen Evaluation der CO ₂ -Emissionen der Handels- und Servicepartner des Volkswagen Konzerns auf Basis der Energieverbräuche der Standorte und länderspezifischer Emissionsfaktoren. Letztere stammen aus einer repräsentativen generischen Datenbank.

EU-Taxonomie

Ökologisch nachhaltig wirtschaften – das ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die EU hat Kriterien definiert, um den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit von Unternehmen zu bestimmen: Wir gestalten mit unseren taxonomiekonformen Investitionen in Entwicklungsleistungen und Sachanlagen bereits heute die Zukunft im Sinne der EU-Taxonomie ökologisch nachhaltig.

Hintergründe und Ziele

Im Rahmen des European Green Deal hat die Europäische Union (EU) die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Finanzsektor soll entscheidend dazu beitragen, dieses Ziel zu verwirklichen. Dazu hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft“ veröffentlicht. Sie zielt darauf ab, die Finanzierung der Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu unterstützen, und enthält Vorschläge für Maßnahmen in den Bereichen Finanzierung des Übergangs zur Nachhaltigkeit, Inklusivität, Widerstandsfähigkeit und Beitrag des Finanzsektors sowie globale Ambition. Sie basiert auf dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums von 2018 und enthält neben den Bausteinen „Offenlegungen“ und „Instrumente“ als wesentlichen Baustein die EU-Taxonomie (Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörnde erlassene delegierte Rechtsakte).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Eine Wirtschaftstätigkeit gilt als taxonomiefähig (eligible), wenn sie in der EU-Taxonomie aufgeführt ist und somit potenziell zur Verwirklichung mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele beitragen kann:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Sie ist erst dann als ökologisch nachhaltig, also als taxonomiekonform (aligned), einzustufen, wenn alle der folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:

- Erbringung eines substanziellen Beitrags zu einem der Umweltziele durch Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Bewertungskriterien, zum Beispiel Höhe der CO₂-Emissionen für das Umweltziel Klimaschutz.
- Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Do-No-Significant-Harm(DNSH)-Kriterien, die verhindern, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele kommt, zum Beispiel durch die Produktion oder das Produkt.
- Einhaltung von Rahmenwerken zum Mindestschutz (Minimum Safeguards), die für alle Wirtschaftstätigkeiten gelten und sich vor allem auf Menschenrechte, Sozial- und Arbeitsstandards beziehen.

Der Volkswagen Konzern unterstützt das übergeordnete Ziel der EU. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein.

Berichterstattung für das Geschäftsjahr 2023

Der Volkswagen Konzern hat gemäß EU-Taxonomie für das Geschäftsjahr 2023 erstmals über alle Umweltziele zu berichten. Neben Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel wurden nun die vier weiteren Umweltziele Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sowie Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme definiert. Die Angaben zu den Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Volkswagen Konzerns einbezogenen Gesellschaften. Dementsprechend sind Volumina und Finanzdaten unserer chinesischen Joint Ventures nicht berücksichtigt.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und die bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht letztlich das Risiko, dass die als taxonomiekonform ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Unsere Interpretation ist nachstehend dargestellt.

Wirtschaftsaktivitäten des Volkswagen Konzerns

Mit der Konzernstrategie „NEW AUTO – Mobility for generations to come“ bereiten wir uns auf die globalen Veränderungen der Mobilität vor und treiben damit die Transformation von Volkswagen zu einem Anbieter nachhaltiger Mobilität maßgeblich voran. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktportfolios sowie unserer Standorte haben dabei unsere besondere Aufmerksamkeit.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im fahrzeugbezogenen Geschäft mit Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen sowie Motorrädern beinhalten die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen. Dazu zählen

wir auch unsere Finanzdienstleistungen und weitere fahrzeugbezogene Dienste und Leistungen. Aktivitäten in diesen Bereichen sind im Sinne der EU-Taxonomie geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz durch den Ausbau sauberer oder klimaneutraler Mobilität zu erbringen.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im Bereich Power Engineering umfassen die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung sowie den Vertrieb und Service von Maschinen und Apparaten. Auch diese Aktivitäten sind dem Umweltziel Klimaschutz zuzuordnen.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für uns keine Aktivitäten, die eigens einem der fünf weiteren Umweltziele Rechnung tragen.

Die Zuordnung unserer Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts sowie von Power Engineering zu den in der EU-Taxonomie im Umweltziel Klimaschutz aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann in Zukunft zu Anpassungen der Wirtschaftstätigkeiten führen.

Wirtschaftstätigkeit gemäß EU-Taxonomie	Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit	Zuordnung im Volkswagen Konzern
Umweltziel: Klimaschutz		
3. Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren		
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff.	Power Engineering
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von CO ₂ -armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen.	Fahrzeugbezogenes Geschäft
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	Herstellung von Technologien, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen, sofern diese Technologien nicht unter die anderen Wirtschaftstätigkeiten des verarbeitenden Gewerbes/der Herstellung von Waren fallen.	Power Engineering
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten, die für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung des Fahrzeugs von wesentlicher Bedeutung sind.	Fahrzeugbezogenes Geschäft
9. Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen		
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	Forschung, angewandte Forschung und experimentelle Entwicklung im Bereich von Lösungen, Prozessen, Technologien, Geschäftsmodellen und anderen Produkten für die Verringerung oder Vermeidung oder den Abbau von Treibhausgasemissionen, bei denen die Eignung zur Verringerung oder Vermeidung oder zum Abbau von Treibhausgasemissionen bei den Wirtschaftstätigkeiten, auf die abgezielt wird, wenigstens in einem einschlägigen Umfeld im Einklang mit mindestens dem Technologie-Reifegrad 6 nachgewiesen wurde.	Power Engineering

Wirtschaftstätigkeiten fahrzeugbezogenes Geschäft

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“

Wir ordnen alle Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts, die im Zusammenhang mit der Entwicklung, der Produktion, dem Vertrieb einschließlich der Finanzdienstleistungen sowie dem Betrieb und Service von Fahrzeugen stehen, dieser Wirtschaftstätigkeit zu. Dies bezieht sich unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie auf alle von uns hergestellten Pkw, leichten Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Motorräder und schließt auch die Originalteile ein.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir die von uns hergestellten Fahrzeuge nach Modellen und Antriebstechnologien differenziert und die mit diesen verbundenen CO₂-Emissionen gemäß der aktuell gültigen Vorschriften analysiert. So haben wir aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, die die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substantielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) des Volkswagen Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dies darüber hinaus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit CO₂-Emissionen von weniger als 50 g/km gemäß WLTP – darunter fällt der größte Teil unserer Plug-in-Hybride. Dazu zählten bis zum 31. Dezember 2022 auch Busse, die den Anforderungen der Euro-6-Norm Stufe E entsprachen.

Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“

Im Berichtsjahr wurde die EU-Taxonomie um diese Wirtschaftstätigkeit erweitert, damit auch die Komponenten berücksichtigt werden, die eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen. Wir ordnen hier den Verkauf an Dritte der von uns produzierten Motoren und Aggregate für vollelektrische Fahrzeuge zu; dies umfasst im Wesentlichen den Verkauf dieser Komponenten an unsere chinesischen Joint Ventures.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und unseres Erachtens ebenfalls diesen Wirtschaftstätigkeiten zuzuordnen sind, berücksichtigen wir zunächst nicht beziehungsweise interpretieren diese zunächst als nicht taxonomiefähig, da zum heutigen Stand der Regelungen der EU-Taxonomie noch unklar ist, wo sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen wären. Darunter fallen insbesondere der Verkauf von weiteren Motoren und Aggregaten sowie Teilleistungen, der Handelsverkauf konzernfremder Produkte und die lizenzierte Fertigung durch Dritte. Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, die wir im Konzernabschluss vor allem unter „Sonstige Umsatzerlöse“ abbilden, sind nach aktueller Einschätzung keiner Wirtschaftstätigkeit der EU-Taxonomie zuzuordnen und wurden von uns daher zunächst als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Wirtschaftstätigkeiten Power Engineering

Im Bereich Power Engineering haben wir unsere Aktivitäten hinsichtlich der Klassifizierung gemäß EU-Taxonomie analysiert und diese mit Ausnahme des Neubaugeschäfts mit Schwerölmotoren sowie einzelner Komponenten zur Förderung und Verarbeitung fossiler Energieträger als taxonomiefähig identifiziert. Um darüber hinaus für einzelne Aktivitäten den substantiellen Beitrag zum Klimaschutz nachweisen zu können, haben wir eine systematische, parametrisierte Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-Treibhausgas(THG)-Emissionen entwickelt, die den Anforderungen des Einzelmaschinen- und Anlagenbaus gerecht wird. Dieser Ansatz wurde für erste Projekte durch einen unabhängigen Dritten bestätigt und soll zukünftig auf weitere Anwendungsfälle ausgedehnt werden.

Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“

Unsere Aktivitäten in Bezug auf die Herstellung von Anlagen für die Erzeugung von Wasserstoff sind taxonomiefähig: Hierzu zählen die von uns hergestellten Elektrolyseure sowie die durch uns errichteten kompletten Wasserstoff-Anlagen. Für den substantiellen Beitrag ist darüber hinaus ein Nachweis bezüglich der Lebenszyklus-THG-Emissionen des später vom Nutzer der Anlage hergestellten Wasserstoffs zu erbringen, was in Abhängigkeit von der zur Elektrolyse verwendeten Energiequelle steht.

Die Herstellung von Anlagen zur Verwendung von Wasserstoff, wie sie für eine wasserstoffbasierte Energie- und Rohstoffversorgung benötigt werden, leistet einen substantiellen Beitrag zum Klimaschutz. Hierzu zählen die von uns hergestellten Kompressoren für den Transport, die Verdichtung oder die Verflüssigung von Wasserstoff, Tanks und Equipment zur Speicherung von Wasserstoff sowie Reaktoren und Anlagen zur Verarbeitung von Wasserstoff zu wasserstoffbasierten synthetischen Brennstoffen.

Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“

Die Beschreibung dieser Wirtschaftstätigkeit führt dazu, dass nur die hergestellten Technologien taxonomiefähig sind, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen. Wir ordnen hierunter alle Neubauprodukte ein, die den Einsatz von Gas und klimaneutralen, synthetischen Kraftstoffen ermöglichen wie beispielsweise die Herstellung von Gas- und Dual-Fuel-Motoren, alle Industrielösungen zur Energiespeicherung und Sektorkopplung, zum Beispiel Wärmepumpen, sowie alle Lösungen für die Abscheidung, anschließende Speicherung oder erneute Nutzung von CO₂ (Carbon Capture Utilisation and Storage-Technologie, CCUS). Diese Aktivitäten werden durch das Service-und-After-Sales-Geschäft komplettiert, das die Ertüchtigung und Modernisierung bestehender Anlagen

umfasst. Zum Beispiel rüsten wir durch sogenannte „Retrofits“ die maritime Bestandsflotte technisch so um, dass Einsparungen von CO₂-Emissionen ermöglicht werden. Für den substanziellen Beitrag zur Wirtschaftstätigkeit 3.6 ist nachzuweisen, dass die Verwendung des hier berichteten Produkts erhebliche Einsparungen an Lebenszyklus-THG-Emissionen im Vergleich zu der am Markt verfügbaren leistungsfähigsten Alternative ermöglicht. Die Betrachtung der Lebenszyklus-THG-Emissionen des Produkts selbst reicht für den Nachweis nicht aus, vielmehr ist zusätzlich die Differenz zu den Emissionen der Alternativtechnologie zu berechnen und zu bewerten. Dazu wenden wir die systematische, parametrisierte Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-THG-Emissionen auf die von uns hergestellten Industrielösungen CCUS, Großwärmepumpen, Energiespeichersysteme und Anwendungen in der Papierindustrie an.

Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“

Hierunter fällt gemäß Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit unter anderem die angewandte Forschung im Bereich von Technologien zur Verringerung oder Vermeidung von Treibhausgasemissionen. Wir ordnen hier unser Lizenzgeschäft ein, über das wir unsere Entwicklungsleistungen in Form von Fertigungsunterlagen zur Verfügung stellen, auf Basis derer unsere Lizenznehmer berechtigt sind, entsprechende Gas- und/oder Dual-Fuel-Motoren zu fertigen.

Do No Significant Harm (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“, 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ sowie 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ und 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ analysiert.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft wurde die jeweilige Analyse im Wesentlichen auf Ebene der Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute oder zukünftig Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Komponenten gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen – auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften. Von den rund 40 einbezogenen Standorten liegt der Großteil in der EU sowie einzelne in Großbritannien, der Türkei, Südafrika, den USA, Mexiko, Brasilien, Argentinien sowie China und Indien. Es wurden auch die Standorte einbezogen, die spezifische Komponenten für elektrifizierte Fahrzeuge herstellen.

Für den Bereich Power Engineering wurde die jeweilige Analyse im Wesentlichen auf Ebene der Standorte durchgeführt, an denen entsprechende Komponenten für die Systeme gefertigt werden beziehungsweise die Versorgungskette verantwortet wird, welche die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ sowie 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen. Dies sind fünf Standorte in Deutschland sowie je einer in der Schweiz und in Schweden.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht teilweise über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Zudem führt die Anwendung der EU-Taxonomie für Standorte außerhalb der EU aufgrund der dort gegebenenfalls abweichenden geltenden Gesetzeslage zu besonderen Herausforderungen. Im Folgenden stellen wir unsere Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen wir untersucht haben, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr im fahrzeugbezogenen Geschäft für die Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Komponenten produzierenden Standorte, die Standorte der europäischen Lkw- und Busmarken sowie im Bereich Power Engineering erfüllen.

Anpassung an den Klimawandel

Wir haben eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, bei der identifiziert wurde, welche Produktionsstandorte durch physische Klimarisiken beeinträchtigt werden können. Die Bewertung der identifizierten physischen Klimarisiken wurde entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens durchgeführt.

Die klimabasierte DNSH-Abschätzung von Volkswagen basiert auf dem Representative-Concentration-Pathway (RCP8.5) und auf dem Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP5-8.5) Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchst anzunehmenden CO₂-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Unsere Wirtschaftsaktivitäten haben wir bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der drei folgenden Kriterien bewertet: Erhaltung der Wasserqualität, Vermeidung von Wasserstress und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP oder

vergleichbare Verfahren). Erkannte Risiken aus UVP-Untersuchungen werden im Rahmen von Genehmigungsverfahren geprüft und münden bei Relevanz in Maßnahmen und behördlichen Auflagen. Für die Analyse haben wir im Wesentlichen ISO 14001-Zertifikate, Informationen aus Standortgenehmigungen und weitere externe Datenquellen in Bezug auf Standorte in Regionen mit erhöhter Risikoexposition zugrunde gelegt.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Wesentliche Bestandteile des Umweltmanagementsystems von Volkswagen sind eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, eine Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und eine lange Lebensdauer der Produkte. In seinen Umweltgrundsätzen, im Weißbuch Gesamtfabrik sowie in der goTOzero-Strategie definiert Volkswagen Vorgaben zur Kreislaufwirtschaft.

Die Anforderungen im Produktbereich für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden durch die Umsetzung der gesetzlichen End-of-Life-Vehicle-Anforderungen in Verbindung mit der Typprüfung der Fahrzeugmodelle berücksichtigt. Darüber hinaus hat jede Marke Ziele und Maßnahmen zum Einsatz von Recyclingmaterialien, die in den Neufahrzeugen wieder eingesetzt werden.

Für Lkw und Busse wurde auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken. Im Bereich Power Engineering liegt ein großer Hebel zur Kreislaufwirtschaft insbesondere in einer langen Lebensdauer der Produkte, unterstützt unter anderem durch unser Retrofit-Geschäft.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Um als ökologisch nachhaltig zu gelten, darf eine Wirtschaftstätigkeit, im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit, nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen.

Insgesamt ist der Automobilsektor bereits stark reguliert, erkennbar unter anderem an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang setzen wir uns in unseren Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Im Juli 2023 hat die EU-Kommission das DNSH-Kriterium der EU-Taxonomie neu gefasst. Es besteht Interpretationsspielraum, welche Auswirkungen sich aus den geänderten Anforderungen an interne Prozesse hinsichtlich Substitutionsprüfungen in Bezug auf besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC) für das Berichtsjahr 2023 ergeben.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft sind bereits heute Vorgaben und Prozesse etabliert, die grundsätzlich vorsehen, dass SVHC zu vermeiden und zu ersetzen sind. Darauf aufbauend beziehen wir in unsere Analysen produktive Prozessmaterialien sowie fahrzeugbezogene Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge hinsichtlich der enthaltenen Stoffe und der Lieferanten ein, um die Substituierbarkeit der SVHC unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu bewerten. Die Ausgestaltung der umzusetzenden Prozesse inklusive Dokumentation einer Substitutionsprüfung gemäß den geänderten Anforderungen der EU-Taxonomie verproben wir anhand von Pilotprojekten. Für Standorte der Lkw- und Bus-Marken, die ausschließlich außerhalb des europäischen Wirtschaftsraums agieren, konnte der Nachweis zur Erfüllung der neuen Regelungen unter anderem aufgrund unzureichender Vorlaufzeit zur Implementierung noch nicht erbracht werden.

Im Bereich Power Engineering sind in den entsprechenden Prozessen Abfragen zu Substitutionsprüfungen sowie Vorgaben zur Durchführung dieser Prüfungen enthalten.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind die relevanten Gebiete identifiziert worden. Soweit biodiversitätssensible Gebiete in der Nähe eines Standorts liegen, wurde überprüft, ob eine naturschutzfachliche Prüfung durchgeführt wurde und ob aus umweltrechtlichen Genehmigungen naturschutzfachliche Maßnahmen auferlegt und umgesetzt worden sind. Ferner wurde geprüft, ob Veränderungen am Erhaltungszustand eines Gebiets aufgetreten sind.

Mindestschutz (Minimum Safeguards)

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllen.

Als global agierendes Unternehmen nimmt der Volkswagen Konzern seine unternehmerische Menschenrechtsverantwortung an, bekennt sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen. Der Volkswagen Konzern hat im Jahr 2022 die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten besetzt, dessen Schwerpunkte in den Überwachungs-, Überprüfungs- und Beratungsaufgaben im Sinne des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) liegen.

Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken schreibt das LkSG bestimmte Sorgfaltspflichten vor. Dazu zählen unter anderem die Durchführung von Risikoanalysen, die Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen sowie die Bereitstellung eines Beschwerde-mechanismus. Die Sorgfaltspflichten gelten sowohl für den eigenen Geschäftsbereich des Volkswagen Konzerns als auch für seine Lieferkette. Im Berichtsjahr haben die verantwortlichen Fachbereiche eine Risikoanalyse auf Basis fragebogenbasierter Abfragen in den Konzerngesellschaften des eigenen Geschäftsbereichs 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 sie verpflichtend umsetzen mussten. Für bereits bekannte Risiken haben wir damit begonnen, Präventionsmaßnahmen zu überarbeiten, einzuleiten und gegebenenfalls um weitere Maßnahmen zu ergänzen. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von Konzernseite laufend überwacht. Sofern Verletzungen der Rahmenwerke festgestellt werden, sind Abhilfemaßnahmen einzuleiten und auf ihre Wirksamkeit zu prüfen.

Den Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern legen wir unter anderem den Code of Conduct für Geschäftspartner zugrunde. Das Einhalten der darin definierten vertraglich verbindlichen Anforderungen wird von uns mithilfe eines Nachhaltigkeitsratings bei relevanten Lieferanten überprüft. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der vorgelagerten Lieferkette, reagieren wir mit der systematischen Definition und Zuordnung von Maßnahmenpaketen, um die erkannten Verstöße abzustellen. Zudem wurden im Berichtsjahr Schulungen für Zulieferer implementiert sowie Vor-Ort-Prüfungen bei Lieferanten mit erhöhter Risikoexposition durchgeführt. Um den internationalen Rahmenwerken und Anforderungen sowie insbesondere dem LkSG zu entsprechen, haben wir 2022 ein Human-Rights-Focus-System implementiert. Das System hat zum Ziel, besonders hohe Risiken in unserer Lieferkette im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen sowie Umwelt zu erkennen und angemessen zu adressieren.

Leistungsindikatoren gemäß EU-Taxonomie-Verordnung

Die EU-Taxonomie definiert die berichtspflichtigen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben. Wir erläutern diese im Folgenden. Zudem sind die gemäß EU-Taxonomie vorgeschriebenen Tabellen am Ende des Kapitels eingefügt.

Die für den Volkswagen Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2023. Infolge der vorgenommenen Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten untereinander wurden Doppel-

zählungen vermieden. Innerhalb einer Wirtschaftstätigkeit wurden die Daten soweit möglich unmittelbar zugeordnet. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir beispielsweise die Erhebung der Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie vorgenommen. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die damit verbundenen Finanzdienstleistungen sowie weiteren Dienste und Leistungen. Nur für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina angewendet. Im Bereich Power Engineering wurden die verwendeten Schlüssel auf Basis der geplanten Umsatzerlöse ermittelt. Diese Daten und Planungen sind Teil der finanziellen Mittelfristplanung, die die nächsten fünf Jahre umfasst und zu der Vorstand und Aufsichtsrat Beschluss gefasst haben.

Umsatzerlöse

Die Definition der Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie entspricht den im IFRS-Konzernabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen, die sich für das Geschäftsjahr 2023 auf 322,3 Mrd. € beliefen (siehe hierzu auch Anhangangabe „Umsatzerlöse“ zum Konzernabschluss; Vorjahreswerte wurden angepasst: siehe Erläuterungen zu IFRS 17 im Geschäftsbericht).



→ [Geschäftsbericht 2023 > Allgemeine Angaben](#)

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 294,0 Mrd. € beziehungsweise 91,2 % vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen wie zum Beispiel Werkstattleistungen und Services.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ entfielen taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 165 Mio. € beziehungsweise 0,1 % vom Konzernumsatz. Hierin enthalten ist der Verkauf von Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ hielten 36,6 Mrd. € die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substantielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu zählen alle unsere vollelektrischen Fahrzeuge sowie ein Großteil der Plug-in-Hybride. Im Jahr 2023 waren dies 799 Tsd. Fahrzeuge und damit rund ein Drittel mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil am relevanten Absatz – ohne die Fahrzeuge der chinesischen Joint Ventures – stieg auf 12,7 (11,1) %. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge machten mit 797 Tsd. Fahrzeugen den Großteil aus; Lkw und Busse verzeichneten einen

Rückgang gegenüber dem Vorjahr, in dem noch Busse, die den Anforderungen der Euro-6-Norm Stufe E entsprachen, mitgezählt wurden. Der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) legte im Vergleich zum Vorjahr sehr stark zu. Zudem hielten die taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substantielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten im fahrzeugbezogenen Geschäft 36,5 (26,1) Mrd. €, das sind 11,3 (9,4) % vom Konzernumsatz die Taxonomiekonformität; davon betreffen die erstmals auszuweisende Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ 165 Mio. €. Auf unsere BEV-Modelle entfielen davon 27,8 Mrd. € beziehungsweise 8,6 % vom Konzernumsatz.

Im Bereich Power Engineering verzeichneten unsere Aktivitäten im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasser-

stoff“ Umsatzerlöse in Höhe von 28 Mio. €, die vollständig taxonomiekonform sind (Vorjahr: 18 Mio. €). Der Anstieg der taxonomiekonformen Umsatzerlöse ist auf die Geschäftsausweitung zurückzuführen. Der Großteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse im Bereich Power Engineering war der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzuordnen (3,1 Mrd. €), von denen 68 Mio. € taxonomiekonform sind. Im Berichtsjahr konnten die komplexen Anforderungen an die Nachweisführung erstmals für einen Teil der Aktivitäten erbracht werden. Weitere 58 Mio. € trug die Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“ zu den taxonomiefähigen Umsatzerlösen bei.

An den gesamten Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2023

- taxonomiefähige Umsatzerlöse: 297,4 (256,9) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 92,3 (92,0) %
- taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 36,6 (26,1) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 11,4 (9,4) %.

Umsatzerlöse 2023

Wirtschaftstätigkeiten	Umsatzerlöse		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Umsatzerlöse	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	297.359	92,3	36.847	11,4	J/N	J	36.644	11,4
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	294.049	91,2	36.586	11,4	J/N	J	36.383	11,3
davon taxonomiekonforme BEV					J	J	27.759	8,6
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	165	0,1	165	0,1	J	J	165	0,1
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	28	0,0	28	0,0	J	J	28	0,0
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	3.059	0,9	68	0,0	J	J	68	0,0
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	58	0,0	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	24.925	7,7						
Gesamt (A + B)	322.284							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.

Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses: Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Diese werden im Anhang zum Konzernabschluss 2023 in den Anhangangaben „Immaterielle Vermögenswerte“, „Sachanlagen“ und „Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ ausgewiesen. Zudem sind die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen, die dort jeweils in der Position „Änderungen Konsolidierungskreis“ enthalten sind, hinzuzurechnen. Zugänge zum Goodwill sind dagegen nicht in die Berechnung einzubeziehen.

Im Geschäftsjahr 2023 beliefen sich im Volkswagen Konzern die so definierten Zugänge auf

- 12,3 Mrd. € aus immateriellen Vermögenswerten
- 14,8 Mrd. € aus Sachanlagen
- 33,0 Mrd. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2023 bei 1,4 Mrd. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 61,5 Mrd. €.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“. Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts lagen bei 61,1 Mrd. € beziehungsweise 99,4 % der Investitionsausgaben des Konzerns.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir zur Ermittlung des substanziellen Beitrags gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurden beispielsweise für Vertriebsgesellschaften markenbezogene oder markenübergreifende Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts.

Das bedeutet, dass Investitionen an Standorten, die gemäß der zugrunde gelegten Mittelfristplanung innerhalb der nächsten fünf Jahre ausschließlich Fahrzeuge fertigen werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag erfüllen, über den Verteilungsschlüssel komplett berücksichtigt wurden. Dahingegen wurden Investitionen an Standorten, die nur Fahrzeuge fertigen, die den Bewertungskriterien nicht entsprechen, über den Verteilungsschlüssel nicht berücksichtigt. Die so ermittelten Investitionsausgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag einhalten, beliefen sich auf 20,1 Mrd. €.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 20,0 (16,9) Mrd. €, das sind 32,6 (34,5) % der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 5,9 Mrd. € auf immaterielle Vermögenswerte, 6,3 Mrd. € auf Sachanlagen sowie 7,9 Mrd. € auf vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien. Für unsere vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) sind darin Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 4,9 Mrd. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 6,1 Mrd. € enthalten. Der Anstieg der taxonomiekonformen Investitionsausgaben in Höhe von 3,1 Mrd. € ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben der Geschäftsjahre 2021 und 2022 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Framework mit der Begebung von Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 3,5 Mrd. € refinanziert. Dazu wurden nur Investitionsausgaben im Zusammenhang mit vollelektrischen Fahrzeugen einbezogen.

Im Jahr 2022 emittierte Scania eine grüne Anleihe in Höhe von insgesamt 3,0 Mrd. SEK zur Finanzierung von Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit Bezug auf vollelektrische Fahrzeuge. Im Berichtsjahr wurden die restlichen 91 Mio. € verwendet, wovon 46 Mio. € auf taxonomiekonforme Investitionsausgaben entfielen. Der um diesen Wert bereinigte Anteil der taxonomiekonformen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts an den gesamten Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie belief sich auf 32,5 (34,3) %.

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 37 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“, zum anderen mit 85 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzurechnen. Für Letztgenannte wurde eine Schlüsselung auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen.

Taxonomiekonforme Investitionsausgaben für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ konnten in Höhe von 37 Mio. € ausgewiesen werden, die jeweils zur Hälfte auf immaterielle Vermögenswerte und auf Sachanlagen entfielen. Für die „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ konnten 24 Mio. € der Investitionsausgaben als taxonomiekonform ausgewiesen werden, die zu mehr als 90 % auf Sachanlagen entfielen.

An den gesamten Investitionsausgaben des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2023

- taxonomiefähige Investitionsausgaben: 61,3 (48,9) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 99,6 (99,6) %
- taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 20,1 (16,9) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 32,7 (34,5) %.

Investitionsausgaben 2023

Wirtschaftstätigkeiten	Investitionsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Investitionsausgaben	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹			Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	61.250	99,6	20.188	32,8	J/N	J	20.091	32,7
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	61.129	99,4	20.126	32,7	J/N	J	20.029	32,6
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV							4.920	8,0
davon Zugänge Sachanlagen BEV							6.107	9,9
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	37	0,1	37	0,1	J	J	37	0,1
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	85	0,1	24	0,0	J	J	24	0,0
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	221	0,4						
Gesamt (A + B)	61.472							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

Betriebsausgaben

Die von uns für die Zwecke der EU-Taxonomie berichteten Betriebsausgaben umfassen zum einen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich aus der Anhangangabe „Immaterielle Vermögenswerte“ ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigen wir die im Rahmen unseres Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige

Leasingverhältnisse, die sich aus der Anhangangabe „IFRS 16 (Leasingverhältnisse)“ ergeben, sowie Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen.

Die Zuordnung der Betriebsausgaben zu den Wirtschaftstätigkeiten erfolgte entsprechend der beschriebenen Logik bei den Investitionsausgaben.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und klassifizieren wir als taxonomiefähig.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substantiellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, haben wir nicht einbezogen. Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Für diese und die weiteren Betriebsausgaben wurden Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 5,7 (4,9) Mrd. € entfielen rund 85 % auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten. Der absolute Anstieg der taxonomiekonformen Betriebsausgaben ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

Unter Berücksichtigung des auf die taxonomiekonformen Betriebsausgaben entfallenden Anteils der emittierten Anleihe von Scania reduzierte sich der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben an den gesamten Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie von 43,2 (42,7) % auf 42,9 (42,0) %.

Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 9 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“, zum anderen mit 219 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ zuzurechnen. Für Letztgenannte wurde für nicht direkt zuordenbare Betriebsausgaben eine Schlüsselung auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen.

Taxonomiekonforme Betriebsausgaben für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ konnten in Höhe von 9 (4) Mio. € ausgewiesen werden, die auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen. Für die „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ waren es 61 Mio. € der Betriebsausgaben, von denen knapp zwei Drittel auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen. Nicht direkt zuordenbare Betriebsausgaben wurden auf Basis des geplanten taxonomiekonformen Umsatzes geschlüsselt.

Betriebsausgaben 2023

Wirtschaftstätigkeiten	Betriebsausgaben		Substanzieller Beitrag zum Klimaschutz		Einhaltung DNSH-Kriterien	Einhaltung Mindestschutz	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹			Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	13.120	98,9	5.834	44,0	J/N	J	5.807	43,8
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	12.893	97,2	5.764	43,5	J/N	J	5.737	43,2
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	9	0,1	9	0,1	J	J	9	0,1
3.6 Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	219	1,6	61	0,5	J	J	61	0,5
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	145	1,1						
Gesamt (A + B)	13.265							

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.

CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie

Gemäß der Vorgaben der EU-Taxonomie ist zu unterscheiden, welcher Umfang der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben a) sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, die mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist, oder b) Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten (sogenannter „CapEx-Plan“) ist. Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zeigt den gesamten Kapitalaufwand, das heißt die Summe der Investitions- und Betriebsausgaben, die im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten voraussichtlich anfallen wird.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft für das fahrzeugbezogene Geschäft die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ des Umweltziels Klimaschutz.

Zugänge aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) basieren auf bereits bestehenden ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten und wurden daher nicht im CapEx-Plan berücksichtigt. Zugänge aus immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten haben wir dem CapEx-Plan zugeordnet, insofern sie zu einer Umwandlung oder Ausweitung führen. Dazu haben wir das durchschnittliche taxonomiekonforme Produktionsvolumen der Mittelfristplanung den taxonomiekonformen Fahrzeugen des Berichtsjahres gegenübergestellt und entsprechend diesem Verhältnis die taxonomiekonformen Investitionsausgaben aufgeteilt. Den über das aktuelle taxonomiekonforme Produktionsvolumen hinausgehenden Anteil haben wir dementsprechend berücksichtigt.

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 8 (9) Mrd. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 3 (3) Mrd. €. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf 90 (100) Mrd. €.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft im Bereich Power Engineering die Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ sowie die Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ des Umweltziels Klimaschutz. Für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ haben wir anhand des Verhältnisses der Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den durchschnittlichen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben 36 (26) Mio. € und von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben 8 (4) Mio. € dem CapEx-Plan zugeordnet. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf rund 455 (300) Mio. €.

Für die „Herstellung anderer CO₂-armer Technologien“ haben wir anhand des Verhältnisses der Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den durchschnittlichen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben 23 Mio. € und von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben 37 Mio. € dem CapEx-Plan zugeordnet. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf rund 380 Mio. €.

Umsatzerlöse 2023

Wirtschaftstätigkeiten	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag					DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)									
	Code	Umsatz (Mio.)	Umsatzanteil 2023 % ¹	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomie-konformer (A.1.) oder (A.2) Umsatz, 2022 % ¹	Kategorie ermögli- che Tätigkeiten	Kategorie Über- gangstätigkeiten		
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten															
A.1. Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)															
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	36.383	11,3	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	9,4	E
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	165	0,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	-	E
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	28	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	0,0	E
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	68	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	J	-	E
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		36.644	11,4	11,4	-	-	-	-	-	J	J	J	J	9,4	
Davon ermöglichende Tätigkeiten		36.644	11,4	11,4	-	-	-	-	-	J	J	J	J	9,4	E
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomie-konforme Tätigkeiten)															
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	257.666	80	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	EL	EL	EL	81,8	
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	2.991	0,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	EL	EL	EL	0,9	
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	CCM 9.1	58	0,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	EL	EL	EL	EL	0,0	
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomie-konforme Tätigkeiten) (A.2)		260.715	80,9	80,9	-	-	-	-	-					82,7	
Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		297.359	92,3	92,3	-	-	-	-	-					92,0	
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten															
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		24.925	7,7												
Gesamt (A + B)		322.284	100,0												

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.
² J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: „not eligible“, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
³ EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Investitionsausgaben 2023

Code	CapEx Euro (Mio.)	CapEx-Anteil 2023 % ¹	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag				DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)								Anteil taxonomie- konformer (A.1.) oder (A.2) CapEx, 2022 %	Kategorie ermögli- che Tätigkeiten	Kategorie Über- gangstätigkeiten			
			Klimaschutz J: N; N/EL ²	Anpassung an den Klimawandel J: N; N/EL ²	Wasser J: N; N/EL ²	Umwelt- verschmutzung J: N; N/EL ²	Kreislauf- wirtschaft J: N; N/EL ²	Biologische Vielfalt J: N; N/EL ²	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser J/N	Umwelt- verschmutzung J/N	Kreislauf- wirtschaft J/N	Biologische Vielfalt J/N	Mindestschutz J/N						
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien CCM 3.3	20.029	32,6	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	34,5	E	E
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff CCM 3.2	37	0,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	0,1	E	E
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien CCM 3.6	24	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	J	J	J	-	E	E
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)	20.091	32,7	32,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	J	J	J	34,5		
Davon ermöglichende Tätigkeiten	20.091	32,7	32,7	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	J	J	J	34,5	E	E
Davon Übergangstätigkeiten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomie- konforme Tätigkeiten)				EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³	EL; N/EL ³						
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien CCM 3.3	41.099	66,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL				64,9		
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien CCM 3.6	60	0,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL				0,1		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomie- konforme Tätigkeiten) (A.2)	41.160	67,0	67,0	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				65,1		
CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)	61.250	99,6	99,6	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-				99,6		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																				
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)	221	0,4																		
Gesamt (A + B)	61.472	100,0																		

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.
² J: Ja, taxonomiefähig und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähig, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: „not eligible“, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
³ EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Betriebsausgaben 2023

Code	OpEx (Mio.)	OpEx-Anteil 2023 % ¹	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag				DNSH-Kriterien („keine erhebliche Beeinträchtigung“)							Anteil taxonomie-konformer (A.1) oder (A.2) OpEx, 2022 % ²	Kategorie ermög-liche Tätigkeiten	Kategorie Über-gangstätigkeiten				
			Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N				J/N	J/N	J/N	
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																				
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	5.737	43,2	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	42,7	E		
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	9	0,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	0,0	E		
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	61	0,5	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	-	E		
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		5.807	43,8														42,7			
Davon ermöglichende Tätigkeiten		5.807	43,8	43,8	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	42,7	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomie-konforme Tätigkeiten)																				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	7.156	53,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	54,4			
Herstellung anderer CO ₂ -armer Technologien	CCM 3.6	158	1,2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	1,7			
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomie-konforme Tätigkeiten) (A.2)		7.314	55,1														56,1			
OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		13.120	98,9														98,9			
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																				
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		145	1,1																	
Gesamt (A + B)		13.265	100,0																	

¹ Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.
² J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: „not eligible“, für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
³ EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Kreislaufwirtschaft

Kreislaufwirtschaft stärken

Die zunehmende Kreislaufführung von Materialien trägt dazu bei, die negativen Umweltauswirkungen des Ressourcenverbrauchs zu reduzieren und der Verknappung von Rohstoffen entgegenzuwirken. Das macht sie für den Volkswagen Konzern zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Gleichzeitig bietet uns diese Entwicklung viele Chancen: Sie macht Innovationen in den Bereichen Materialdesign, Recyclingtechnologien und Geschäftsmodelle notwendig – und fördert so die Entstehung neuer Ideen und Technologien. Begleitet wird der Weg in Richtung Kreislaufwirtschaft von neuen gesetzlichen Anforderungen. Für die Automobilindustrie relevant ist beispielsweise die neue EU-Batterieverordnung, die 2023 in Kraft getreten ist und klare Anforderungen an Kreislaufwirtschaft stellt. Weitere Vorgaben werden sich aus der neuen Altfahrzeuggesetzgebung ergeben, zu der die EU-Kommission im Berichtsjahr einen ersten Entwurf vorgelegt hat. Ein wichtiger Treiber der Kreislaufwirtschaft ist auch die fortschreitende Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns: Der wachsende Einsatz von Sekundärmaterialien und die Etablierung geschlossener Stoffkreisläufe können dazu beitragen, unsere CO₂-Emissionen deutlich zu senken.

Konzernweite Arbeitsstrukturen und Steuerkreise

Volkswagen hat die Relevanz des Themas erkannt und Kreislaufwirtschaft als Fokusthema innerhalb der Konzerninitiative 6 der Konzernstrategie NEW AUTO verankert. Für die Steuerung der zu erarbeitenden Themen wurden auf Konzernebene bereichs- und markenübergreifende Arbeitsstrukturen entwickelt. Diese bauen auf der Tätigkeit von Gremien auf, wie dem Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie, dem Konzernlenkungsausschuss Produkt-Recycling und dem Konzernarbeitskreis Umwelt Produkt.

Wir wollen unsere Anstrengungen für einen Übergang zu einer kreislauforientierten und ressourcenschonenden Wirtschaftsweise künftig noch weiter intensivieren. Dafür setzen wir auf Allianzen und die Umsetzung gemeinsamer Projekte mit verschiedenen Partnern, wie etwa den Zulieferern, Anlagenherstellern, der Recyclingbranche und Universitäten.

Unser Beitrag zu einer kreislauffähigen Wirtschaft

Im Rahmen der Konzerninitiative 6 verfolgen wir im Bereich Kreislaufwirtschaft mehrere Handlungsstränge. Dazu zählt etwa der verstärkte Einsatz von kreislauffähigen Materialien, Sekundärmaterialien und nachhaltig nachwachsenden Rohstoffen in unseren Fahrzeugen. Außerdem arbeiten wir intensiv an Geschäftsmodellen, die die Rückgewinnung von Rohstoffen aus unseren Produkten vereinfachen. So testen wir beispielsweise die Demontage von Altfahrzeugen, wodurch wertvolle Materialien wieder in den Kreislauf gelangen, oder recyceln Edelmetalle aus gebrauchten Katalysatoren und Dieselpartikelfiltern. Ein weiterer Ansatz besteht darin, kreislauffähige Materialien durch Wieder- und Weiterverwendung zu bewahren, so zum Beispiel beim Recycling von Hochvolt-Fahrzeuggatterien in der Pilotanlage in Salzgitter.

Das Thema Kreislaufwirtschaft ist darüber hinaus ein Kernelement des Konzernleitbilds Umwelt goTOzero, an dem wir uns in der strategischen Ausgestaltung dieses Handlungsfeldes orientieren. Mit diesem Leitbild setzt sich der Volkswagen Konzern unter anderem das Ziel, seine Ressourceneffizienz weiter zu verbessern sowie Ansätze zu Wiederverwertung und Recycling in den Bereichen Werkstoffe, Energie und Wasser zu fördern. Weitere Themen, die zu einer Kreislaufwirtschaft beitragen, sind im Programm „Zero Impact Factory“ angesiedelt. Die Vision dahinter ist eine Fabrik ohne negative Auswirkungen auf die Umwelt. Die Umweltnormen und Richtlinien des Volkswagen Konzerns konkretisieren die Vorgaben für die Entwicklung unserer Fahrzeuge und ihrer Komponenten. Konkret zu nennen ist hier beispielsweise die Umweltnorm Fahrzeug, die nun auch einen Leitfaden zum Thema „Recyclinggerechte Produktentwicklung für Kunststoffbauteile“ enthält.

 → Umwelt-Compliance-Management

Mit Blick auf eine kreislauffähige Wirtschaftsweise streben wir an, unseren Ressourcenverbrauch zu minimieren, der erweiterten Herstellerverantwortung nachzukommen und den Energieverbrauch zu reduzieren. Schon jetzt unterliegen die

Fahrzeuge einer langen Nutzungsdauer, das Durchschnittsalter eines Altfahrzeugs nach Angaben der nationalen Behörden in Europa beträgt 14 bis 20 Jahre. Für erste Schritte im Bereich Kreislaufwirtschaft haben wir uns auf die Aspekte Batterien, Stahl, Aluminium und Kunststoffe konzentriert. Die daraus resultierenden Ergebnisse fließen in die Weiterentwicklung der Gesamtstrategie Kreislaufwirtschaft sowie in die Ausarbeitung neuer Geschäftsmodelle ein. In geopolitisch schwierigen Zeiten geht es beim Thema Kreislaufwirtschaft auch darum, die Resilienz des Unternehmens zu stärken und Abhängigkeiten zu minimieren. Das gelingt uns insbesondere, indem wir eigene Materialkreisläufe schließen.

Unsere Vorgehensweise bei der Abfallbeseitigung in der Produktion zielt darauf ab, unsere Abfallmenge zu senken und nicht vermeidbare Abfälle hochwertig zu verwerten, das heißt, Kreisläufe zu schließen. Im Mittelpunkt stehen:

- die Vermeidung der Abfallentstehung durch Optimierung der Fertigungs- und Nebenprozesse beziehungsweise Erhöhung von Materialnutzungsgraden (Materialeffizienz)
- die Priorisierung der Verwertung von Abfällen und Reduzierung der Abfälle zur Beseitigung

Zur Optimierung unserer Abfallwirtschaft nutzen wir zunehmend digitale Abfall-Management-Systeme. Sie erleichtern die Steuerung abfallwirtschaftlicher Prozesse und die staatliche Kontrolle der Entsorgung insbesondere gefährlicher Abfälle.

Zur Überprüfung der Abfallwirtschafts- und Recyclingprozesse finden regelmäßig standort-, marken- und unternehmensübergreifende Entsorgeraudits in Deutschland und Europa statt. Auf diese Weise bestimmen wir, ob Abfallentsorger die Abfälle in Übereinstimmung mit den vertraglichen und gesetzlichen Pflichten entsorgen. Ergänzt wird dies durch einen regelmäßigen Austausch unter den Auditoren. Ziel dabei ist es, ein gemeinsames Verständnis des Qualitätsanspruchs an Entsorgungsdienstleistungen zu erreichen, Audits qualitativ sicher durchzuführen und die Ergebnisse somit auch für andere Original Equipment Manufacturer und Zulieferer nutzbar zu machen.

Neben Abfällen liegt ein weiterer Fokus auf der Ressource Wasser. Weitere Informationen dazu finden Sie im Kapitel Umwelt-Compliance-Management.



→ Umwelt-Compliance-Management

Maßnahmen entlang des gesamten Lebenszyklus

Zu den wichtigsten Maßnahmen, die wir für die Umsetzung der Kreislaufwirtschaft-Strategie ergreifen wollen, zählen die weitere Präzisierung von Zielen und Indikatoren sowie die Realisierung von zirkulären Geschäftsmodellen. Das gilt für die wichtigsten Komponenten und Materialien wie Batterien, Stahl, Aluminium oder Kunststoffe. Zusätzlich zu den bereits etablierten KPIs (DKI, UEP) hat der Vorstand im Berichtsjahr ein KPI-Set für das Thema Kreislaufwirtschaft verabschiedet. Es beschreibt unter anderem den Einsatz von zirkulären Materialien auf Fahrzeugebene und schlüsselt diesen nach verschiedenen Fahrzeugprojekten auf. Auch in der Batterieproduktion soll das KPI-Set Anwendung finden und den Fortschritt in diesem Bereich sichtbar machen. Die KPIs werden künftig berichtet.

Um unseren Beitrag zu einer kreislauforientierten Wirtschaftsweise zu leisten, verstärken wir die Nutzung von Materialkreisläufen in unseren Produktionsprozessen. So setzen wir bei unserer Rohstoffauswahl auf Rezyklate, die aus Produktionsabfällen („Pre-Consumer“-Rezyklate) oder End-of-Life-Produkten („Post-Consumer“-Rezyklate) gewonnen werden. Außerdem achten wir bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der benötigten Werkstoffe und auf die Vermeidung von Schadstoffen. Gemäß der aktuellen europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Lebensende zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein – alle unsere in Europa zugelassenen Fahrzeuge erfüllen diese gesetzliche Vorschrift.

Für die Verwertung von erlösbringenden Abfallwertstoffen wie etwa Papier, Kunststoffen, Holz, Elektronikbauteilen oder Metall hat unsere Beschaffung ein konzernweites System etabliert. Unter dem Dach der Initiative „Zero Impact Factory“ verstärken wir mit dem Projekt „Zero Plastic Waste“ unsere Anstrengungen, Kunststoffabfälle zu vermeiden. Dazu zählt unter anderem das weiter unten beschriebene Projekt zur Wiederverwertung von Kunststoffabfällen in der Dieseltankfertigung.

Maßnahmen im Rahmen der Fahrzeugentwicklung

Wie auch in der Konzernnorm zum Thema Recycling festgehalten, denken wir die Kreislauffähigkeit unserer Fahrzeuge bereits bei deren Entwicklung mit. So können sämtliche Betriebsflüssigkeiten später aus dem Altfahrzeug entnommen und auszubauende Teile demontiert werden. Weitere Maßnahmen sind:

- Für viele Bauteile wird der Einsatz von Rezyklaten priorisiert, wenn sie die gleichen Qualitätsansprüche erfüllen wie Primärmaterialien und über die Laufzeit in ausreichender Menge verfügbar sind.

- Alle Bauteile aus Kunststoff werden nach international gültigen ISO-Normen gekennzeichnet, um sie später identifizieren und sortenrein trennen zu können.
- In der Umweltnorm Fahrzeug bestehen Designempfehlungen, die es ermöglichen, Materialien nach Lebenszyklusende der Fahrzeuge besser voneinander zu trennen.

Einsatz nachwachsender Rohstoffe

Für die Reduzierung unseres Ressourcenverbrauchs setzen wir schon in der Herstellungsphase unserer Automobile auf Rohstoffe aus erneuerbaren Ressourcen. Wo dies möglich ist, verwenden die Marken unseres Konzerns beispielsweise die Naturfasern Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose. Solche Materialien können zum Einsatz kommen, wenn sie alle technischen Anforderungen erfüllen und in der Lebenszyklusbeurteilung besser abschneiden als konventionelle Werkstoffe. Zusätzlich gelten für die Lieferanten unsere Nachhaltigkeitsstandards. Weitere Informationen hierzu finden sich im Kapitel „Lieferkette und Menschenrechte“ sowie im „Responsible Raw Materials Report“.

 → Lieferkette und Menschenrechte

 → www.volkswagen-group.com > Responsible Raw Materials Report

Rezyklat-Einsatz im Fahrzeug

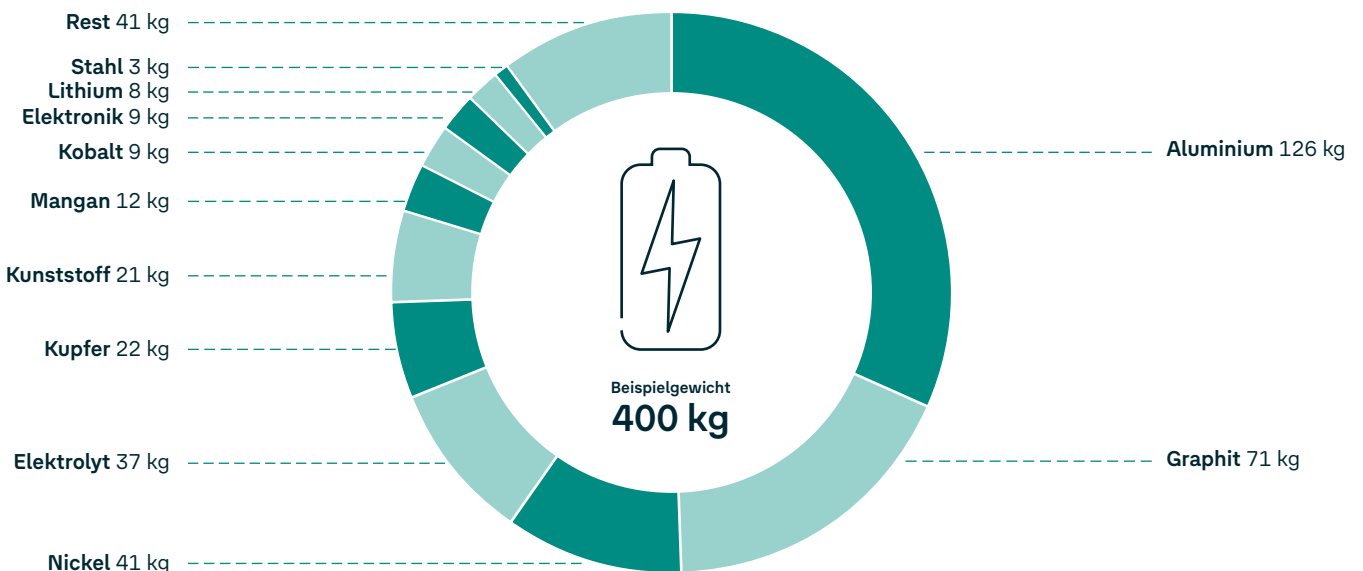
Für uns ist ein möglichst hoher Anteil wiederverwerteter Materialien sehr wichtig. So heißt es auch in den Umweltnormen des Volkswagen Konzerns, dass Rezyklatmaterialien oder Mate-

rialien mit Rezyklatanteil bei technischer Eignung gegenüber anderen Materialien bevorzugt werden sollen. In der ID.-Familie werden beispielsweise Dachhimmel, Stoffe, Teppiche, Sitze, Türverkleidungen und Dekorflächen aus Rezyklat gestaltet. Die Sitztextilien aller Lines werden zum Teil aus bis zu 100 % recyceltem PET gefertigt – das waren vorab häufig PET-Flaschen. Beim Golf 8 bestehen 28 % der Textilien und 6 % der Thermoplaste aus Rezyklaten.

Eigene Kompetenzen für Batterierecycling

Der Elektroantrieb ist ein wichtiger Schritt in Richtung emissionsarme Mobilität und leistet damit einen Beitrag zum Klimaschutz. Gleichzeitig gelangen dadurch andere Komponenten in den Umlauf als bei der Produktion konventioneller Fahrzeuge – beispielsweise Hochvolt-Batterien. Die darin enthaltenen Rohstoffe sind wertvoll und ihr Verbleiben im Kreislauf aus vielerlei Hinsicht wichtig. So sind Abbau und Nutzung dieser Rohstoffe mit Emissionen und anderen negativen Umweltauswirkungen verbunden. Batterierohstoffe stattdessen mehrfach zu nutzen, reduziert diese Auswirkungen deutlich und hilft uns, unseren CO₂-Fußabdruck zu senken. Unabhängig davon trägt die Mehrfachnutzung auch dazu bei, Kosten zu sparen. Die Volkswagen AG arbeitet bereits an einem Recyclingkonzept für Batterien. Die Volkswagen AG sondiert darüber hinaus strategische Partnerschaften mit zahlreichen Akteuren der Batterie-Wertschöpfungskette, um den Kreislauf für den Konzern flächendeckend zu schließen.

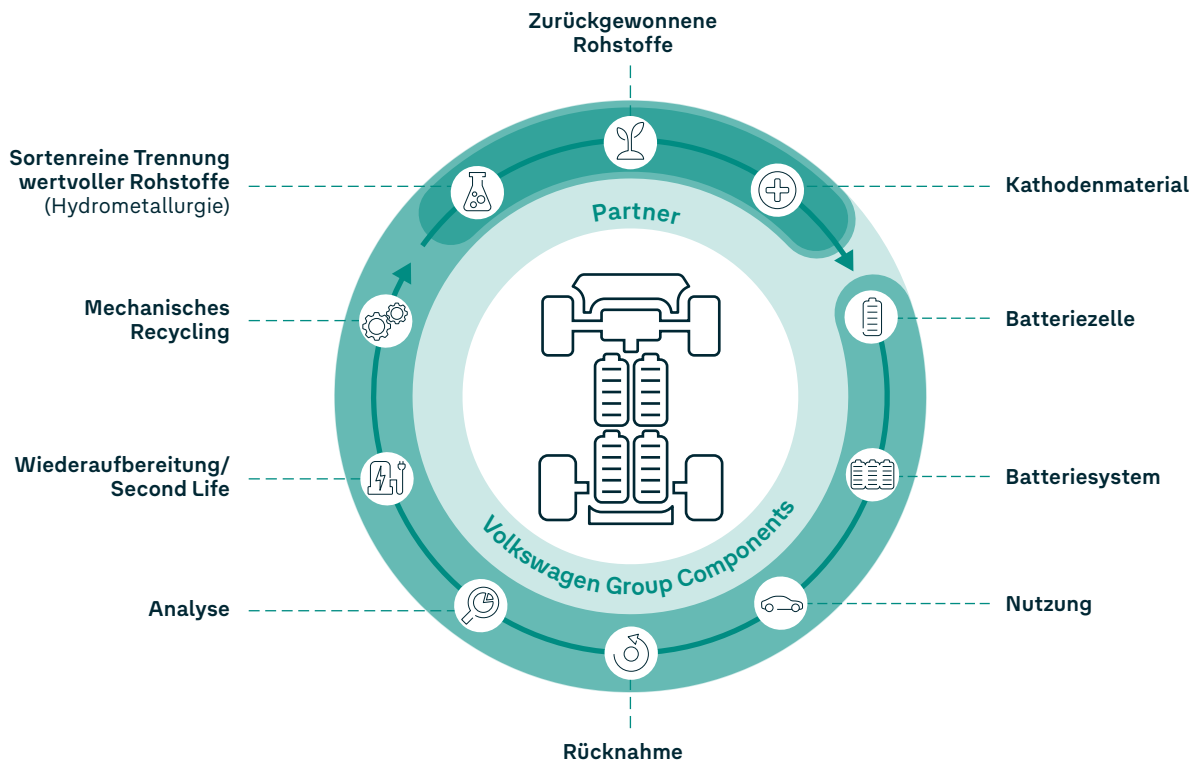
Aus Alt mach Neu – so viel Wertvolles steckt in einer Hochvolt-Batterie



Die Volkswagen AG hat Anfang 2021 am Standort Salzgitter die konzernweit erste Pilotanlage für das Recycling von Hochvolt-Fahrzeugbatterien eröffnet. Ziel ist die industrialisierte Rückgewinnung wertvoller Rohmaterialien wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt im geschlossenen Kreislauf sowie von Aluminium, Kupfer und Kunststoff. Außerdem entwickeln wir in diesem Rahmen verschiedene Konzepte zum Entladen und zur Demontage von Batterien und führen Untersuchungen zur weiteren Rezyklierbarkeit der Batteriematerialien durch. In der Pilotanlage werden nur Batterien recycelt, die nicht mehr anderweitig verwendet werden können – zum Beispiel in wiederaufbereiteter Form in mobilen Energiespeichern wie den flexiblen Schnellladesäulen oder Laderobotern. Die Anlage ist zunächst darauf ausgelegt, im Pilotbetrieb bis zu 3.600 Batteriesysteme im Jahr zu recyceln.

Der innovative und CO₂-sparende Recyclingprozess kommt ohne das energetisch aufwendige Einschmelzen im Hochofen aus. Die angelieferten gebrauchten Batteriesysteme werden zunächst tiefenentladen und demontiert. Daran anschließend werden die Einzelteile im Zerkleinerer zu Granulat zerrieben, das getrocknet wird. Dabei wird neben Aluminium, Kupfer und Kunststoffen vor allem das wertvolle „Schwarze Pulver“ gewonnen, das die wichtigen Batterierohstoffe Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt sowie Graphit enthält. Die Trennung und Aufbereitung der einzelnen Stoffe durch hydrometallurgische Verfahren – unter Verwendung von Wasser und chemischen Mitteln – erfolgt im Nachgang bei spezialisierten Partnern. Wesentliche Bestandteile alter Batteriezellen können so bei der Herstellung von neuem Kathodenmaterial genutzt werden. Mit dem zurückgewonnenen Material kann perspektivisch die Versorgung der Zellfertigung bei Volkswagen unterstützt werden.

Nach der Nutzung ist vor der Nutzung – der Kreislauf der Batterierohstoffe



Wiederaufbereitung von Werkzeugen

Im Kompetenzzentrum Werkzeug am Standort Salzgitter wurden 77.090 Werkzeuge in 2023 so bearbeitet, dass sie für ihren erneuten Einsatz geeignet sind. Somit werden die Produktionsinstrumente bei Volkswagen wieder aufbereitet.

Wiederaufbereitung von Fahrzeugteilen

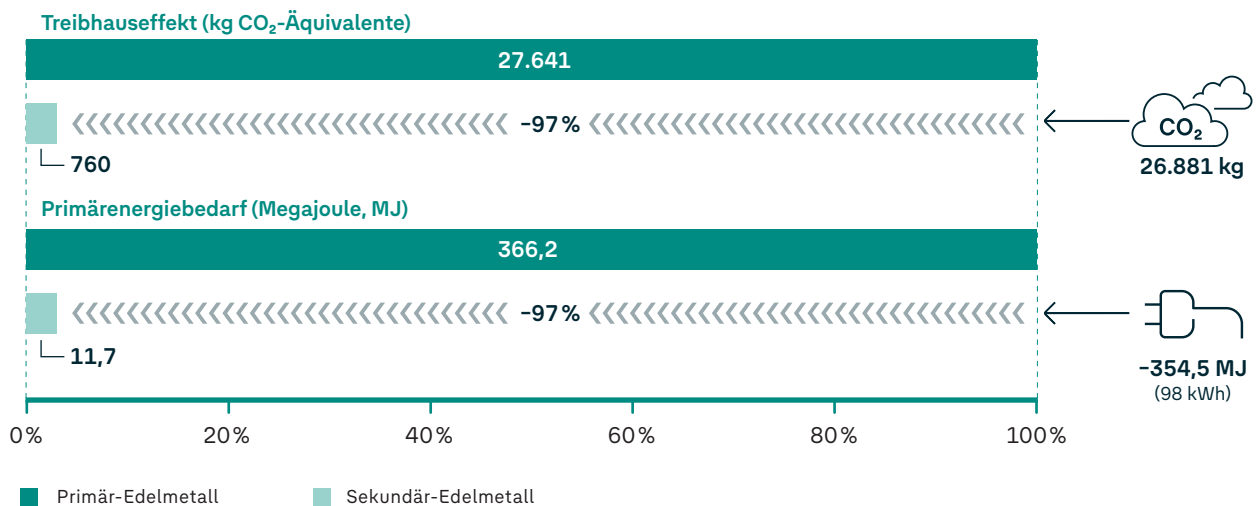
Unsere Orientierung an hoher Qualität mit einer geringen Reparaturbedürftigkeit zielt auf eine hohe Langlebigkeit unserer Fahrzeuge in der Nutzungsphase ab und ist damit ein wichtiger Beitrag zur Ressourceneffizienz. Sollte ein Teil ausfallen, bieten der Konzern After Sales und seine Marken für ausgewählte Produkte die Möglichkeit, am Austauschprogramm teilzunehmen. Zentraler Bestandteil des Austauschprogramms ist die Rückführung von sogenannten Altteilen von teilnehmenden Importeuren und Landesgesellschaften mit dem Ziel einer industriellen Aufbereitung und möglichen Wiederverwendung in anderen Fahrzeugen des Konzerns. Altteile, die nicht unmittelbar aufbereitet werden können, werden durch ein fabrikneues Teil ersetzt.

Recycling von Edelmetallen aus gebrauchten Katalysatoren und Partikelfiltern

Im Rahmen des Austauschprogramme werden gebrauchte Katalysatoren und Partikelfilter zurückgenommen, um die darin enthaltenen Edelmetalle Platin, Palladium und Rhodium durch definierte Prozesse zurückzugewinnen. Zusätzlich fließen Katalysatoren von Motorenprüfständen und Produktionschargen in den Recyclingprozess ein und stehen dem Unternehmen anschließend als Sekundärmaterial zur Verfügung, sodass Stoffkreisläufe geschlossen und die Umweltlasten im Vergleich zu Primärmaterial reduziert werden.

In einer vom Fraunhofer Institut IST durchgeführten Ökobilanz an einer Pilotanlage wurden die Umweltauswirkungen von Sekundär-Edelmetallen bewertet. Im Ergebnis lässt sich durch die Rückgewinnung eine Reduzierung des Primärenergiebedarfs sowie eine Senkung der Treibhausgasemissionen um rund 97% gegenüber den Primärrohstoffen erreichen. Damit könnte eine Reduzierung der Treibhausgasemissionen (elektrische Energie basiert auf Sphera Datenbank Strommix 2021) in Höhe von knapp 27 Tonnen pro Kilogramm Sekundär-Edelmetall im Vergleich zu Primär-Edelmetallen erreicht werden. Die Ökobilanz wurde durch den TÜV Nord gemäß ISO 14040 extern geprüft.

Umweltauswirkungen des Edelmetallrecyclings



„Sustainable Parts“ bei Audi: nachhaltige Alternativen zum Originalteil

Audi verfolgt das Ziel, sich als nachhaltige Premiummarke zu positionieren. Hierfür hat sich das Unternehmen auch im Bereich After Sales neu aufgestellt, um seinen Kunden im Reparaturfall nachhaltige Lösungen anbieten zu können. So stehen Kunden neben den bereits bekannten Austauschteilen und der Teilereparatur künftig auch Gebrauchtteile zur Verfügung. In Ingolstadt werden dafür gebrauchte Fahrzeuge zerlegt. Die hochwertigen gebrauchten Ersatzteile stellen eine CO₂-arme und preisgünstige Alternative zu Neuteilen dar und kommen in Fahrzeugen ab fünf Jahren zum Einsatz. Das Ersatzteilportfolio beinhaltet unter anderem Karosserie- und Lackreparaturteile wie Leuchten, Kotflügel und Türen, aber auch komplette Motoren und Getriebe – stets mit zwei Jahren Garantie. Die Audi Original Gebrauchtteile („Sustainable Parts“) sollen ab 2024 schrittweise in den Märkten der EU verfügbar sein.

Aluminium-Closed-Loop

Mit dem Aluminium-Closed-Loop-Projekt wurde 2017 im Audi Werk Neckarsulm erstmals ein geschlossener Kreislauf für Aluminium über die Unternehmensgrenzen hinweg realisiert. Der Verschnitt an Aluminiumblechteilen aus dem Presswerk wird direkt an den Lieferanten zurückgeliefert, dieser kann den Schrott recyceln und für die Herstellung von neuem Material verwenden, das Audi anschließend wieder im Presswerk einsetzt. Durch die Wiederverwertung der Aluminiumabfälle kann bei der Herstellung bis zu 95% der Energie gegenüber der Verwendung von Primäraluminium eingespart werden. Auf diesem Weg vermeidet Audi CO₂-Emissionen und reduziert auch die Menge an benötigten Primärrohstoffen. Mittlerweile sind neben dem Werk in Neckarsulm auch die Audi Werke in Ingolstadt und Győr sowie das Mehrmarkenwerk in Bratislava an den Aluminium-Closed-Loop-Prozess angebunden. Das Verfahren selbst sowie die daraus resultierende CO₂-Einsparung von bilanziell über 850.000 t CO₂ seit 2017 wurden von unabhängigen Dritten verifiziert.

→ Mehr als

850.000 t CO₂

wurden seit 2017 durch den Aluminium-Closed-Loop bilanziell eingespart.

Produktionsabfälle recyceln

Auch die in der Produktion entstehenden Abfälle mit Wertstoffgehalt werden immer systematischer in unsere Kreislaufprozesse einbezogen. So werden in der Gießerei der Volkswagen Group Components die am Standort Kassel anfallenden Aluminiumspäne wieder in den Gießprozess zurückgeführt. Pro Tag fallen hier etwa 20 t Aluminiumspäne an, die in der Anlage eingeschmolzen werden. Prognosen zufolge reduziert sich durch diese Alternative zur regulären Aluminiumherstellung der Energiebedarf um etwa 3.250 MWh pro Jahr und der CO₂-Ausstoß um über 1.400 t pro Jahr. Wenn die technischen Vorbereitungen für die Umrüstung abgeschlossen sind, will die Gießerei weitere 40 t Material pro Tag aus anderen europäischen Volkswagen Werken zusätzlich einschmelzen. Langfristig soll die Menge auf bis zu 80 t Späne pro Tag steigen. Aktuell sind es circa 200 t pro Monat. Im September 2023 wurde auch Kupfer des von Volkswagen Group Components betriebenen Standorts in Salzgitter in der Gießerei eingeschmolzen.

Im Volkswagen Werk in Wolfsburg wird der Kunststoffabfall, der prozessbedingt bei der Herstellung von Benzin-Tanks (Coextrusion) anfällt, aufbereitet und wiederum zur Fertigung von Diesel-Tanks (Monoextrusion) genutzt. Im Ergebnis können so jährlich circa 1.600 t Material in Kunststofftanks verbaut werden, die sonst der Entsorgung zugeführt würden. Damit kann das Werk pro Jahr 2.500 t CO₂ und 2 Mio. € Materialkosten einsparen.

Forschung und Entwicklung

Um die Recyclingverfahren noch weiter zu optimieren, ist der Volkswagen Konzern aktiv an öffentlich geförderten Forschungsprojekten zu Recyclingtechnologien beteiligt. Diese Forschungsprojekte finden in Zusammenarbeit mit Partnern, Universitäten und Forschungseinrichtungen in ganz Deutschland statt und haben das Ziel, einzelne Prozessschritte zu verbessern und zu automatisieren. Dies bezieht sich beispielsweise auf die Demontage von Batterien oder die mehrfache Kreislaufführung der Rohstoffe.

Ein Beispiel hierfür ist das auf drei Jahre angelegte und vom Bundeswirtschaftsministerium für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) geförderte Forschungskonsortium „HVBatCycle“, das im Jahr 2023 ins Leben gerufen wurde. Unter der Leitung

des Volkswagen Konzerns will das Forscherteam nachweisen, dass die wertvollsten Bestandteile von Antriebsbatterien durch Recycling mehrfach nacheinander zurückgewonnen und wiedereingesetzt werden können. Ziel ist es, wertvolle Materialien auf diese Weise dauerhaft zurückzugewinnen und somit zu mehr Nachhaltigkeit und einer höheren Versorgungssicherheit beizutragen. Neben Volkswagen besteht das Konsortium aus der TANIOBIS GmbH, J. Schmalz GmbH und Viscom AG sowie Forschern der RWTH Aachen University, TU Braunschweig und dem Fraunhofer-Institut für Schicht- und Oberflächentechnik.

Open Hybrid LabFactory

Der wissenschaftlichen Erforschung von automobilen Stoffkreisläufen hat sich auch die Open Hybrid LabFactory (OHLF) in Wolfsburg verschrieben. Gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF) bietet der Forschungscampus eine Plattform für den Austausch zwischen Wissenschaft und Industrie, um Forschungsaktivitäten und ihre Serienimplementierung zu beschleunigen. Dabei unterteilt sich die Arbeit der OHLF in vier Forschungsfelder: Design for Circular Economy, Prozesse für Reverse Production, zirkuläre Werkstoffkonzepte sowie Gesamtsystemanalysen und -gestaltung. Die Erfahrung zeigt, dass die Zusammenarbeit zwischen Industrie und Wissenschaft – unter anderem aus den Bereichen Konstruktion, Produktionstechnik, Materialwissenschaft und Nachhaltigkeit – ideale Voraussetzungen bietet, um Kreislaufwirtschaftslösungen zu entwickeln.

Kennzahl Kreislaufwirtschaft	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Vermiedenes CO ₂ durch das Aluminium-Closed-Loop-Projekt seit 2017	in t CO ₂	854.005	633.881	

Menschen in der Transformation

GRI 2-23, 402-1

Soziale Verantwortung für eine neue Epoche nachhaltiger Mobilität

Die Automobilindustrie befindet sich mitten in einer weitreichenden technologischen Transformation, um den steigenden gesellschaftlichen Erwartungen, internationalen Abkommen und politischen Regulierungen gerecht zu werden, die eine zielgerichtete Dekarbonisierung von Produkten und Geschäftsprozessen verlangen. Der Umstieg vom Verbrennungsmotor auf Elektroantrieb, die digitale Vernetzung des Autos mit seiner Umwelt oder das autonome Fahren führen dabei nicht nur zu entsprechenden Umsatzsteigerungen und höheren Wertschöpfungsanteilen bei Software und Elektromobilität. Die Digitalisierung und Elektrifizierung als Treiber der zukünftigen technologischen Entwicklung steigern zugleich die Wissensintensität in der Branche mit dem Fokus auf Coding, Programmierung und Ingenieurstätigkeiten. Dieser Übergang wird sich innerhalb von einem Jahrzehnt vollziehen. Die gesamte automobilen Welt befindet sich somit in einem Transformationskorridor, an dessen Ende sich auch die Rolle der Automobilproduzenten und ihrer Zulieferer als Arbeitgeber sowie die in der Branche benötigten Qualifikationen grundlegend anders darstellen werden als zu Beginn dieses Prozesses. Mit unserer Group People Strategy stellen wir die Weichen, um diesen Wandel arbeitnehmer- und sozialverträglich zu gestalten.

Steuerung im Personalbereich

Übergeordnete Verantwortung für alle Sozialthemen trägt der Konzernvorstand Personal. Innerhalb der Volkswagen AG hat er in diesem Zusammenhang direktes Weisungsrecht. International übernehmen auch die Personalvorstände der Marken und Regionen Verantwortung für Sozialthemen und berichten an den Konzernvorstand Personal. Wesentliche Steuerungsinstrumente sind in diesem Zusammenhang Chartas, die Arbeitnehmerbelange abdecken, Konzern- und Markenrichtlinien sowie betriebliche Regelungen auf der Gesellschaftsebene. Im Zuge der Umsetzung der Konzernstrategie NEW AUTO werden in der Group People Strategy

auf unterschiedlichen Ebenen des Konzerns Ziele definiert und bearbeitet. Ein KPI-Set als Messinstrument der Strategieumsetzung wurde etabliert (vgl. Abschnitt „Die Transformation steuern und messbar machen“, S. 98).

Fest etablierte Gremienstrukturen ermöglichen den regelmäßigen Informationsfluss und die Entscheidungsfindung.


Nachhaltigkeitsprinzipien als Fundament der Personalarbeit

Volkswagen ist ein sozial verantwortlicher Arbeitgeber, der als Mitglied des UN Global Compact in seinem personalpolitischen Handeln internationalen Rahmenwerken und Standards der Nachhaltigkeit folgt, wie beispielsweise den UN Sustainable Development Goals (SDGs) oder der Global Reporting Initiative (GRI). Wie wir unsere Arbeitsbeziehungen gestalten, wird zudem durch eine Reihe weiterer Chartas und Erklärungen geleitet, die wir mit dem Europäischen und dem Welt-Konzernbetriebsrat vereinbart haben. Diese geben unseren Mitarbeitern Sicherheit im Hinblick auf ihre kollektiven Rechte am Arbeitsplatz und regeln die Grundsätze der Arbeitspolitik des Volkswagen Konzerns. Gemeinsam mit den Mitbestimmungsgremien beziehungsweise den Arbeitnehmervertretern setzen wir diese Vereinbarungen an den jeweiligen Standorten um.


Zu den relevanten Rahmenwerken im Personalbereich gehören:

- Die Erklärung des Volkswagen Konzerns zu sozialen Rechten, industriellen Beziehungen und zu Wirtschaft und Menschenrechten (Sozialcharta). Darin verpflichten wir uns zu dem rechtlich gültigen und zu garantierenden nationalen Lohnminimum für alle Beschäftigten, zur Wahrung der Rechte auf Privatsphäre, persönliche Sicherheit und Meinungsfreiheit, zu den Rechten indigener Völker und zur Verhinderung grausamer, unmenschlicher oder erniedrigender Behandlung. Die Sozialcharta richtet sich an den Konventionen der International Labour Organization (ILO, auf Deutsch: Internationale Arbeitsorganisation IAO) aus. Der Geltungsbereich der Charta erstreckt sich auf die Volkswagen AG sowie auf die kontrollierten Gesellschaften

des Volkswagen Konzerns. Die Grundsätze der Sozialcharta wurden auch als Teil der Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette sowie in den Volkswagen Code of Conduct für Geschäftspartner integriert.

 → www.volkswagen-group.com > Sozialcharta


- Die Charta der Arbeitsbeziehungen, die erweiterte Unterrichts-, Konsultations- und Mitbestimmungsrechte für die Arbeitnehmervertretungen der im Europäischen und im Welt-Konzernbetriebsrat vertretenen Marken, Gesellschaften und Standorte vorsieht.

 → www.volkswagen-group.com > Charta der Arbeitsbeziehungen

- Die Charta der Zeitarbeit, mit der sich Konzernleitung, Europäischer und Welt-Konzernbetriebsrat auf Grundsätze zur Zeitarbeit verständigt haben.

 → www.volkswagen-group.com > Charta der Zeitarbeit

- Die Charta der Berufsausbildung, in der die Berufsausbildung als ein zentraler Bestandteil der Charta der Arbeitsbeziehungen verankert ist.

 → www.volkswagen-group.com > Charta der Berufsausbildung

→ Die **Sozialcharta** bildet die verbindliche Grundlage für die sozialen und industriellen Beziehungen des Volkswagen Konzerns. Sie richtet sich an den Konventionen der ILO aus und gilt für die Volkswagen AG sowie für die kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns.

Hinzu kommt eine Reihe von lokal gültigen Vereinbarungen mit den jeweils zuständigen Gewerkschaften, die zum Beispiel Standards zur Weiterbildung oder zur Gesundheitsprävention beinhalten. Diese grundlegenden Normen und Vereinbarungen bilden auf Konzernebene die Basis für die Rechte der Mitarbeiter und der gewählten Arbeitnehmervertreter, die im Europäischen und im Welt-Konzernbetriebsrat vertreten sind. Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretungen treffen regelmäßig zu Konsultationen zusammen. Alle Mitglieder des Europäischen und des Welt-Konzernbetriebsrats tagen mindestens einmal im Jahr in einer gemeinsamen Sitzung beider Gremien.

Beteiligungsrechte der Mitarbeiter

Wir wollen in unserem Unternehmen eine möglichst umfassende Repräsentation von Arbeitnehmerinteressen ermöglichen. Bei der Ausgestaltung kooperativer, von sozialem Frieden geprägter Arbeitsbeziehungen leiten uns die universal gültigen Menschenrechte und die Normen der ILO. Volkswagen bekennt sich grundsätzlich zur weltweiten Einhaltung der Vereinigungsfreiheit und erkennt das Grundrecht aller Arbeitnehmer an, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden. Ebenso wird das Recht auf negative Koalitionsfreiheit der Arbeitnehmer respektiert. Die Anerkennung des Rechts aller Arbeitnehmer, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden, schließt dabei auch die Wertschöpfungskette mit ein und stellt einen wesentlichen Bestandteil der Sozialcharta dar. Aufgrund unterschiedlicher politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen ist die Umsetzung der Standards der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD) und ILO in allen Produktionsstätten des Konzerns weltweit nicht im gleichen Ausmaß wie in der Europäischen Union möglich. Die Verwirklichung der Vereinigungsfreiheit erfolgt dabei unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze. Eine besondere Herausforderung ergibt sich daher in Staaten, die nicht das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts unterzeichnet haben.

Unser Ziel ist es, das Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen und dem Interesse an einer größtmöglichen Verwirklichung des Vereinigungsrechts zu überbrücken. Dabei setzt der Volkswagen Konzern auf eine lange Tradition in der Gestaltung betrieblicher Arbeitsbeziehungen auch in Ländern, in denen das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts nicht anerkannt wurde. Konkrete Beispiele sind unter anderem Volkswagen do Brasil Indústria de Veículos Automotores Ltda., Škoda Auto Volkswagen India Private Limited und Ducati Motor (Thailand) Co., Ltd., wo wir einen Partizipationsansatz verfolgen, der deutlich über den gesetzlichen Rahmen hinausgeht.

Fälle von Diskriminierung aufgrund der Mitgliedschaft in einer Gewerkschaft können im Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns gemeldet werden. Eine gesonderte statistische Erfassung dieser Fälle ist bislang nicht erfolgt, da bei der statistischen Erfassung von Diskriminierungsvorfällen nicht zwischen den Ursachen der Diskriminierung unterschieden wird. Weitere Informationen zum Hinweisgebersystem finden Sie im Kapitel Integrität und Compliance.

 → Integrität und Compliance

Kooperative Ausgestaltung von Arbeitsbeziehungen in Marken und Gesellschaften

Überall auf der Welt kooperieren wir mit den für uns zuständigen Gewerkschaften. Zahlreiche Gesellschaften verfügen zudem über Aufsichtsgremien, in denen Arbeitnehmer vertreten sind. So ermöglicht Volkswagens Nutzfahrzeugsparte mit der Holding TRATON SE und seinen Tochterunternehmen MAN, Scania, Navistar und Volkswagen Truck & Bus eine weitgehende Beteiligung der Arbeitnehmervertreter. Dabei kann der TRATON-SE-Betriebsrat beispielsweise im Rahmen einer Beteiligungsvereinbarung zwischen Vorstand und Arbeitnehmervertretern umfangreiche Informations- und Konsultationsrechte wahrnehmen. Zudem regelt die Vereinbarung die paritätische Besetzung mit Arbeitnehmervertretern im höchsten Organ der TRATON SE – dem Aufsichtsrat. Bei Scania ist ebenfalls ein europäischer Betriebsrat etabliert, das SEC (Scania European Committee), das mit Beteiligungsrechten ausgestattet ist. Scania hat zudem eine globale Unternehmenspolitik eingeführt, die Mindeststandards wie Arbeitszeiten, wöchentliche Ruhezeiten, Urlaubs- und Krankheitszeiten für seine Mitarbeiter regelt. Die schwedische Lkw-Marke ist darüber hinaus ein aktiver Partner der Global-Deal-Plattform, einer Multistakeholder-Initiative für den sozialen Dialog und die Partnerschaft zwischen Regierungen, Unternehmen, Arbeitgeberverbänden und Gewerkschaften.

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass ESG-bezogene Kontroversen – auch hinsichtlich des Schutzes von Arbeitnehmerrechten – bei Entscheidungen von Investoren immer wichtiger werden. Um den Umgang mit aktuellen und laufenden Kontroversen transparent zu machen, hat das Unternehmen ein eigenes webbasiertes Informationsangebot zur Verfügung gestellt.

 → www.volkswagen-group.com > ESG Controversies

Sozial verantwortliche Transformation

Unser Ziel bei Volkswagen ist eine erfolgreiche und sozial verantwortliche Transformation der Mitarbeiter in die neue Epoche nachhaltiger Mobilität. Wir wollen auch künftig möglichst hochqualifizierte Mitarbeiter in attraktiven, zukunfts-trächtigen Berufsfeldern beschäftigen, wettbewerbsfähige Gehälter bezahlen und sichere Arbeitsplätze bieten.

Die durch Digitalisierung und Elektrifizierung getriebene Transformation der Automobilindustrie hat maßgebliche Auswirkungen auf unsere Produktstrategie – und damit auf benötigte Qualifikationen und die Zusammensetzung der Belegschaft. Seit 2020 rüsten immer mehr Fahrzeug- und Komponentenwerke um: von der Produktion von Verbrennern

auf die von E-Fahrzeugen. Beispiele dafür sind die laufenden Umrüstungsprozesse der Werke in Emden, Salzgitter und Hannover sowie in Chattanooga, USA. Mittlerweile bauen bereits 18 Standorte des Volkswagen Konzerns Elektroautos. Deren Produktion ist im Vergleich zu Verbrennern zwar weniger komplex, allerdings entstehen durch neue digitale Funktionalitäten im Fahrzeug neue Beschäftigungsfelder für hochqualifizierte Mitarbeiter. Insgesamt spiegelt die aktuelle Belegschaftsstruktur bei Volkswagen die erwarteten Veränderungen noch nicht wider; so ist rund die Hälfte der Mitarbeiter weiter in ausführenden Tätigkeiten in der Produktion beschäftigt. Ein wesentliches Bestreben unserer Personalstrategie besteht deshalb darin, Mitarbeiter aus traditionellen Produktionsbereichen in den benötigten Aufgabenfeldern entlang unserer Konzernstrategie NEW AUTO zu qualifizieren. Es ist zudem damit zu rechnen, dass die weitere Umsetzung der Konzernstrategie NEW AUTO und die Transformation zu einem softwareorientierten Unternehmen zu einer Ungleichzeitigkeit in der Personalentwicklung führen kann, auf die es sich vorzubereiten gilt. So kann es zu einem Überschuss an Arbeitskräften in traditionellen Bereichen kommen, während eine Knappheit auf Talentmärkten für Tech-Professionen wahrscheinlich ist, auf denen Unternehmen wie Volkswagen in Wettbewerb zu IT-Konzernen treten müssen.

Die Belegschaft des Volkswagen Konzerns befindet sich in einem Prozess des parallelen Auf-, Ab- und Umbaus. Diese Transformation wird nur dann erfolgreich sein, wenn wir unsere Mitarbeiter mit auf den Weg nehmen, sie qualifizieren, bestmöglich auf die anstehenden Veränderungen vorbereiten, ihnen eine klare Perspektive aufzeigen und Teilhabe anbieten. Zugleich müssen wir in diesem Modernisierungsprozess die Leistungsfähigkeit und Motivation unserer Mitarbeiter erhalten sowie ein effizientes Management der Arbeitskosten als Voraussetzung der Wettbewerbsfähigkeit anstreben.

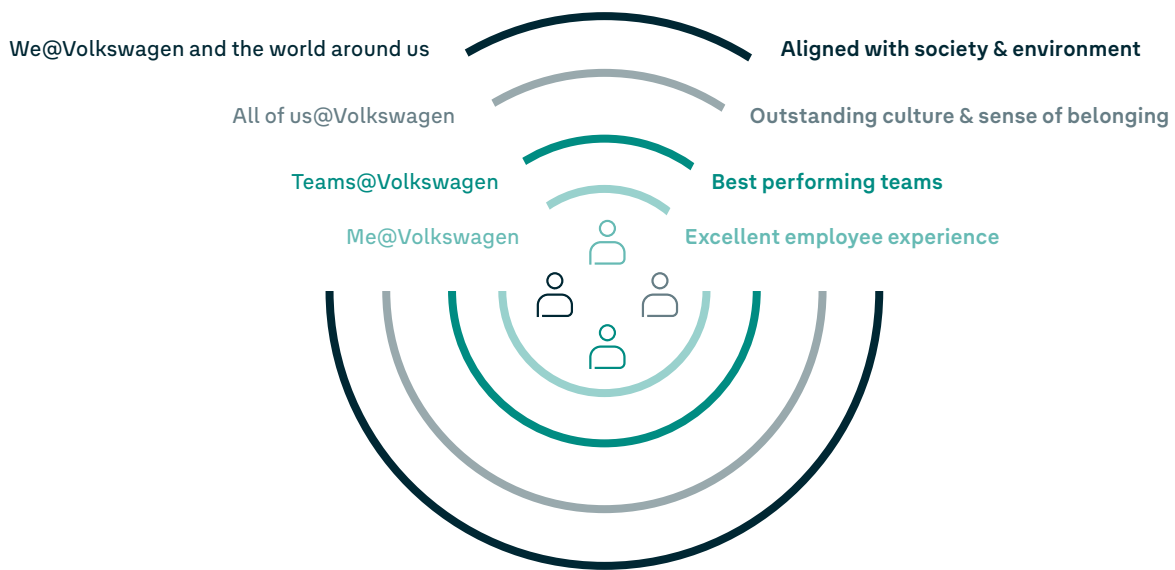
Transformation im Personalbereich als Fokusthema der Konzernstrategie

Die Verantwortung für „Menschen in der Transformation“ steht im Zentrum unserer aktuellen und zukünftigen Aktivitäten im Personalbereich. Diese Verantwortung reicht jedoch noch darüber hinaus: Für den Volkswagen Konzern ist die Transformation der Belegschaft im Rahmen seiner Konzernstrategie NEW AUTO als eines der Fokusthemen definiert. Außerdem haben wir das Thema in einer eigenen Konzerninitiative „People & Transformation“ auf den Weg gebracht. Eine Schlüsselrolle spielt dabei die vom Konzernvorstand 2021 verabschiedete Personalstrategie (Group People Strategy) für unsere drei Markengruppen mit dem Titel „Transform to Tech“. Auch im Berichtsjahr führte der Volkswagen Konzern zentrale und erfolgreiche Ansätze seiner Personalpolitik fort.

Hierzu gehören die ausgeprägte Stakeholder-Orientierung in der Unternehmens-Governance, umfassende Partizipationsrechte für die Mitarbeiter, zukunftsgerichtete Qualifizierungsmöglichkeiten und das Leitbild langfristiger Betriebszugehörigkeit durch systematische Mitarbeiterbindung. Hinzu kommt der Anspruch, die Vergütung fair und transparent zu gestalten.

Gleichzeitig setzt die Personalstrategie innovative Akzente: Das Mitarbeitererleben (Employee Experience) wird systematisch verbessert, die Teams werden als wichtigste Einheiten der Unternehmensorganisation gestärkt und moderne Arbeitsformen wie agiles Arbeiten sollen ausgebaut werden. So möchten wir unsere Arbeitgeberattraktivität steigern und die Leistungsfähigkeit unserer Organisation erhöhen.

Unser Ansatz: vier Dimensionen der Group People Strategy



Im Rahmen der Personalstrategie haben wir verschiedene Dimensionen identifiziert, mit dem Ziel, die Bedürfnisse und Erwartungen der Mitarbeiter ganzheitlich zu erfassen. Diese vier Dimensionen zusammen machen das Arbeitserlebnis, die Arbeitszufriedenheit und am Ende den Erfolg der Arbeit sowie die Einbettung des Unternehmens in die Gesellschaft aus:

- „Ich“ (Me@Volkswagen)
- „Mein Team“ (Teams@Volkswagen)
- „Wir alle bei Volkswagen“ (All of us@Volkswagen)
- „Volkswagen in der Gesellschaft“ (We@Volkswagen and the world around us)

Mit unseren Initiativen und Programmen in diesen vier Dimensionen streben wir eine Verbesserung der individuellen und gruppenbezogenen Arbeitssituationen an und nehmen auch den kulturellen Zusammenhalt des Volkswagen Konzerns und seine gesellschaftliche Legitimität in den Blick.

Initiativen in der Dimension „Me@Volkswagen“

Wir wollen das Mitarbeitererleben systematisch verbessern und streben an, dass jeder Mitarbeiter optimale Bedingungen für die Erfüllung seiner Aufgaben vorfindet. Das beginnt mit exzellenten Arbeitsmitteln und Tools, führt über die Vermeidung von Bürokratie und überkomplexen Prozessschritten bis hin zu modern gestalteten Arbeitsräumen, 360-Grad-Feedbackmöglichkeiten, einem individuellen Gesundheitscoaching und persönlich zugeschnittenen Weiterbildungsmöglichkeiten.

Transformationsorientierte Aus- und Weiterbildung

Als Arbeitgeber streben wir an, dass unsere Mitarbeiter ihr gesamtes Berufsleben wertschöpfend auf Arbeitsplätzen in unserem Unternehmen tätig sein können. Dafür ist es neben dem Erhalt der Gesundheit notwendig, Fähigkeiten und Fertigkeiten den sich schnell wandelnden Rahmenbedingungen anzupassen. Deshalb stellt die Qualifizierung unserer Beschäftigten und die Anpassung an neue Tätigkeiten und

Berufsprofile ein zentrales Handlungsfeld der Transformation der Belegschaft dar. Die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, der Übergang zu vernetztem und autonomem Fahren und die digitale Transformation unseres Unternehmens stellen aktuell stark veränderte Anforderungen an die Qualifikation der Mitarbeiter. Diesen Veränderungen begegnen wir mit unserem umfassenden Aus- und Weiterbildungssystem mit individuellen Qualifizierungsmaßnahmen.

In der aktuellen Umbruchsituation der Automobilindustrie liegt das besondere Augenmerk des Volkswagen Konzerns in der Weiterbildung darauf, die Mitarbeiter in wichtigen Zukunftstechnologien zu schulen und sie im Transformationsprozess eng zu begleiten. So hat Volkswagen am Standort Wolfsburg mithilfe der Volkswagen Group Academy sein berufliches Qualifizierungsprogramm gezielt um Kurse rund um das Thema E-Mobilität erweitert. Dafür wurde im Werk Wolfsburg der eMotionRoom eröffnet. Auf dieser Schulungsfläche haben im Berichtsjahr 2.519 Beschäftigte der Produktion (11,5%) den Transformationsprozess vom Verbrenner zum E-Auto spielerisch durchlaufen und erlebt. Der eMotionRoom ist Teil eines eintägigen Schulungsprogramms (eMotionDay), an dem bis 2025 in Wolfsburg die gesamte Belegschaft der Produktion teilnehmen soll.

Die duale Berufsausbildung im Volkswagen Konzern unterstützt die Transformation der Belegschaft. Aufgrund ihrer flexiblen Verknüpfung von praktischer Tätigkeit und Wissensvermittlung bereitet die Berufsausbildung unsere Nachwuchskräfte auf die neuen Herausforderungen vor. Auf internationaler Ebene orientieren wir uns an den hohen deutschen Ausbildungsstandards. Im Jahr 2023 bildete der Volkswagen Konzern 17.081 Menschen aus. Auch nach ihrer Ausbildung unterstützen wir die weitere Entwicklung von Berufsanfängern. Besonders talentierte junge Fachkräfte werden zum Beispiel in Talentkreisen gefördert.

Insbesondere mit dem Programm „Fakultät 73“ verbreitern wir die Wissensbasis für die digitale Transformation im Unternehmen. Hier bilden wir Softwareentwickler für den eigenen Bedarf selbst aus. Das zweijährige Ausbildungsprogramm richtet sich an Mitarbeiter sowie externe Bewerber mit IT-Affinität. Innerhalb der Ausbildung erarbeiten sich die künftigen Experten erforderliche Kompetenzen für eine erfolgreiche Karriere als Softwareentwickler in der Automobilindustrie. Seit

Bestehen der „Fakultät 73“ (2019) konnten bereits 278 Junior-Softwareentwickler dieses Weiterbildungsprogramm erfolgreich abschließen. Die Absolventen sind vorwiegend in den Fachbereichen der Konzern- und Marken-IT, der Technischen Entwicklung und CARIAD im Einsatz. Im November 2023 ist der fünfte Jahrgang in dieses innovative Transformationsprogramm gestartet.

Die Volkswagen AG, CARIAD, Škoda Auto a.s. haben die innovativen Programmierschulen in Wolfsburg, Berlin und Prag in Kooperation mit der gemeinnützigen École 42 gefördert. So haben beispielsweise die Volkswagen AG und CARIAD im Berichtsjahr dafür 4,5 Mio € gespendet. Im Jahr 2023 lernten im Durchschnitt 882 Studierende in Berlin, Wolfsburg und Prag von- und miteinander in diesem innovativen Ausbildungskonzept. Wie an der École 42 in Paris steht die gebührenfreie Ausbildung Bewerbern auch ohne Schul- oder Hochschulabschluss und unabhängig von Alter, Geschlecht und Herkunft offen.

Ausgebildete Fachkräfte haben bei der für die Aus- und Weiterbildung verantwortlichen Volkswagen Group Academy die Wahl aus einem breiten Spektrum von Qualifizierungen. Dieses reicht von der Weiterbildung zu zukunfts- und allgemein relevanten fachlichen sowie überfachlichen Themen über die fachspezifische Qualifizierung in den Berufsfamilien bis hin zu umfassenden Personalentwicklungsprogrammen.

Mit Degreed haben wir eine innovative Lernplattform eingeführt, die unseren Beschäftigten vielfältige Weiterbildungsmöglichkeiten eröffnet. Die Plattform schafft eine einfache und individuelle Lernerfahrung und wird sukzessive im Konzern implementiert. Degreed ist darauf ausgerichtet, die Ergebnisse der strategischen Personalplanung mit entsprechenden Qualifizierungsprogrammen zu unterstützen. Zudem geht es um die Entwicklung wichtiger Fähigkeiten, beispielsweise in Themenfeldern wie Data Analytics, Softwareentwicklung, Leadership, Machine Learning und künstlicher Intelligenz. Das Modul „Individuelle berufliche Orientierung“ (IBO) bietet allen Mitarbeitern der Volkswagen AG die Möglichkeit, berufliche Ziele und Interessen sowie persönliche Fähigkeiten zu reflektieren und diese mit den Entwicklungsmöglichkeiten im Unternehmen abzugleichen. In einem Baukasten werden dazu verschiedene Methoden zur Selbstreflexion oder Fremdeinschätzung, Praxisübungen, Literaturempfehlungen sowie Podcasts angeboten.

Bei unseren umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen legen wir Wert auf eine übergeordnete Systematik und einheitliche Standards. Dies gilt auch für unsere aktuell eingesetzten

Führungs- und Managementprogramme, die in der folgenden Übersicht zusammengefasst sind.

Programm	Teilnehmende Marken und Gesellschaften ¹	Zielgruppe
<p>Leadership Development Program Meister (LDP Meister, bisher Meisterbasisqualifizierung)</p> <p>Das LDP Meister vermittelt notwendige Basiskompetenzen für die Ausübung von Meisteraufgaben. Die Teilnehmer optimieren die Führung der eigenen Meisterschaft, werden in ihrer Meisterrolle gestärkt und erweitern ihre Führungspersönlichkeit. Sie erleben das eigene Verhalten in realen Führungssituationen und lernen, sich selbst noch besser zu reflektieren.</p>	Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge	Meister
<p>Leadership Development Program für Führungskräfte (LDP UA, bisher Führungskräftebasisqualifizierung)</p> <p>Im Rahmen des LDP UA lernen die Teilnehmer die relevanten Führungswerkzeuge kennen und setzen sie situativ im Rahmen des Wertesystems der Volkswagen AG erfolgreich ein. Bestandteile des LDP UA sind auch Inhalte zur Reflexion des eigenen Führungsstils.</p>	Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, CARIAD, Volkswagen Financial Services AG	Unterabteilungsleiter
<p>Management-Development-Programm</p> <p>Das Management-Development-Programm für angehende Manager legt den Fokus auf Diversität, Business-Management sowie Selbstverantwortung und Agiles Mindset.</p>	Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, CARIAD, Volkswagen Financial Services AG	Managementkandidaten
<p>Senior-Management-Programm</p> <p>Das konzernweite Senior-Management-Programm vermittelt erfahrenen Managern Wissen aus Forschung und Praxis mit den Schwerpunkten Kundenorientierung, Innovation und Leadership, ergänzt durch Design-Thinking-Methoden, Werkzeuge wie Triple Impact und Lean Canvas sowie Decision Biases als Lerninhalte.</p>	Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Škoda Auto a.s., AUDI AG	neu berufene Mitglieder des Oberen Managementkreises
<p>Group Training Catalogue</p> <p>Ein dezentraler Katalog mit Qualifizierungen, die von einzelnen Marken konzipiert und von weiteren Marken genutzt werden können. Mit dem „Group Training Catalogue for Leadership and Transformation“ bietet etwa die Group Leadership Academy Seminare an, die das Management in der Transformation des Konzerns unterstützen und inspirieren. Beispielsweise wird mit der Qualifizierung „Building a sustainable organization. Together.“ vermittelt, wie Nachhaltigkeit bei operativen Managemententscheidungen berücksichtigt werden kann.</p>	Volkswagen Pkw, AUDI AG, CARIAD, TRATON SE	Managementkreis, Oberer Managementkreis, Top-Managementkreis

¹ Zur besseren Lesbarkeit wurde eine beispielhafte Auswahl getroffen und auf die Nennung von Tochter- und Kleinstgesellschaften verzichtet.

Stimmungsbarometer misst Mitarbeiterzufriedenheit

Wir legen großen Wert darauf, dass sich unsere Beschäftigten aktiv in Prozesse einbringen und ihre Meinungen, ihre Einschätzungen und ihre Kritik Gehör finden. Aus diesem Grund erheben wir jährlich das sogenannte „Stimmungsbarometer“. Bei dieser Mitarbeiterbefragung, an der 2023 129 Gesellschaften des Konzerns teilnahmen, ermitteln wir mit einer gezielten Frage den Status unserer internen Arbeitgeberattraktivität. Daneben interessiert uns auch die Einschätzung der Mitarbeiter zu den Fragen, wo das Unternehmen beim Thema Integrität steht und wie sie die Zusammenarbeit im Konzern beurteilen. Die Resultate des Stimmungsbarometers helfen uns, Verbesserungspotenziale zu identifizieren und

Führungskräfte über Handlungsbedarfe in ihren Organisationseinheiten zu informieren. In festgelegten Folgeprozessen ergreifen die Führungskräfte im Dialog mit ihren Mitarbeitern geeignete Maßnahmen. Das Konzernteam Stimmungsbarometer unterstützt sie dabei mit verschiedenen Tools – wie zum Beispiel einem Methodenkoffer. Der regelmäßige Austausch mit den Führungskräften zu den abgeleiteten Maßnahmen und ihren Umsetzungsständen erfolgt mithilfe eines Top-down-Ansatzes, beginnend beim jeweiligen Geschäftsbereichsleiter/-vorstand bis hin zur untersten Führungsebene. Ziel ist es, die Umsetzung der von den Organisationseinheiten abgeleiteten Maßnahmen nachhaltig sicherzustellen.

2023 erfasste die Befragung 129 Gesellschaften in 48 Ländern. Von den 588.072 Mitarbeitern in den erfassten Gesellschaften beteiligten sich 464.749. Das entspricht einer Quote von 79 %. Der Stimmungsindex, der sich aus 22 Fragen errechnet, ist die Hauptkenngröße des Stimmungsbarometers. Er wird aus der Summe aller diesbezüglich abgegebenen Antworten der Befragung gewonnen und lag 2023 im Volkswagen Konzern bei 82,5 von 100 möglichen Indexpunkten (2022: 82,4 Indexpunkte), in der Volkswagen AG bei 75,8 Indexpunkten (2022: 76,2 Indexpunkte). Das Ergebnis des Stimmungsindex beeinflusst die Höhe des Jahresbonus als Teil der variablen Vorstandsvergütung.

→ **Der Stimmungsindex im Volkswagen Konzern lag 2023 bei**
82,5 von 100
möglichen Indexpunkten und damit leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Eigene Ideen erfolgreich einbringen

Die Mitarbeiter übernehmen mit ihrer Kreativität, ihrem Wissen und ihrer Initiative Verantwortung für die Verbesserung der Prozesse und Produkte und tragen so dazu bei, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Im Rahmen des Ideenmanagements wurden 2023 15.363 Ideen eingereicht und Einsparungen von rund 43 Mio. € an den Standorten der Volkswagen AG erzielt.

Darüber hinaus unterstützt die Volkswagen AG mit einem eigenen Innovationsfonds die Entwicklung zukunftsfähiger Geschäftsideen. Das damit verbundene „Intrapreneurship“-Programm bietet den Mitarbeitern die Möglichkeit, eigene Geschäftsideen bei Volkswagen umzusetzen und das bisherige Dienstleistungs- und Produktportfolio zu erweitern. Es gliedert sich in eine Inkubatorphase für die Entwicklung eines Businessplans und eine Acceleratorphase für den Aufbau von Prototypen und Kundentests. Gemäß einer Vereinbarung zwischen der IG Metall und der Volkswagen AG stellt das Unternehmen dem Fonds 20 Mio. € jährlich für Projekte neuer Geschäftsfelder zur Verfügung.

Initiativen in der Dimension „Teams@Volkswagen“

Im Zuge unserer Transformation und des einhergehenden Kulturwandels ändert sich die Art, wie Teams im Volkswagen Konzern zusammenarbeiten, grundlegend. Hybride, digitale und agile Formen der Zusammenarbeit gewinnen an Bedeutung. Sie erfordern eine Anpassung der Bürowelten und Arbeitsmethoden, die kollaboratives und flexibles Arbeiten erleichtern

sollen. Gleiches gilt für Möglichkeiten, digital zusammenzuarbeiten. Diese neuen Ansätze der Arbeitsorganisation ergänzen bereits bestehende Instrumente, wie zum Beispiel flexible Arbeitszeitmodelle. Hierzu gehören in der Volkswagen AG: diverse Teilzeitmodelle, das mobile Arbeiten, die Vertrauensarbeitszeit, Gleitzeit, der Einsatz von Arbeitszeitkonten sowie Wertguthaben und andere Instrumente.

Hybrides Arbeiten bei Volkswagen

Das hybride Arbeiten als Kombination aus mobilen Tätigkeiten und der Präsenz im Büro hat sich für viele Beschäftigte zum „neuen Normal“ entwickelt. Die Beschäftigten können durch das hybride Arbeiten mehr zeitliche und räumliche Flexibilität erhalten. Um die Zusammenarbeit der Teams unter den veränderten Voraussetzungen zu stärken, bieten wir flankierende Formate der Wissensvermittlung und Qualifizierung zum Thema virtuelle und hybride Kollaboration an.

Aus der hybriden Zusammenarbeit ergeben sich auch neue Anforderungen an die Gestaltung von Büroflächen. Vor diesem Hintergrund testen wir in einigen Büroumgebungen (beispielsweise bei der Volkswagen AG, Audi und Porsche) derzeit „Desk Sharing“-Modelle, mit dem Ziel, die Arbeitswelten bei Volkswagen moderner zu gestalten. Und auch in der Produktion investieren wir in zeitgemäße Arbeitsumgebungen. So erneuern wir beispielsweise am Standort Wolfsburg sukzessive mehrere hundert Sozialräume. Gelder dafür werden unter anderem aus dem sogenannten Modernisierungsfonds bereitgestellt, der auf Antrag der Werke und Fachbereiche im Durchschnitt jährlich 25 Mio. € ausschüttet. Der Umfang des Fonds beträgt 125 Mio. € über eine Laufzeit von fünf Jahren.

Agilität und Kulturwandel fördern

Der Volkswagen Konzern legt ein besonderes Gewicht auf die Fähigkeit der Mitarbeiter, agil und unternehmerisch zu handeln. Gemeinsam mit 30 börsennotierten Großunternehmen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz haben wir in der Initiative DACH30 eine Kompetenzmatrix für die Aus- und Weiterbildung im Bereich agiler Unternehmensprozesse entwickelt. Die Volkswagen Group Academy hat im Zuge dessen ein Qualifizierungsportfolio zur Agilität etabliert.

Um Unternehmensbereiche, Abteilungen und Projektteams bei der Umsetzung von strategischen Neuausrichtungen aktiv zu begleiten, besteht bei Volkswagen die Culture & Change Factory. Der Bereich unter dem Dach der Group Academy begleitet und steuert mit rund 40 Experten verschiedene Transformationsprojekte und soll dabei unterstützen, Kompetenzen zu neuen Arbeitsmethoden aufzubauen. Zum Portfolio des Teams gehören unter anderem Veränderungsmanagement, Formate zur Zusammenbaukultur, agiles Training, Team-Coaching, Prozessgestaltung und Weiterbildung.

Initiativen in der Dimension „All of us@Volkswagen“

Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns bilden die Volkswagen Konzerngrundsätze. Sieben einfache Sätze formulieren, wofür das Unternehmen steht: „Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft“, „Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist“, „Wir wagen Neues“, „Wir leben Vielfalt“, „Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit“, „Wir statt ich“, „Wir halten Wort“.

Mit unserer Unternehmenskultur möchten wir für unsere Belegschaft ein Gefühl von Zugehörigkeit schaffen – ein Gefühl, das insbesondere in Zeiten des Wandels und in einem immer heterogener werdenden Umfeld an Bedeutung gewinnt. Als wichtigen Teil unseres Selbstverständnisses sehen wir eine faire Vergütung. Sie soll motivieren und unsere Wertschätzung für die Leistung jedes Einzelnen zum Ausdruck bringen. Und nicht zuletzt gilt es, unsere Führungskräfte dazu zu befähigen, zu einer gelungenen Transformation beizutragen und Vorbild zu sein.

Als Führungskraft mit gutem Beispiel vorgehen

Vorbilder motivieren, geben Mut für Veränderungen und schaffen Vertrauen. Das sind Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Das Role Model Programme unterstützt Führungskräfte darin, diese Faktoren zu stärken. Durch übersichtliche Kataloge erhalten Führungskräfte Anregungen und Anleitungen für unterschiedliche Aktivitäten, die einfach und ohne zusätzliches Budget umsetzbar sind. Der verbindliche Rahmen mit Mindestanforderungen für Manager unterstützt die Umsetzung dieses Programms zur Verbesserung der Unternehmenskultur.

Sozialverträglichkeit der Transformation im Fokus

In der Transformation spielen Kollektivvereinbarungen zur Beschäftigungssicherung eine wichtige Rolle. In der Volkswagen AG in Deutschland gilt die Beschäftigungssicherung durch die Roadmap Digitale Transformation bis 2029, womit wir unsere Wertschätzung für die Industriearbeit deutlich unterstreichen.

Um sozial verantwortliches Handeln bemühen wir uns auch überall dort, wo wir aus wirtschaftlichen Gründen Personal freisetzen müssen. So forderte die Corona-Pandemie wie viele andere Unternehmen auch Volkswagen do Brasil dazu heraus, die Fixkosten zu senken. Volkswagen do Brasil, Metallarbeitergewerkschaften und Arbeitnehmervertreter aller vier Werke haben sich zusammengeschlossen, um eine Restrukturierungsvereinbarung auszuhandeln. Neben Kostenreduzierungen ging es dabei um die Anwendung von Flexi-

bilitätsmaßnahmen und die Anpassung der Mitarbeiterzahl durch ein Programm freiwilliger Austritte aus dem Arbeitsverhältnis.

Bei MAN Truck & Bus SE wurden als Instrumente für einen ebenfalls notwendigen, sozialverträglichen Personalabbau Altersteilzeitverträge, Aufhebungsverträge, ein Konzernwechsel und die Etablierung einer Transfergesellschaft genutzt. Basis war die Aushandlung eines gemeinsamen Eckpunktepapiers zwischen Unternehmensleitung und Arbeitnehmervertretung. Die entsprechenden Regelungen und Programme, die bereits im Jahr 2021 implementiert wurden, galten bis zum Ende des Berichtszeitraums.

Mit Zukunftssicherungsprogrammen, die wir im Rahmen der Mitbestimmung vereinbart haben, geben wir die personalpolitischen Antworten auf unterschiedliche Herausforderungen im nationalen oder internationalen Maßstab. So sehen wir uns in Deutschland, aber auch in Teilen Westeuropas neben demografisch bedingten Risiken weiterhin Engpässen bei Fachkräften gegenübergestellt, die wir für unsere Zukunftsthemen benötigen.

Faire und transparente Vergütung

Ein faires und transparentes Vergütungssystem sowie die Zahlung eines angemessenen Entgelts tragen maßgeblich zur Arbeitszufriedenheit von Beschäftigten bei. Gemäß unserer Sozialcharta entsprechen die Vergütungen und Nebenleistungen für unsere Mitarbeiter mindestens dem jeweils rechtlich gültigen und zu garantierenden Minimum des jeweiligen Landes. In der Regel liegen unsere Entgelte über den landesüblichen Mindeststandards – auch deswegen, weil wir sie mit Gewerkschaften in freien Tarifverhandlungen aushandeln. Grundsätzlich werden unsere Beschäftigten auf der Grundlage ihrer Qualifikation, Erfahrung und Fähigkeiten ausgewählt, eingestellt und gefördert. Das individuelle Entgelt richtet sich in der Regel nach der ausgeübten Tätigkeit.

In unseren Konzerngesellschaften profitieren die Mitarbeiter von weiteren betrieblichen Leistungen. Dazu können je nach Standort Transport- und Verpflegungszuschüsse, Mitarbeiterkonditionen bei Kooperationspartnern sowie Vergünstigungen für ausgewählte Freizeitaktivitäten zählen. Zusätzliche Leistungen in der Gesundheitsversorgung oder Rentenzusatzversicherungen können das Angebot standortspezifisch ergänzen. Mit einer betrieblichen Altersversorgung leisten die Volkswagen AG sowie viele ihrer Marken und Tochtergesellschaften einen wichtigen Beitrag zur Einkommenssicherung im Alter. Eine Beteiligung der Belegschaft am Erfolg des Unternehmens in Form eines Mitarbeiteraktienprogramms – wie etwa ein Aktienoptionsplan – wird derzeit nicht angeboten.

Initiativen in der Dimension „We@Volkswagen and the world around us“

Wir als Volkswagen Konzern sind Arbeitgeber von 684.025 Menschen, davon 116.063 in der Volkswagen AG. Wir arbeiten in 35 Ländern Europas und in 37 Ländern Nord- und Südamerikas, Asiens, Australiens und Afrikas und betreiben weltweit 115 Produktionsstandorte. Überall dort übernehmen wir Verantwortung für die Mitarbeiter und ihre Familien, aber auch für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung rund um unsere Standorte.

Uns ist bewusst: Ohne eine langfristige gesellschaftliche Legitimität an unseren Standorten und in unseren Märkten werden wir unser Geschäftsmodell in Zeiten des beschleunigten Wertewandels nicht fortführen können – das gilt wirtschaftlich, ökologisch und sozial. Dabei verstehen wir unsere Beschäftigten als Repräsentanten des Volkswagen Konzerns, die unsere Werte in die Gesellschaft vermitteln. Zusammen mit ihnen übernehmen wir auch über unser Kerngeschäft hinaus Verantwortung – zum Beispiel durch Stiftungsarbeit und Corporate Volunteering (Mitarbeiterengagement). Die Themen unseres gesellschaftlichen Engagements erstrecken sich von Bildung, Kultur, Diversity, Erinnerungskultur, Klima- und Umweltschutz über diverse Standortengagements. Mehr Informationen hierzu finden sich im Kapitel Corporate Citizenship.

 → Corporate Citizenship

Die Transformation steuern und messbar machen

Mit der Transformation befinden wir uns auf einem langfristigen Weg der Veränderung und Erneuerung. Dabei ist uns wichtig, immer wieder zu überprüfen, ob wir den eingeschlagenen Kurs halten und unsere Ziele erreichen. Die folgenden strategischen Kennzahlen der Group People Strategy helfen uns, unsere Fortschritte zu messen und bei Bedarf gegenzusteuern:

- **Interne Arbeitgeberattraktivität:** Die Kennzahl ergibt sich aus der Frage, ob die jeweilige Gesellschaft für die Befragten ein attraktiver Arbeitgeber ist, und wird im Rahmen des Stimmungsbarometers erhoben, das für den Großteil unserer Konzernbelegschaft durchgeführt wird. Der Zielwert des Volkswagen Konzerns für das Jahr 2025 beträgt 89,1 von 100 möglichen Indexpunkten. Im Berichtsjahr wurden 86,0 Indexpunkte erreicht, das heißt, das Zwischenziel für 2023 von 88,8 Indexpunkten wurde verfehlt. Im

Vorjahr wurden 86,6 Punkte erreicht. Für die Volkswagen AG betrug der Wert für das Jahr 2023 84,7 Indexpunkte (2022: 87,1 Punkte).

- **Diversity-Index:** Im Zuge unseres konzernweiten Diversity-Managements berichten wir in dieser strategischen Kennzahl die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management jeweils im Verhältnis zur aktiven Belegschaft¹ weltweit. Die Kennzahl untermauert insbesondere den Anspruch der Personalstrategie, mit ihren Maßnahmen zu einer vorbildlichen Führungs- und Unternehmenskultur beizutragen.

 → Vielfalt

- **Umsetzungsstand Strategische Personalplanung:** Die strategische Personalplanung ergänzt die operative Personalplanung um eine qualitative, langfristige sowie strategische Planungsperspektive. Sie ermöglicht es, qualitative und quantitative Über- und Unterdeckungen in den Geschäftsbereichen frühzeitig zu identifizieren, und leitet erforderliche Qualifizierungs-, Ausbildungs- sowie Restrukturierungserfordernisse ab, deren Umsetzung zur Unterstützung der Transformation beitragen soll. Um den Fortschritt in der strategischen Personalplanung abzubilden, messen wir den Anteil der aktiven Belegschaft¹, der in der strategischen Personalplanung ab 2023 berücksichtigt ist. Die Erhebung ergibt eine Abdeckung von 34,3 %, was eine leichte Unterschreitung des Ziels von 35 % darstellt.

- **Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter:** Mit der Transformation in der Automobilindustrie stehen wir vor dem größten Kompetenz- und Kulturwandelprozess der Unternehmensgeschichte. Damit werden die individuellen Veränderungsmöglichkeiten für die Beschäftigten zu einem immer wichtigeren Erfolgsfaktor. Durch die Nutzung von Skaleneffekten im Zuge der Digitalisierung und durch die Nutzung der Plattform Degreed verbessert Volkswagen den Zugang zu Bildungsangeboten. Ziel ist, die durchschnittlichen Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiter im Volkswagen Konzern – bezogen auf die aktive Belegschaft¹ – bis 2030 um 35 % auf 30,0 Stunden pro Jahr zu erhöhen. Der Ausgangswert liegt bei 22,3 Stunden und bildet den Durchschnitt der Jahre 2015 bis 2019. Die Wahl der Basisjahre 2015–2019 ist durch den Ausbruch der Coronapandemie begründet, die zu einer zeitweiligen Einschränkung der Weiterbildungsaktivitäten im Jahr 2020 und 2021 geführt hat. Die Zielgröße für das Berichtsjahr waren 24,0 Stunden. Diese wurde mit durchschnittlich 22,1 Stunden pro Mitarbeiter verfehlt.

¹ Definition aktive Belegschaft: Gesamtbelegschaft ohne Auszubildende, ohne Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich erfolgt bei der Erhebung zum „Diversity-Index“ und im Rahmen des „Gesetzes zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen“ sowie der Qualifizierungskennzahlen eine Bereinigung um Mitarbeiter in der Entnahmephase Zeitwertpapier (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung).

Gesundheitsprävention und Arbeitsschutz

Ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld zu gewährleisten, ist insbesondere in der Transformation ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung und ein wichtiger Baustein der Arbeitgeberattraktivität. Nachhaltigkeit im Kontext von Arbeits- und Gesundheitsschutz bedeutet für uns, langfristige Strategien und Maßnahmen zu entwickeln und umzusetzen, die darauf abzielen, die Sicherheit und Gesundheit der Beschäftigten zu gewährleisten und gleichzeitig ökologische und soziale Aspekte zu berücksichtigen. Diese langfristige Orientierung erleichtert dem Volkswagen Konzern zudem den Umgang mit dem demografischen Wandel, der für viele Industrieländer typisch ist. Wichtig ist uns zudem eine offene Kommunikation, in der Beschäftigte Bedenken und Vorschläge zur Verbesserung der Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz äußern können.

Steuerung auf Konzernebene

Die Leitung des Gesundheitswesens auf Konzernebene erfolgt durch den Leiter Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz, der zugleich leitender Arzt der Volkswagen AG ist. Er ist unmittelbar dem Konzernvorstand Personal unterstellt und berichtet an diesen zu den Themenbereichen Gesundheit und Arbeitsschutz. Der Konzernsteuerkreis Gesundheit und der Konzernsteuerkreis Arbeitsschutz treffen Entscheidungen zur strategischen Ausrichtung und stimmen Themen von grundsätzlicher Bedeutung markenübergreifend ab. Außerdem initiieren die Steuerkreise Projekte, stellen sicher, dass Expertenwissen transparent gemacht wird, und nutzen Synergien in Gesundheitswesen und Arbeitssicherheit. Die Einhaltung rechtlicher Vorgaben, die Identifikation, Bewertung und Reduzierung arbeitsbedingter Risiken, das Ableiten von Maßnahmen sowie die Kontrolle der Wirksamkeit bilden die Grundlage für einen erfolgreichen Arbeits- und Gesundheitsschutz und leisten damit einen positiven Beitrag für die Gesunderhaltung der Beschäftigten als Teil der Gesellschaft.

Konkret bietet die arbeitsmedizinische Betreuung im Volkswagen Konzern Beschäftigten Beratungs- und Vorsorgeleistungen rund um gesundes und sicheres Arbeiten an, beispielsweise in Form von Check-ups. Mit den Leistungen tragen sie dazu bei, die Gesundheit der Mitarbeiter zu erhalten und zu fördern. Dabei nehmen sie sowohl die physische als auch die mentale Gesundheit der Mitarbeiter in den Blick und informieren sie im Rahmen verschiedener Angebote zu gesundheitsbezogenen Themen.

Strategische Ausrichtung

Arbeits- und Gesundheitsschutz sind für uns keine isolierten Themen, sondern untrennbare Elemente der konzernweiten Nachhaltigkeitsstrategie. Sie erkennt die enge Verbindung zwischen dem Wohlbefinden unserer Beschäftigten, der betrieblichen Effizienz und unserem langfristigen Erfolg. Ziel ist es, diese Verbindung zu stärken und die Arbeitsbedingungen kontinuierlich zu verbessern, mit innovativen Ansätzen und kooperativen Maßnahmen. In diesem Sinne wollen wir eine sichere und gesunde Arbeitsumgebung gewährleisten, die unsere Beschäftigten schützt und zu einer produktiven und positiven Unternehmenskultur beiträgt.

Richtlinien und Politiken regeln Arbeits- und Gesundheitsschutz

Eine Konzernrichtlinie regelt die Verantwortung für Gesundheitswesen und Arbeitsschutz einheitlich für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns. Diese Richtlinie wurde 2023 überarbeitet, um Anforderungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz für alle Gesellschaften des Konzerns verbindlich vorzugeben. Indem wir die höchsten Standards im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz anstreben, tragen wir nicht nur zum Schutz unserer Beschäftigten bei, sondern auch zur nachhaltigen Entwicklung unseres Unternehmens.

Dabei ist es unser Anspruch, den Schutz und die Förderung der physischen und psychischen Gesundheit zu gewährleisten und psychosoziale Risiken sowie deren Wirkungen zu berücksichtigen. In der Volkswagen AG sind die Erhaltung, Förderung und Wiederherstellung der psychischen Gesundheit unserer Beschäftigten definierte Prämissen der strategischen Ausrichtung und sowohl in der markeninternen Agenda „Gesundheit 2025+“ des Volkswagen Gesundheitswesens als auch im Positionspapier „Psychische Gesundheit“ und in der Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik des Volkswagen Konzerns verankert.

Strategie „Safety First“

Nachhaltige Arbeitssicherheit bedeutet für uns, dass Beschäftigte während ihrer Arbeit keinen Unfall erleiden. Mit der Strategie „Safety First“ unterstützt Volkswagen dieses Ziel. Die Vision dieser Strategie ist es, „Safety First“ als Leitgedanken im Handeln aller Vorgesetzten und Beschäftigten zu verankern. Alle Prozesse des Arbeitsschutzes sollen bekannt sein und sicher angewandt werden. Die Arbeitsplätze sollen sicher und vom Bereich Arbeitssicherheit mitgestaltet sein. Alle Vorgesetzten und Beschäftigten sollen informiert sowie qualifiziert sein und sich sicherheitsgerecht verhalten.

Die Strategie „Safety First“ sieht vor, dass alle Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns die Standards der ISO-45001-Managementsysteme für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erfüllen. Bis 2026 sind alle Produktionsstandorte mit mehr als 1.000 eigenen Beschäftigten nach der ISO 45001 zu zertifizieren. Die Umsetzung der Strategie wird dadurch unterstützt, dass die Marken und Gesellschaften zu ihren Fortschritten und Maßnahmen berichten und sich austauschen. 2023 haben wir zudem ein Netzwerktreffen etabliert, bei dem sich Ansprechpersonen der verschiedenen Marken zu Themen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes austauschen. Darüber hinaus sind in der Volkswagen AG verschiedene Gremien zum Arbeits- und Gesundheitsschutz etabliert, an denen sowohl die Unternehmens- als auch Arbeitnehmervertretung beteiligt ist.

Präventive Maßnahmen und Aktionen

Der Volkswagen Konzern setzt im Bereich Gesundheit neben der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen in hohem Maße auf präventive Ansätze. So erhalten Beschäftigte das Angebot, regelmäßige Check-up-Untersuchungen durchführen zu lassen. Um die Gesundheit und somit auch die Arbeitsfähigkeit unserer Beschäftigten weiter zu erhöhen, hat ein Projektteam diesen Check-up im Berichtsjahr modernisiert, digitalisiert und mit spezifischen Anschlussinterventionen verknüpft. Das Augenmerk lag unter anderem darauf, eine durchgehende, digitale Prozesskette zu schaffen, für Beschäftigte mit gesundheitlichen Problemen einen frühestmöglichen Therapiebeginn zu gewährleisten und die Gesundheitskompetenz der Beschäftigten zu steigern.

Laufen für den guten Zweck

2023 fand bei Volkswagen erstmals der „International Health.Care.Run.“ statt, ein markenweiter Charity-Lauf. An insgesamt 21 Standorten in elf Ländern gingen tausende Beschäftigte an den Start, um Geld für den guten Zweck zu sammeln. Der Lauf kam dem Projekt „a chance to play“ zugute, das sich an benachteiligte Kinder und Jugendliche im Umfeld der Volkswagen Standorte richtet.

Wirksamkeit messen

Um die aktuelle Performance der Konzerngesellschaften im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz zu evaluieren, führte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr eine Risikoanalyse, basierend auf Fragebögen zur Selbsteinschätzung, auf Ebene der Gesellschaften durch. So konnten wir mögliche Verbesserungspotenziale identifizieren und Maßnahmen zur Reduzierung nachhaltigkeitsbezogener Risiken einleiten. Inhaltliche

Schwerpunkte der Risikoanalyse bildeten die folgenden Themen: externe Zertifizierung, Organisation, Sicherheitsstandards für Arbeitsstätten, Arbeitsmittel, Arbeitsplätze und Schutzmaßnahmen, Qualifikation und Unterweisung sowie Notfallplanung. In einem risikobasierten Konzernauditprogramm zum Arbeits- und Gesundheitsschutz wird die Umsetzung von Anforderungen und die Einhaltung von Standards überprüft. Im Berichtsjahr 2023 wurden drei Konzernaudits durchgeführt.

→ Ende 2023 waren insgesamt

72

Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns nach ISO 45001 zertifiziert.

Ein zentrales Element, um die Wirksamkeit unserer Maßnahmen zu bewerten, ist die Kennzahlenerhebung. Ende 2023 waren insgesamt 72 (2022: 61) Konzern-Produktionsstandorte nach ISO 45001 zertifiziert. Dies entspricht einem Abdeckungsgrad von 51 % der Beschäftigten der Konzern-Produktionsstandorte. Neben der Anzahl von ISO-45001-Zertifikaten und deren Abdeckungsgrad nutzt der Volkswagen Konzern die Unfallhäufigkeit der Beschäftigten inklusive Leiharbeiter als wesentliche Kennzahl für die Berichterstattung. Der Unfallhäufigkeitsindex gibt Auskunft darüber, wie viele Unfälle im Betrieb, bezogen auf die Summe aller geleisteten Arbeitsstunden, gemeldet wurden. Die zugrunde liegende Berechnungsformel lautet: Anzahl der gemeldeten Betriebsunfälle multipliziert mit 1 Million geteilt durch Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden. Im Jahr 2023 lag die Unfallhäufigkeit im Volkswagen Konzern bei 3,6 (2022: 3,7), in der Volkswagen AG bei 7,0 (2022: 6,3). Zur markenübergreifenden Information bei schweren oder tödlichen Unfällen von eigenen oder Fremdfirmenbeschäftigten greift das Unternehmen auf Konzernregelungen zurück. Auf dieser Basis können an allen Standorten Maßnahmen zur Vermeidung gleichartiger Unfälle ergriffen werden. Der Volkswagen Konzern verzeichnete im Berichtsjahr keine tödlichen arbeitsbedingten Unfälle eigener Beschäftigter.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden in der Volkswagen AG 1.741 Erst- und 5.380 Folge-Check-ups durch das Gesundheitswesen durchgeführt. Seit der Einführung des Angebots im Jahr 2010 wurden insgesamt 88.643 Volkswagen-Check-ups absolviert (aktive Belegschaft¹).

Kennzahlen Menschen in der Transformation ¹	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Anzahl der Länder, in denen der Volkswagen Konzern aktiv ist, nach Kontinenten				
Europa	Anzahl	35	35	
Nord- und Südamerika, Afrika, Asien, Australien	Anzahl	37	37	
Fertigungsstätten weltweit	Anzahl	115	119	
davon Fertigungsstätten der Volkswagen AG	Anzahl	6	6	
Anzahl der Mitarbeiter im Volkswagen Konzern nach Kontinenten GRI 2-7				
Europa	Anzahl	493.629	490.777	
Amerika	Anzahl	77.430	73.236	
Afrika	Anzahl	5.717	5.702	
Asien	Anzahl	105.644	104.574	
Australien	Anzahl	1.605	1.516	
Gesamtbelegschaft (davon Volkswagen AG) GRI 2-7	Anzahl	684.025 (116.063)	675.805 (116.677)	
Anzahl der Mitarbeiter im Volkswagen Konzern nach Art der Beschäftigung GRI 2-7, 2-8				
befristete Mitarbeiter	Anzahl	27.640	25.536	
unbefristete Mitarbeiter	Anzahl	656.385	650.269	
Leiharbeitnehmer	Anzahl	27.974	26.171	
Auszubildende	Anzahl	17.081	16.590	
in der Volkswagen AG	Anzahl	4.374	4.452	
Altersstruktur der Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns GRI 405-1				
		Frauen/ Männer	Frauen/ Männer	
< 20 Jahre	in %	0,3/1,2	0,3/1,2	
20–29 Jahre	in %	3,5/11,6	3,4/12,2	
30–39 Jahre	in %	5,8/24,8	5,6/25,0	
40–49 Jahre	in %	4,9/21,1	4,7/21,1	
50–59 Jahre	in %	3,5/17,9	3,4/17,8	
> 60 Jahre	in %	0,7/4,8	0,7/4,6	
Frauenanteil im Volkswagen Konzern GRI 405-1				
Management, gesamt	in %	18,7	16,8	
Auszubildende, gesamt	in %	20,6	20,3	ohne Scania und Navistar
Volkswagen Konzern, gesamt	in %	18,7	18,1	
Frauenanteil in der Volkswagen AG GRI 405-1				
Management, gesamt	in %	17,3	15,9	
Auszubildende, gesamt	in %	25,1	25,0	
Volkswagen AG, gesamt	in %	18,6	18,3	

¹ Auf die Angabe der Kategorie „divers“ in den Kennzahlen wird verzichtet, da die Gesamtzahl zu gering ist, um in den prozentualen Aufteilungen sichtbar zu werden.

Kennzahlen Menschen in der Transformation ¹	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Fluktuation in der Volkswagen AG GRI 401-1				
Frauen	in %	0,6	0,5	
Männer	in %	0,7	0,6	
Stimmungsbarometer				
teilnehmende Gesellschaften	Anzahl	129	159	
beteiligte Länder	Anzahl	48	49	
teilnahmeberechtigte Mitarbeiter	Anzahl	588.072	614.142	
teilnehmende Mitarbeiter	Anzahl	464.749	475.778	
Anteil teilnehmender Mitarbeiter	in %	79	77	
interne Arbeitgeberattraktivität	Indexwert	86,0	86,6	
interne Arbeitgeberattraktivität in der Volkswagen AG	Indexwert	84,7	87,1	
Stimmungsindex	Indexwert	82,5	82,4	
Stimmungsindex in der Volkswagen AG	Indexwert	75,8	76,2	
Ideenmanagement in der Volkswagen AG				
eingereichte Ideen	Anzahl	15.363	13.953	
Einsparungen	in Mio. €	42,56	38,0	
Qualifizierungen² GRI 404-1				
im Volkswagen Konzern				
Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter	durchschnittliche Stundenanzahl	22,1	20,1	
zeitlicher Umfang	Mio. Stunden	14,3	12,9	
Kosten Weiterbildung	in Mio. €	487,7	399,3	ohne Berufsausbildungskosten
Kosten Weiterbildung pro Mitarbeiter	durchschnittliche Kosten in €	753,9	623,4	ohne Berufsausbildungskosten
in der Volkswagen AG				
Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter	durchschnittliche Stundenanzahl	11,9	10,9	
zeitlicher Umfang	Mio. Stunden	1,2	1,1	
Kosten Weiterbildung	in Mio. €	103,4	91,1	ohne Berufsausbildungskosten
Kosten Weiterbildung pro Mitarbeiter	durchschnittliche Kosten in €	1.015,8	887,0	ohne Berufsausbildungskosten

² Methodikänderung: Werte 2023 bereinigt um Mitarbeiter in der Entnahmephase Zeitwertpapier (Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung). Vorjahreswerte angepasst.

Kennzahlen Menschen in der Transformation ¹	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Gesundheitsprävention und Arbeitsschutz³ GRI 403-8				
Erst-Check-ups durch das Gesundheitswesen	Anzahl	1.741	548	
Folge-Check-ups durch das Gesundheitswesen	Anzahl	5.380	2.398	
Summe Check-ups Volkswagen AG seit 2010	Anzahl	88.643	84.799	
Standorte des Volkswagen Konzerns mit ISO-45001-Zertifizierung	Anzahl	72	61	
Anteil dessen, bezogen auf Mitarbeiterzahl ⁴	in %	51	27	
Standorte der Volkswagen AG mit ISO-45001-Zertifizierung	Anzahl	3	2	Die Zertifizierung für die sechs Standorte der Volkswagen AG ist bis zum Jahr 2024 geplant.
Anteil dessen, bezogen auf Mitarbeiterzahl	in %	34	19,8	
Gemeldete Unfälle³ GRI 403-9				
				Leiharbeitnehmer und innerbetriebliche Wegeunfälle sind nicht in den Kennzahlen enthalten. Die Berücksichtigung der Ausfalltage endet zum 31. Dezember des Geschäftsjahres.
Index Unfallhäufigkeit Volkswagen Konzern	Wert	3,6	3,7	Wert je 1 Million geleistete Arbeitsstunden
Index Unfallhäufigkeit Volkswagen AG	Wert	7	6,3	Wert je 1 Million geleistete Arbeitsstunden
Todesfälle aufgrund arbeitsbedingter Verletzungen GRI 403-9				
Todesfälle Volkswagen Konzern	Anzahl	0	1	
Todesfälle Volkswagen AG	Anzahl	0	0	

³ Scope: In der Konzernbetrachtung sind im Berichtsjahr folgende Standorte nicht enthalten: Volkswagen Transmission (Shanghai) Co., Ltd. und Innovative Charging Solutions (Suzhou) New Energy Technology Co., Ltd. Daten für MAN Truck & Bus SE (Serendah) beruhen auf Schätzungen.

⁴ Methodikänderung: Scope-Anpassung im Jahr 2023 – bezogen wird sich auf die Mitarbeiterzahl der Produktionsstandorte weltweit. Vorjahreswert nicht angepasst

Vielfalt

Einsatz für Vielfalt, Chancengerechtigkeit und Inklusion

Ob Alter, Geschlecht, Herkunft oder sexuelle Orientierung: Vielfalt hat viele Dimensionen. Bei Volkswagen geben wir dieser Vielfalt Raum und betrachten die Unterschiedlichkeit der Mitarbeitenden als Gewinn. Grundlage dafür können eine offene, respektvolle Kommunikation, inspirierende Führung und eine chancengerechte und partnerschaftliche Arbeitskultur sein. So wollen wir erreichen, dass sich alle Beschäftigten in ihrer Individualität gesehen fühlen und ihr volles Potenzial entfalten können. Wir sind fest davon überzeugt: Vielfalt ist eine Quelle neuer Wertschöpfung und Wettbewerbsfähigkeit und ein entscheidender Faktor für den Unternehmenserfolg – insbesondere in Zeiten des Fachkräftemangels.

Diversity-Management konzernweit etabliert

Das Group-Diversity-Management ist direkt dem Personalvorstand des Volkswagen Konzerns zugeordnet und berichtet an diesen. Im Volkswagen Konzern sind ressort- und standortübergreifend Diversity-Manager für das Thema aktiv. Sie treffen sich regelmäßig, um den Austausch von Best Practices voranzutreiben und über die Umsetzung von Programmen und Maßnahmen zu beraten.

Fester Bestandteil der Konzernstrategie

Vielfalt wurde im Rahmen der Konzernstrategie NEW AUTO und der daraus abgeleiteten Konzerninitiative 6 als Fokusthema für Nachhaltigkeit definiert. In der Konzernrichtlinie „HR Compliance“ ist das Thema Vielfalt und Chancengleichheit verankert. Die besondere Bedeutung dieses Handlungsfeldes wird im Volkswagen Konzern auch dadurch unterstrichen, dass der Diversity-Index als strategische Kennzahl eine unmittelbare Relevanz für die Vergütung der Konzernvorstände hat. Darüber hinaus ist ab 2023 mit Einführung eines ESG-Faktors im Jahresbonus auch die Zielerreichung der Indexrelevanten Frauenanteile im Management in der Managementvergütung verankert.

Wir haben das Ziel vielfältiger Belegschaften auch in grundlegenden Dokumenten festgehalten. So ist das Bekenntnis „Wir leben Vielfalt“ als einer der sieben Konzerngrundsätze fester Teil der kulturellen DNA des Volkswagen Konzerns. Unser Verständnis von Vielfalt reicht über Geschlechtergerechtigkeit, sexuelle Orientierung und Internationalität hinaus. So gilt unsere Aufmerksamkeit auch der Inklusion und Integration von Beschäftigten mit Behinderung.

Stakeholder-Engagement

Volkswagen nutzt verschiedene Formate, um sich mit internen und externen Stakeholdern zu Diversity-Themen auszutauschen. Ein Beispiel dafür ist das Diversity-Panel, das 2021 ins Leben gerufen wurde. Im Berichtsjahr kam das Panel zu einer Abschlussveranstaltung zusammen und sprach abschließende konkrete Handlungsempfehlungen hinsichtlich Organisation, Prozessen und Aktivitäten im Konzern aus, wie beispielsweise Onlinetrainings, interne Infokampagnen und Diskriminierungsumfragen. Dem Beratungsgremium gehörten Experten aus Zivilgesellschaft, Wirtschaft und Wissenschaft, aber auch hochrangige Führungskräfte aus verschiedenen Bereichen des Unternehmens an. Ziel des Diversity-Panels war es, Inhouse-Kompetenz auszubauen, um Alltagsdiskriminierung und -rassismus konsequent entgegenzuwirken und mit neuen Impulsen für diskriminierungskritische Inhalte und Verhaltensweisen zu sensibilisieren.

Der Volkswagen Konzern unterstreicht sein Engagement für Vielfalt in Deutschland auch mit der Unterzeichnung und finanziellen Förderung der Initiative „Charta der Vielfalt“ sowie bei „Initiative Chef:innensache“ – einem Netzwerk von Führungskräften aus Wirtschaft, Wissenschaft, öffentlichem Sektor und Medien zur Förderung der Chancengerechtigkeit von Frauen und Männern.

Antidiskriminierung

Wir bei Volkswagen lehnen Diskriminierung entschieden ab. Denn wir stehen für Respekt, Chancengerechtigkeit, für ein Miteinander und die Gleichbehandlung aller Menschen, ungeachtet ethnischer Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, Behinderung, Weltanschauung, Religion, Staatsangehörigkeit, sexueller Ausrichtung, sozialer Herkunft oder politischer Einstellung, sofern Letztere auf demokratischen Prinzipien und Toleranz gegenüber Andersdenkenden beruht.

Die Verhaltensgrundsätze des Volkswagen Konzerns sind dafür die konzernweit geltende Richtschnur, und Verstöße gegen die dort festgelegten Regeln sanktionieren wir. Jeder Beschäftigte und jede Führungskraft sind demnach dafür verantwortlich, auf ein partnerschaftliches Miteinander zu achten und bei Regelverletzungen Maßnahmen zu ergreifen. Wir führen hierüber auch eine zentrale Statistik: Im Jahr 2023 ist 32 Beschäftigten des Volkswagen Konzerns aufgrund von Verstößen im Bereich Diskriminierung, Mobbing oder Stalking das Arbeitsverhältnis gekündigt worden.¹

Ziele für mehr Vielfalt

Mehr Vielfalt im Management des Volkswagen Konzerns

Wir streben auf allen Management-Ebenen an, Maßnahmen und Programme mit Zielen zu hinterlegen und die Diversität im Unternehmen weiter zu fördern. So gehört es zu unserem Diversity-Ansatz, einen prozentualen Frauenanteil im Management vorzugeben und Ziele für den Internationalisierungsgrad im Top-Management festzulegen. Zusammengefasst werden diese beiden Zahlen im Diversity-Index, der seit dem 1. Januar 2017 in Kraft ist. Der Diversity-Index ist ein Teil der Konzernstrategie NEW AUTO und der Group People Strategy und wird für den gesamten Volkswagen Konzern mit seiner aktiven Belegschaft² erhoben. Mit diesem Index messen und steuern wir die Umsetzung unserer Ziele.

→ Mit dem **Diversity-Index** verfolgen wir die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management jeweils im Verhältnis zur aktiven Belegschaft² weltweit.

Der Frauenanteil im Management – bestehend aus den Mitarbeiterkreisen Managementkreis, Oberer Managementkreis und Top-Managementkreis (inklusive Konzernvorstände) – lag im Jahr 2023 mit 19,2% deutlich oberhalb des Vorjahres-

niveaus (2022: 17,2%). Bis 2025 wollen wir den Frauenanteil im Management auf 20,2% steigern.

Den Internationalisierungsgrad im Top-Management, dem obersten unserer drei Managementkreise, möchten wir bis 2025 auf 25,0% erhöhen. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde das Ziel mit 25,6% bereits übererfüllt.

Die Werte für Frauenanteil und Internationalisierung werden gleichgewichtet in einen Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf jeweils 100 gesetzt wurde. Beide Indizes wurden zu gleichen Anteilen bei der Zielsetzung und bei der Erhebung des Gesamtindex einbezogen (Wert Frauenanteil und Wert Internationalisierung im Top-Management). Für das Jahr 2023 war eine Steigerung dieses Index auf 142 geplant. Dieses Ziel wurde mit dem Wert von 154 übererfüllt. Die Ziele sind vom Konzernvorstand beschlossen.

Ziele für die Erhöhung des Frauenanteils in der Volkswagen AG

Wir haben zudem für die Volkswagen AG gemäß § 76 Abs. 4 des deutschen Aktiengesetzes Ziele im Hinblick auf Frauenanteile im Management formuliert. Im Einklang mit dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und § 76 Abs. 4 des Aktiengesetzes hat sich die Volkswagen AG für den Zeitraum bis zum Jahresende 2025 einen Frauenanteil von 16,5% für die erste Führungsebene (Oberes Management, Top-Management und Markenvorstand) und von 23,4% für die zweite Führungsebene (Managementkreis) innerhalb der aktiven Belegschaft² zum Ziel gesetzt. Zum 31. Dezember 2023 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft² in der ersten Führungsebene bei 15,3% und in der zweiten bei 21,5%. Über die erreichten Ist-Stände sowie die aktuellen Zielpfade werden Konzernvorstand und Aufsichtsrat regelmäßig unterrichtet.

Programme und Angebote

Mit verschiedenen Programmen verfolgen wir das Ziel, die Frauenanteile in den Führungsebenen des Konzerns zu erhöhen und für mehr Chancengerechtigkeit und Gleichberechtigung in der Karriereentwicklung zu sorgen. Das Volkswagen AG weite Kompass-2.0-Programm bietet weiblichen Talenten eine Orientierungs- und Entscheidungshilfe für den Start einer Management- oder Führungslaufbahn und richtet sich auch an Produktionsmitarbeiterinnen. Im Mittelpunkt des Programms steht eine neunmonatige Mentoringphase, begleitet von Netzwerktagen, Dialogveranstaltungen, Seminaren und Feedbackgesprächen. Im Jahr 2023 haben insgesamt 248 Mitarbeiterinnen das Programm begonnen.

¹ Vorbehaltlich Freigabe durch den Konzernvorstand. Basis: 378 Gesellschaften mit jeweils mehr als 5 Mitarbeitern.

² Definition aktive Belegschaft: Gesamtschicht ohne Auszubildende, ohne Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich erfolgt bei der Erhebung zum „Diversity-Index“ und im Rahmen des „Gesetzes zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen“ eine Bereinigung um Mitarbeiter in der Entnahmephase Zeitwertpapier (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung).

Um die nachhaltige Erhöhung der Frauenanteile im Management zu erreichen, arbeiten wir kontinuierlich an der weiteren Integration von Diversity und Geschlechtergerechtigkeit in HR-Prozesse. Die Volkswagen AG bietet auch Führungskräften verschiedene Modelle geteilter Führung an, zum Beispiel die Option eines Job-Sharings. Außerdem besteht ein Impat-Programm, das sich an Top-Talente nicht deutscher Herkunft und jedweden Geschlechts richtet. Damit sorgen wir für mehr Sichtbarkeit internationaler Führungskräfte, nutzen ihre Expertise und fördern die unternehmensweite Vernetzung.

Der Volkswagen Konzern beteiligt sich am Programm „Target Gender Equality“, das vom UN Global Compact aufgelegt wurde und eine verstärkte Gleichstellung der Geschlechter zum Ziel hat. Basis sind die „UN Women’s Empowerment Principles“. Sie bieten Unternehmen eine Anleitung, wie sie die Gestaltungskraft von Frauen und die Gleichstellung der Geschlechter am Arbeitsplatz, in der Wirtschaft und in der Gesellschaft fördern können.


Diversity Wins @ Volkswagen abgeschlossen

Ansätze zur Förderung von Vielfalt und Inklusion ausbauen: Das war das Ziel des Programms „Diversity Wins @ Volkswagen“, das 2023 ausgelaufen ist.

→ **94%**

unserer Führungskräfte haben am Diversity Wins @ Volkswagen Programm teilgenommen.³

Das Programm beinhaltete verpflichtende Schulungen für Führungskräfte, vom Meister bis zum Top-Manager. Die Schulungsteilnehmer erarbeiteten ein Verständnis dafür, warum Vielfalt und Inklusion für das Unternehmen wichtig sind, welche Gestaltungsansätze und Aktivitäten entwickelt werden können und was die Verantwortung als Führungskraft konkret bedeutet. Bis zum 31. Dezember 2023 wurden konzern- und weltweit 94% der Führungskräfte von Gesellschaften mit über 1.000 Beschäftigten geschult. Die Trainingsinhalte von Diversity Wins @ Volkswagen wurden in andere Führungskräftequalifizierungen integriert, darunter das Management Development Program und das Leadership Development Program. Weitere Informationen dazu finden Sie im Kapitel Menschen in der Transformation.

 → Menschen in der Transformation

Förderung von Netzwerken

Der Volkswagen Konzern unterstützt die Bildung von Mitarbeiternetzwerken, um die Eigeninitiative und die Bereitschaft zur Übernahme von Verantwortung zu fördern. Dazu zählt beispielsweise das LGBTQIA*-&-friends-Netzwerk „We Drive Proud“. Das Netzwerk unterstützt nicht nur die Belange lesbischer, schwuler, bisexueller, trans*, queerer, inter* und asexueller Personen, sondern gestaltet vor allem den Kulturwandel im Unternehmen mit. „We Drive Proud“ begreift sich als offene konzernübergreifende Initiative, die den Austausch mit bereits bestehenden Netzwerken pflegt, etwa denen bei AUDI AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG oder SEAT S.A. Das geschäftsbereichsübergreifende „Women Career Network“ setzt sich für gleiche Entwicklungschancen von Frauen und mehr Diversität in Führungspositionen im Volkswagen Konzern ein. Zudem bestehen bei der AUDI AG („dads@audi“) und in der Volkswagen AG („VäterConnection“) Väternetzwerke.

Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben besser in Einklang bringen

Volkswagen hat den Bedarf seiner Beschäftigten erkannt, kurzfristig und flexibel auf veränderte Lebenssituationen reagieren zu können. Daher arbeiten wir kontinuierlich daran, die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben unserer Beschäftigten durch flexible Arbeitszeitmodelle zu verbessern. So wollen wir nicht nur den besonderen Bedürfnissen von Eltern, Alleinerziehenden oder pflegenden Angehörigen Rechnung tragen, sondern allen Beschäftigten mehr Flexibilität ermöglichen. Die diesbezüglichen Regelungen und Programme variieren von Land zu Land. Sie werden von gesetzlichen Rahmenbedingungen, kulturellen Gegebenheiten und den Ergebnissen von Kollektivverhandlungen bestimmt.

Ausgehend von der Volkswagen AG haben seit 2021 bereits 18 Konzerngesellschaften das Instrument „Meine AusZeit“ etabliert. Damit können Beschäftigte ohne vorherige Anspargen zeitnah und flexibel in eine berufliche Auszeit gehen. In der Freistellung von drei bis sechs Monaten erhalten sie weiterhin ein Entgelt, das durch Vorleistung des Arbeitgebers finanziert wird. Die Rückzahlung erfolgt in der sich unmittelbar an die Freistellung anschließenden Arbeitsphase.

Zudem arbeiten wir daran, dem Bedürfnis vieler Beschäftigter nach mehr Flexibilität bei der Arbeitszeit und mobilem Arbeiten nachzukommen. Daher haben unter anderem die Volkswagen AG, AUDI AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, SEAT S.A. und die Volkswagen Financial Services AG Betriebsvereinbarungen für die Arbeit außerhalb der Betriebsstätte („mobile Arbeit“) geschlossen. Ein hohes Maß an Flexibilität bietet

³ Anteil Führungskräfte von Gesellschaften mit über 1.000 Mitarbeitern, die konzern- und weltweit bis zum 31. Dezember 2023 am Programm teilgenommen haben.

auch unsere Wiedereinstellungszusage. Seit rund 20 Jahren können Beschäftigte der Volkswagen AG für bis zu acht Jahre ohne Angabe von Gründen aus dem Unternehmen ausscheiden. Unabhängig davon, ob die Freistellung zu Qualifizierungszwecken oder als familiäre Auszeit genutzt wird, ist über den Zeitraum der Abwesenheit eine Wiedereinstellung in ein vergleichbares Beschäftigungsverhältnis vorbehaltlich der wirtschaftlichen Situation garantiert.

Für Beschäftigte verschiedener Gesellschaften, darunter die Volkswagen AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, MAN Truck & Bus SE und AUDI AG, besteht ein jährliches Wahlrecht: Statt der Zahlung einer tariflichen Zusatzvergütung kann eine Wandlung in bezahlte Freistellung in Anspruch genommen werden. In Deutschland belegt die hohe Inanspruchnahme der gesetzlich geregelten Elternzeit den Wunsch vieler Beschäftigter nach Vereinbarkeit von Beruf und Familie. Eltern gewähren wir zusätzliche Leistungen, die über gesetzliche Ansprüche hinausgehen. So können Geschäftsfahrzeugsberechtigter der Volkswagen AG ihr Fahrzeug während der Elternzeit für einen befristeten Zeitraum privat weaternutzen. Die Volkswagen AG sowie Tochtergesellschaften mit entsprechenden Regelungen gewähren ihren Beschäftigten während der Elternzeit in der arbeitgeberfinanzierten betrieblichen Altersversorgung (Grundversorgung) einen Versorgungsaufwand.

Wir messen auch der Kinderbetreuung während der Arbeitszeiten eine hohe Bedeutung bei. Daher engagieren wir uns als Volkswagen Konzern beim Ausbau zielgruppenorientierter Kinderbetreuungsangebote. Ergänzend bieten wir an verschiedenen unserer Standorte betriebsnahe Kindertagesstätten an.

Inklusion am Arbeitsplatz

Wir übernehmen gesellschaftliche Verantwortung, indem wir Werkstätten für Menschen mit Behinderung unterstützen. In verschiedenen Konzerngesellschaften haben wir hierfür im Jahr 2023 Aufträge in Höhe von rund 11,97 Mio. € vergeben. Aber auch intern setzen wir uns für Inklusion ein. In der Volkswagen AG lag die Quote von Beschäftigten mit einer Behinderung im Jahr 2023 bei 8,7%.

Unsere Verantwortung, die Mitarbeiter möglichst ihr ganzes Berufsleben lang in wertschöpfenden Tätigkeiten zu halten, erstreckt sich zudem auf die Bedürfnisse von Beschäftigten mit Leistungseinschränkungen. Denn gerade diese Mitarbeitergruppen können durch individuelle Formen der Arbeitsorganisation ein deutlich höheres Leistungs- und Zufriedenheitsniveau erreichen. Beispielhaft steht dafür das Programm „Work2Work“, mit dem die Volkswagen AG seit 2001 leistungsgewandelten Beschäftigten neue berufliche Perspektiven im Unternehmen eröffnet. In mehr als 50 verschiedenen Tätigkeitsfeldern arbeiten in Wolfsburg derzeit 575 Beschäftigte in „Work2Work“-Arbeitsplätzen.

Kennzahlen Vielfalt	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Diversity-Index				aktive Belegschaft ¹
Frauenanteil im Management GRI 405-1				
Zielwert Frauenanteil im Management	in %	17,9	17,0	
Ist-Wert Frauenanteil im Management	in %	19,2	17,2	
Ist-Wert Sub-Index Frauenanteil Gewichtung 0,50		158	142	
Internationalisierung im Top-Management GRI 405-1				
Zielwert Internationalisierung im Top-Management	in %	23,2	22,3	
Ist-Wert Internationalisierung im Top-Management	in %	25,6	23,4	
Ist-Wert Sub-Index Internationalisierung im Top-Management Gewichtung 0,50		150	138	
Kumulierter Diversity-Index-Wert				
Zielwert Kumulierter Diversity-Index-Wert	Wert	142	136	
Ist-Wert Kumulierter Diversity-Index-Wert	Wert	154	140	
Frauenanteil (nach deutscher Rechtslage: Führungspositionen-Gesetz) GRI 405-1				
Ist-Wert Frauenanteil in der ersten Führungsebene ²	in %	15,3	14,2	Volkswagen AG, aktive Belegschaft ¹
Ist-Wert Frauenanteil in der zweiten Führungsebene ³	in %	21,5	19,7	Volkswagen AG, aktive Belegschaft ¹
Diskriminierung				
Kündigungen aufgrund von Verstößen im Bereich Diskriminierung	Anzahl	32	14	Basis: 378 Gesellschaften mit jeweils mehr als 5 Mitarbeitern (Vorjahr: 110 Gesellschaften mit jeweils mehr als 500 Mitarbeitern)

¹ Definition aktive Belegschaft: Gesamtbelegschaft ohne Auszubildende, ohne Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich erfolgt bei der Erhebung zum „Diversity-Index“ und im Rahmen des „Gesetzes zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen“ eine Bereinigung um Mitarbeiter in der Entnahmephase Zeitwertpapier (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung).

² Definition erste Führungsebene: Oberer Managementkreis, Top-Managementkreis und Markenvorstand.

³ Definition zweite Führungsebene: Managementkreis.

Integrität und Compliance

GRI 2-23, 2-24, 205-1

Integrität und Compliance: Fundament für unternehmerischen Erfolg

Integrität und Compliance (I&C) haben hohe Priorität im Volkswagen Konzern. Sie bilden die Grundlage für korrektes und wertebasiertes Handeln. Wir richten unsere Regelwerke, Prozesse und unsere Unternehmenskultur darauf aus, dass alle Mitarbeiter jederzeit integer und regelkonform handeln können. Dazu gehört auch, aus eigener Überzeugung das Richtige zu tun – unabhängig von ökonomischem, zeitlichem oder sozialem Druck.

Wir sind überzeugt: Nachhaltiger wirtschaftlicher Erfolg setzt voraus, dass sich jeder Einzelne an Gesetze, Regelungen und Selbstverpflichtungen hält. Ein solches Verhalten muss für alle Mitarbeiter des Konzerns selbstverständlich sein. Deshalb haben wir I&C zu einem wesentlichen Element unserer Konzernstrategie NEW AUTO gemacht und als eines von sechs Fokusthemen unseres Nachhaltigkeitsprogramms definiert. Strategisch wie operativ sollen I&C als Steuergrößen und Handlungsfelder den gleichen Rang in unserem Unternehmen einnehmen wie Umsatz, Ergebnis, Produktqualität oder Arbeitgeberattraktivität.

Wir wollen als Vorbild für I&C vorangehen und Verantwortung übernehmen – als Unternehmen und als Teil der Gesellschaft. Die Basis unseres Handelns haben wir in unseren Verhaltensgrundsätzen festgehalten, dem Code of Conduct (CoC) sowie in den Group Essentials, unseren Konzerngrundsätzen.

 → www.volkswagen-group.com > Code of Conduct

 → www.volkswagen-group.com > Konzerngrundsätze

Uns ist bewusst: Verstöße gegen Gesetze, Regeln und Vorgaben würden nicht nur das Vertrauen beschädigen, das unsere Anteilseigner, Kunden, Partner und Beschäftigten in uns setzen. Wir müssten auch mit juristischen Konsequenzen und Bußgeldern rechnen. Aus I&C-Sicht ergeben sich aus unserer Geschäftstätigkeit Risiken in den Bereichen Korruption,

Geldwäsche, Menschenrechte sowie Umwelt. Im Zuge unserer E-Mobilitätsstrategie und des entsprechenden Hochlaufs unseres Batteriegeschäfts müssen wir deutlich mehr Rohstoffe einkaufen, deren menschenrechtskonformer Abbau streng überwacht werden muss. In den betroffenen Ländern herrscht in der Regel auch ein hohes Korruptionsrisiko. Verstöße gegen Umweltschutzauflagen können zudem die Natur schädigen und zu Reputations- und finanziellen Schäden führen.

Um soziale und ökologische Risiken sowie Korruption entlang der Lieferkette proaktiv zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren, nutzen wir unser Responsible Supply Chain System. Es baut auf einer systematischen Risikoanalyse auf. Weitere Informationen dazu finden Sie im Kapitel Lieferkette und Menschenrechte. Details zur Ausgestaltung unseres allgemeinen Risikomanagements und der internen Kontrollprozesse finden Sie im Kapitel Risikomanagement.

 → Lieferkette und Menschenrechte

 → Risikomanagement

Verankerung im Unternehmen

Group Integrity & Compliance unterstützt die Konzern- und Markengesellschaften, ihre Geschäftsaktivitäten regelkonform durchzuführen und Gesetze und interne Vorgaben einzuhalten.

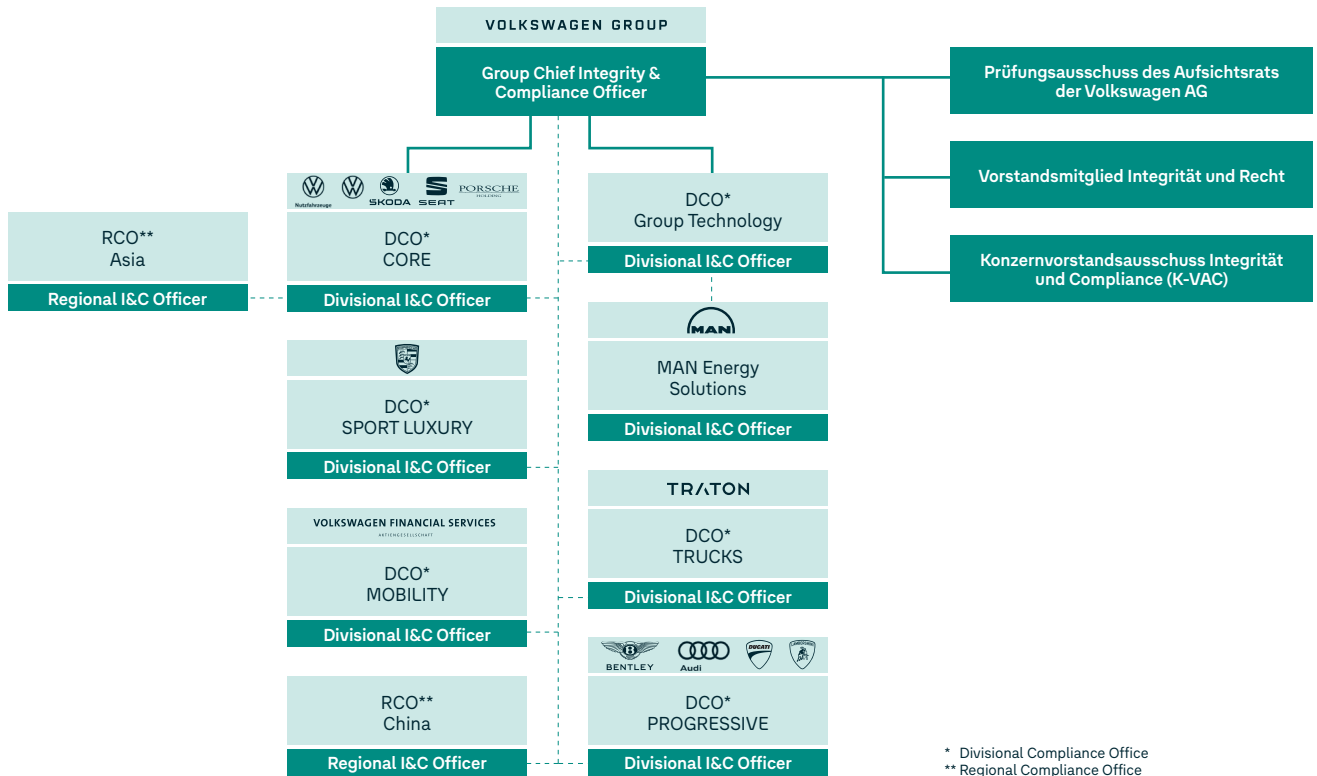
An der Spitze der weltweiten Integrity & Compliance Organisation steht der Group Chief Integrity & Compliance Officer. Er berichtet direkt an das Vorstandsmitglied für Integrität und Recht sowie an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG. Die Integrity & Compliance Organisation ist divisional aufgestellt, was die Kommunikation stärken und harmonisierte Prozesse über alle relevanten Konzerngesellschaften hinweg ermöglichen soll.

Sogenannte Divisional Integrity & Compliance Officer sind in der Regel für mehrere Marken verantwortlich und setzen

Compliance-Maßnahmen in ihrem Zuständigkeitsbereich um. Eine Ausnahme bilden die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und die TRATON SE. Sie verfügen über eigene, unabhängige Compliance-Strukturen.

Ein Regional Integrity & Compliance Officer verantwortet die Aktivitäten der Volkswagen-kontrollierten Entitäten in China. Ein Regional Integrity & Compliance Officer für die Region Asien betreut die kontrollierten Gesellschaften in Australien, Korea, Japan, Malaysia und Taiwan.

Group Integrity & Compliance DCO and RCO Structure



* Divisional Compliance Office
** Regional Compliance Office

Als höchstes Konzerngremium befasst sich der Konzernvorstandsausschuss Integrität und Compliance (K-VAC) mit unserem Integritäts- und Compliance-Managementsystem (ICMS). Er wird von der Konzernvorstandsfunktion Integrität und Recht geleitet. Pro Risikogebiet analysiert der K-VAC die jeweiligen Compliance-Managementsysteme, harmonisiert dazwischenliegende Abläufe und prüft Berichte aus den Marken und Regionen zu I&C. Dem Ausschuss gehören neben den Konzernvorständen für Personal und Finanzen weitere Vorstands- und Top-Management-Mitglieder der Marken an.

Together4Integrity erfolgreich abgeschlossen

Mit dem Programm Together4Integrity (T4I) haben wir ein ganzheitliches Integritäts- und Compliance-Managementsystem aufgebaut, das nahezu alle Integritäts- und Compliance-Aktivitäten des Unternehmens unter einem Dach bündelt. Es folgt den fünf international anerkannten ECI-Prinzipien (Ethics and Compliance Initiative): Strategie, Risikomanagement, Integritäts- und Diskussionskultur sowie Verantwortungsüber-

nahme. T4I soll nicht nur die konzernweit einheitliche Corporate Governance im Bereich Integrität und Compliance stärken. Ziel des Programms ist auch, die Integritätskultur weiterzuentwickeln. Dazu gehört die Standhaftigkeit, an integren Grundsätzen festzuhalten – unabhängig von ökonomischem oder sozialem Druck. So leisten T4I und das ICMS einen wichtigen Beitrag für mehr Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern. Ursprünglich war die Implementierung bis 2025 geplant. Da bereits zu Beginn des Berichtsjahres der Roll-out weiter vorangeschritten war als erwartet und konstant hohe Zustimmungswerte bei der Frage zu Integrität in der jährlich durchgeführten Stimmungsbarometer-Mitarbeiterbefragung ein Indiz für den Erfolg des Programms darstellen, haben wir im Berichtsjahr entschieden, die zentrale Programmsteuerung und Kontrolle im Laufe des Jahres 2023 vorzeitig zu beenden. Die Verantwortung für das weitere Umsetzen und nachhaltige Verankern der Maßnahmen liegt nun bei den Konzernmarken und -gesellschaften sowie bei den zuständigen Konzernstellen.

Integrität und Compliance in der Praxis

Im Rahmen der operativen Umsetzung von I&C ermitteln wir kontinuierlich mögliche Risiken und legen entsprechende Arbeitsschwerpunkte fest. Hinzu kommen Sensibilisierungs- und Trainingsmaßnahmen für Mitarbeiter des Konzerns sowie für Lieferanten. Damit wollen wir erreichen, dass integriertes Verhalten im Geschäftsalltag selbstverständlich ist.

Arbeitsschwerpunkte und Risikobewertung

Zu den Arbeitsschwerpunkten der Group Integrity & Compliance Organisation gehören Anti-Korruption und Verhindern von Veruntreuung, Betrug und Geldwäsche. Darüber hinaus ist der Compliance-Bereich in Mergers & Acquisitions Transaktionen (M&A) eingebunden.

Ausgangspunkt ist die interne Compliance-Risikobewertung (ICRA). Sie ermittelt die Compliance-Risiken im Konzern. Auf Basis ihres Risikoprofils muss jede kontrollierte Gesellschaft entsprechende Maßnahmen umsetzen. Anlassbezogen bzw. mindestens jährlich berichtet der Group Chief Integrity & Compliance Officer im K-VAC zum Implementierungsstand. Zusätzlich legt ICRA Standards in den Bereichen Code of Conduct, Hinweisgebersystem, Compliance-Trainings und Kommunikation fest.

Interne wie externe Prüfer untersuchen das Compliance-Managementssystem (CMS) regelmäßig. Besonders im Rahmen eines Monitoring- und Verbesserungsprozesses überprüfen Auditoren, wie wirksam die Compliance-Maßnahmen sind. Darüber hinaus entwickeln wir das CMS kontinuierlich weiter.

Eine wichtige Rolle für unsere Compliance-Arbeit spielt das konzernweite „Hot Topic“-Reporting. Es hilft, Informationen zu Compliance-relevanten, systemischen Vorfällen weiterzugeben und in der gesamten Organisation zu eskalieren.

M&A- und NCS-Compliance

Im Fall geplanter M&A-Transaktionen, bei denen die Einbindung von Group Integrity & Compliance verpflichtend ist, werden die Unternehmen und Transaktionen auf menschenrechtliche Risiken sowie Integritäts- und Reputationsrisiken untersucht, darunter Korruption, Geldwäsche oder Betrug. Dies gilt auch für Joint Ventures, Industrialisierungsprojekte (z. B. neue ausländische Produktionsstätten mit Drittpartnern) und strategische Kooperationen mit Dritten. Anschließend erhalten die Geschäftsbereiche, die die Transaktion verantworten, Empfehlungen für risikosenkende Maßnahmen.

Darüber hinaus berät die Integrity & Compliance Organisation auf Basis eines Best-Practice-Sharings zum Compliance-Management in Unternehmen, die nicht durch ein Unternehmen des Volkswagen Konzerns als Mehrheitseigentümer kontrolliert werden, sogenannte Non-Controlled Shareholdings

(NCS). Bei nicht kontrollierten Gesellschaften (dies umfasst auch die chinesischen Joint Ventures) erfolgt eine Einzelfallbetrachtung in Bezug auf das Compliance-Managementsystem in Zusammenarbeit mit den jeweiligen Gesellschaften über unsere internen Ansprechpartner. Dabei sind wir auf die Kooperation dieser Gesellschaften angewiesen.

Anti-Korruption

Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik gegenüber aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl im Code of Conduct für Mitarbeiter als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.



→ www.volkswagen-group.com > Code of Conduct für Geschäftspartner

Weiterführende Konzernrichtlinien regeln den Umgang mit Interessenkonflikten, Spenden und Sponsorings sowie Zuwendungen in Form von Geschenken oder Einladungen. Darüber hinaus gibt es Richtlinien für Genehmigungsverfahren und das Führen von Aufzeichnungen. Zuständig für das Aufklären von gemeldeten Grundsatzverstößen sind die Führungskräfte und das Personalwesen, in schweren Fällen auch unsere Aufklärungs-Offices. Stellen wir persönliches Fehlverhalten fest, erfolgt eine angemessene Ahndung durch das jeweilige Personalwesen.

Business-Partner-Due-Diligence-Prozess

Group Integrity & Compliance unterstützt die operativ verantwortlichen Einheiten – etwa Beschaffung oder Vertrieb – beim Business-Partner-Due-Diligence-Prozess (BPDD). Er umfasst regelmäßige Screenings, Risikobewertungen, Sanktionslistenprüfungen und das Identifizieren von Warnhinweisen im Hinblick auf Geschäftspartner (Lieferanten und Vertriebspartner). Zudem untersuchen wir, ob die Geschäftspartner ein CMS besitzen beziehungsweise Compliance-Maßnahmen implementiert haben.

Ziel ist, Risiken für Gesetzesverstöße und das Missachten ethischer Standards früh zu erkennen, riskante Geschäftspartner zu meiden sowie Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen und mit dem Geschäftspartner umzusetzen. In Einzelfällen sprechen wir Geschäftspartner direkt an, um mögliche Verstöße aufzuklären. Ist dies nicht möglich, nehmen wir die Geschäftsbeziehung nicht auf oder beenden sie im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten. Entsprechende Geschäftspartner können für Geschäfte mit dem Volkswagen Konzern, seinen Marken und Gesellschaften gesperrt werden.

→ 2023 fanden mehr als

4.100

BPDD-Prüfungen statt.

Stand 31. Dezember 2023 haben wir rund 400 Fälle identifiziert, die dazu geführt haben, dass wir Geschäftsbeziehungen nicht aufgenommen oder beendet haben.

Sensibilisierung und Kommunikation

Der CoC legt das Fundament für integriertes und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Er wirkt als zentrales Element, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden zu stärken, leistet Hilfe und vermittelt Ansprechpartner. Zum Jahreswechsel 2024 ist eine neue Version des CoC in Kraft getreten. Zusätzliche Inhalte und ein übergreifendes, konzernweites Narrativ transportieren eine klare, wertorientierte Haltung und sichern die Anschlussfähigkeit an zukünftige Entwicklungen. Der CoC gilt verpflichtend für alle Beschäftigten des Konzerns. Als Bewertungskriterium „Integrität und Compliance vorleben“ sind seine Inhalte zudem Teil des Mitarbeitergesprächs.

 → www.volkswagen-group.com > Code of Conduct

Veranstaltungen in den Fachbereichen ergänzen das Leistungsangebot der Group Integrity & Compliance. Das Kommunikationsteam greift regelmäßig Aufgaben und Fallbeispiele aus der Compliance-Praxis auf. Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Sensibilisierungskampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele flankieren die Sensibilisierung für Compliance-Themen. Ein eigenes, externes Format ist der „ComplianceXChange“, ein Fachexpertenaustausch mit anderen DAX-Unternehmen zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen, beispielsweise Hinweisgebersystem oder Geldwäscheprevention.

Als zentrale Beratungsstelle hat sich der Infopoint Integrity & Compliance etabliert. Das Team ist persönlich, per E-Mail oder Volkswagen 360°-App erreichbar. Es beantwortet Fragen zu I&C, insbesondere zu den Themenfeldern Anti-Korruption und Code of Conduct, und steht im engen Austausch mit weiteren Beratungsstellen im Unternehmen.

Im Berichtsjahr hat der Infopoint 1.551 Anfragen bearbeitet. Rund 28 % entfallen auf das Annehmen oder Gewähren von Geschenken und Einladungen.

Trainings und Standards

Mit dem CMS gibt Group Integrity & Compliance konzernweit einheitliche Standards für Compliance-Trainings vor. Für den Roll-out verpflichtender Trainings stellt die Abteilung sogenannte Implementierungspakete zusammen. Sie enthalten Informationen zu Inhalt und Ablauf der Trainings. So sollen Marken und Gesellschaften befähigt werden, ihre Mitarbeiter risikobasiert, zielgruppenspezifisch und mit vorab festgelegten Kerninhalten qualitativ gleichwertig zu trainieren.

Neben allgemeinen Trainings bieten die Compliance-Abteilungen der Volkswagen AG ergänzend zielgruppenspezifische Trainings- und Kommunikationsformate an. Dazu gehören Managementgespräche und Schulungen für Multiplikatoren.

Die Trainings widmen sich zwei Schwerpunktthemen: Code of Conduct und Anti-Korruption.

Code of Conduct

Alle Beschäftigten im Konzern sind verpflichtet, zweijährlich ein CoC-Training mit Abschlusstest zu absolvieren. Dabei handelt es sich um ein web-based Training (WBT). Das Bestehen wird in der Bildungshistorie des Mitarbeiters dokumentiert. Die Inhalte – unter anderem Umwelt-Compliance, Produktkonformität und -sicherheit sowie Korruptionsverbot – aktualisieren wir alle zwei Jahre. Die letzte Aktualisierung fand im Berichtsjahr statt. Produktionsmitarbeiter erhalten alle vier Jahre eine verpflichtende CoC-Unterweisung. Die Volkswagen AG erfasst systemisch die Zahl der verbindlich zu qualifizierenden permanenten Belegschaft mit einer gültigen CoC-Qualifizierung (Angestellte und Management in Voll- und Teilzeit). Praktikanten, Werkstudenten und Doktoranden sind aus technischen und prozessualen Gründen ausgenommen.

In der Volkswagen AG verfügten zum Monatsultimo Dezember 2023 49.987 Mitarbeiter der relevanten Zielgruppe über eine gültige Qualifizierung. Dies entspricht 98,9 % der zu qualifizierenden aktiven Belegschaft¹.

Mitglieder ab dem Oberen Managementkreis werden jährlich zum CoC zertifiziert. Sie bestätigen, sich an die Vorgaben zu halten, die eigene Vorbildfunktion für regelkonformes Verhalten zu kennen, Mitarbeiter im Verantwortungsbereich entsprechend zu sensibilisieren und ihnen aufzuzeigen, wo sie bestimmte Informationen im CoC finden. Teil der Zertifizierung ist auch, dass die Teilnehmer die Meldepflicht bei schweren Regelverstößen kennen und eventuelle Interessenkonflikte offenlegen.

Risikobasiert schulen wir auch Geschäftspartner aus Vertrieb und Beschaffung. Grundlage dafür bildet der CoC für Geschäftspartner. Er ist seit 2020 Vertragsbestandteil der Vereinbarungen mit Lieferanten und Dienstleistern.


Anti-Korruption

Angestellte in Bereichen oder Gesellschaften mit hoher Risikoexposition müssen ein verpflichtendes Anti-Korruptions-Training absolvieren. Es umfasst ein vertiefendes Modul zum Umgang mit Amts- und Mandatsträgern. Führungskräfte ab dem Oberen Managementkreis sensibilisieren wir im Rahmen der jährlichen CoC-Zertifizierung zu den Verhaltensgrundsätzen, die das Korruptionsverbot enthalten.

¹ Definition aktive Belegschaft: Gesamtbelegschaft ohne Auszubildende, ohne Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich erfolgt bei der Erhebung zum „Diversity-Index“ und im Rahmen des „Gesetzes zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen“ eine Bereinigung um Mitarbeiter in der Entnahmephase Zeitwertpapier (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung).

Die Volkswagen AG erfasst systemisch die Zahl der verbindlich zu qualifizierenden permanenten Belegschaft mit einer gültigen Anti-Korruptions-Qualifizierung (Angestellte und Management in Voll- und Teilzeit).

In der Volkswagen AG verfügten zum Monatsultimo Dezember 2023 49.823 Mitarbeiter der relevanten Zielgruppe über eine gültige Qualifizierung. Dies entspricht 98,6% der zu qualifizierenden aktiven Belegschaft¹. Zudem ist der Leitfaden „Anti-Korruption“ für Beschäftigte jederzeit einsehbar.


 → www.volkswagen-group.com > Leitfaden Anti-Korruption

Kartellrecht

Je nach Risikoexposition kann es für Mitarbeiter verpflichtend sein, ein Kartellrechts-WBT zu absolvieren. Zu den Inhalten wird auch der Konzernvorstand geschult. Beschäftigte in Schlüsselpositionen mit hoher Risikoexposition erhalten zudem ein zusätzliches Compliance-Training. Dies betrifft etwa Geschäftsführer oder Finanzverantwortliche. Die Schulung wird konzernweit von Compliance- und Personalverantwortlichen der jeweiligen Gesellschaften gehalten. Darüber hinaus bietet Group Legal kontinuierlich und risikobasiert Kartellrechts-Trainings an und führt Assessments zu Kartellrechts- und Wettbewerbsrisiken durch.

HR-Compliance

I&C sind in die Standard-Personalprozesse wie Einstellung, Qualifizierung, Beförderung und Entlohnung eingebunden. Sie werden obligatorisch im jährlichen Mitarbeitergespräch thematisiert und sind Bestandteil von Mitarbeiter-Trainings. Die Volkswagen AG und weitere definierte Gesellschaften führen anonymisierte Statistiken zu Fehlverhalten und den daraus folgenden Sanktionen. Diese werden regelmäßig an die Mitarbeiter kommuniziert. Compliance-Inhalte sind Bestandteil aller Entwicklungswege, vom Trainee-Einstiegsprogramm über Programme zur Führungskräfte- und Managemententwicklung bis hin zum Senior-Management-Programm. Weitere Details finden Sie im Kapitel Menschen in der Transformation.

 → Menschen in der Transformation

Produkt-Compliance

Das Product-Compliance-Managementsystem (PCMS) unterstützt beim Erfüllen gesetzlicher und behördlicher Vorschriften des Aus- und Einfuhrlandes, bei internen und externen Standards sowie vertraglich vereinbarten Kundenanforderungen und extern kommunizierten Selbstverpflichtungen für unsere Produkte über ihre gesamte Lebensdauer. Das PCMS definiert Rollen und Verantwortlichkeiten bezüglich Ausgestaltung, Umsetzung und Überwachung. Wir schulen Beschäftigte und Führungskräfte über Produkt-Compliance und richten Stellen ein, an die Mitarbeiter ihre Fragen richten können.

Umwelt-Compliance

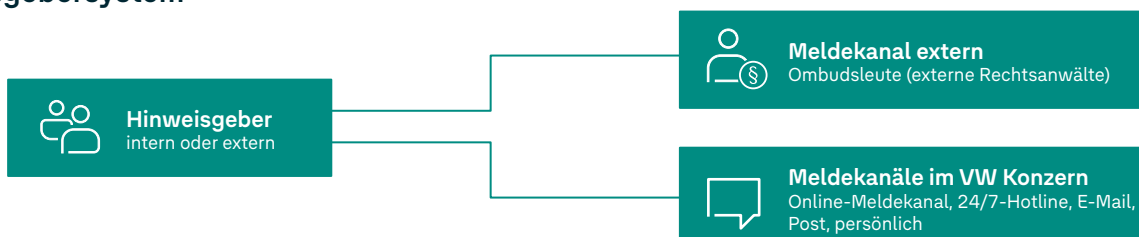
Das Umwelt-Compliance-Managementsystem legt fest, dass umweltrelevante Aspekte bei allen Strategie-, Planungs- und Entscheidungsprozessen der Marken und Konzerngesellschaften zu berücksichtigen sind. Dazu gehört ein Kennzahlensystem, das den Fortschritt bei den Umweltzielen misst. Weitere Details finden Sie im Kapitel Umwelt-Compliance-Management.

 → Umwelt-Compliance-Management

Absicherung und Prävention: das Hinweisgebersystem

Mit verbindlichen Grundsätzen und geregelten Verfahren soll das Hinweisgebersystem Schaden vom Unternehmen, von der Belegschaft und weiteren Stakeholdern abwenden. Hinweise auf mögliche Regelverletzungen, einschließlich schwerwiegender Risiken und Menschenrechts- und Umweltverletzungen, können Beschäftigte, Geschäftspartner und deren Beschäftigte, Kunden sowie weitere Dritte jederzeit melden – auf Wunsch auch anonym. Hierfür bietet das Hinweisgebersystem sechs unterschiedliche Meldekanäle. Dazu zählen unter anderem ein Online-Kanal, der Meldungen in vielen Sprachen entgegennimmt, eine internationale 24-Stunden-Telefonhotline oder externe Rechtsanwälte, die als Ombudsleute fungieren. Auch die Bearbeitung der Hinweise und der Austausch bei eventuellen Rückfragen erfolgt auf Wunsch anonym. Eine spezielle IT-Infrastruktur verhindert, dass die Hinweisquelle identifiziert werden kann.

Hinweisgebersystem



Während der Untersuchung gelten strikte Vertraulichkeit und Geheimhaltung. Eine Untersuchung wird erst nach sorgfältiger Prüfung und bei konkreten Anhaltspunkten für einen Regelverstoß eingeleitet. Es gilt die Unschuldsvermutung. Betroffene werden frühzeitig angehört und rehabilitiert, sofern sie zu Unrecht in Verdacht geraten sind.

Das Personalwesen sanktioniert nachgewiesenes Fehlverhalten. Dies kann eine Verwarnung, einen Verweis oder eine Kündigung bedeuten. Nach sanktionierten schweren Regelverstößen folgen strukturierte Ursachenanalysen, um ähnliche Vorfälle zukünftig zu verhindern.

Die Arbeit der Aufklärungs-Offices

Das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg koordiniert das konzernweite Hinweisgebersystem. Dort bearbeiten die Mitarbeiter Hinweise, die die Volkswagen AG und deren Tochtergesellschaften ohne eigenes Aufklärungs-Office betreffen, sowie Hinweise mit Relevanz für den Volkswagen Konzern.

Konzernrevision, Konzernsicherheit und Group Legal unterstützen dabei, die Fälle operativ zu untersuchen. Das Aufklärungs-Office beauftragt im Einzelfall auch unabhängige Dritte mit Untersuchungen, etwa Rechtsanwaltskanzleien oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften. Dies kann besonders dann vorkommen, wenn Hinweise Vorstandsmitglieder betreffen oder Fälle außergewöhnlich komplex sind – insbesondere mit unmittelbar drohenden rechtlichen Folgen für die Volkswagen AG (zum Beispiel bei besonders schwerwiegenden Korruptionssachverhalten oder möglichen Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht).

Die AUDI AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und die TRATON SE betreiben für sich und ihre Tochtergesellschaften eigene Aufklärungs-Offices. Zudem existiert ein eigenes Regionales Aufklärungs-Office bei der Volkswagen (China) Investment Company Ltd. Es bearbeitet Hinweise, die chinesische Tochtergesellschaften der Volkswagen AG betreffen. Die Zusammenarbeit der Aufklärungs-Offices und die einheitliche Bearbeitung von Hinweisen wird zentral in Wolfsburg überwacht und koordiniert.

Information und Austausch

Ein IT-System, interne Kontrollen sowie das Mehr-Augen-Prinzip unterstützen die Mitarbeiter beim Bearbeiten der Verdachtsmeldungen. Kennzahlen zum Hinweisgebersystem werden regelmäßig an den Vorstand und den Aufsichtsrat berichtet. Auch die Belegschaft wird regelmäßig über das Hinweisgebersystem informiert. Zudem thematisieren zahlreiche Compliance-Trainings Aufgabe und Funktionsweise des Hinweisgebersystems. Mitarbeiter, die wegen ihrer Tätigkeit häufig mit schweren Regelverstößen in Kontakt kommen

können, erhalten ein vertiefendes Training. Dazu gehören zum Beispiel Beschäftigte in Revision, Sicherheit, Personalwesen, Rechtswesen oder Compliance.

Schutz vor Benachteiligungen

Der Volkswagen Konzern sichert allen Hinweisgebern Schutz vor möglichen Repressalien zu, die sie aufgrund ihrer Meldung und dem Bemühen zum Aufklären von Verstößen erfahren könnten. Das umfasst auch Personen, die die Hinweisgeber beziehungsweise die Untersuchung unterstützen. Dieser Grundsatz ist in der weltweit gültigen Konzernrichtlinie 3 verankert und im CoC beschrieben. Verstöße gegen das Benachteiligungsverbot werden als Schwerer Regelverstoß behandelt.

Durch die in der Konzernrichtlinie enthaltenen Bestimmungen berücksichtigt der Volkswagen Konzern internationale Gesetze zum Hinweisgeberschutz – zum Beispiel die EU-Direktive zum Hinweisgeberschutz, die entsprechenden Umsetzungsgesetze sowie das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.

Verdachtsfälle und Regelverstöße im Berichtsjahr

Im Jahr 2023 sind bei den Aufklärungs-Offices 4.120 Hinweise eingegangen. Davon wurden circa 20 % anonym, aber mit Kontaktmöglichkeit des Hinweisgebers abgegeben, circa 11 % anonym ohne Kontaktmöglichkeit. In 777 Fällen haben die Aufklärungs-Offices einen Anfangsverdacht für Regelverstöße gegen den CoC angenommen; vielfach zeitgleich auch gegen Gesetze und/oder spezifische interne Regelungen, sodass eine interne Untersuchung eingeleitet wurde. Davon entfielen 171 Fälle auf potenziell Schwere Regelverstöße.

Hiervon haben die Aufklärungs-Offices im Berichtsjahr einzelne Verdachtsfälle im Zusammenhang mit Schweren Verstößen gegen Regeln zur Vermeidung von Korruption untersucht. In neun Fällen ergaben sich daraus erhebliche Sanktionen wie Abmahnungen beziehungsweise Trennungen. Dem lagen in fünf Fällen Interessenkonflikte und in vier Fällen Verstöße gegen die Zuwendungsrichtlinie zugrunde. Zwei Untersuchungen wurden wegen Verdachts auf Schwere Regelverstöße in Bezug auf das Kartell- oder Wettbewerbsrecht abgeschlossen. In keinem dieser Fälle konnte ein Schwerer Verstoß gegen das Kartell- oder Wettbewerbsrecht festgestellt werden.

Ein unabhängiger externer Prüfer hat die Wirksamkeit und Funktionsfähigkeit des Hinweisgebersystems untersucht. Über das Ergebnis und mögliche Verbesserungsvorschläge haben der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats, der Konzernvorstand und die Vorstände betroffener Gesellschaften Auskunft erhalten. Die vergangene Prüfung hat ergeben, dass die Prozesse des Hinweisgebersystems geeignet sind, Hinweise effizient und effektiv zu bearbeiten. Im Berichtsjahr wurden die Aufklärungs-Offices von AUDI AG, TRATON SE, Volkswagen AG und China geprüft.

Datenschutz – verantwortungsvoller Umgang mit personenbezogenen Daten

Der Volkswagen Konzern will sich zum softwareorientierten Mobilitätsanbieter entwickeln. Dadurch kommt der Einhaltung weltweiter Datenschutzvorgaben, insbesondere der Datenschutzgrundverordnung und des Bundesdatenschutzgesetzes, eine besondere Bedeutung zu.

Unser Handeln richten wir an folgenden Grundsätzen aus: Wir wollen die personenbezogenen Daten von aktuellen und ehemaligen Beschäftigten sowie von Kunden, Lieferanten, Vertragspartnern und anderen Betroffenen schützen. Wir sammeln, erheben, verarbeiten, nutzen und speichern personenbezogene Daten im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben. Alle Komponenten der Informationsverarbeitung legen wir so aus, dass die Vertraulichkeit, Integrität, Verfügbarkeit, Nachweisbarkeit und Belastbarkeit der schützenswerten Informationen und personenbezogenen Daten gewahrt werden und unbefugte interne und externe Nutzung verhindert wird.

Mit einer Konzernrichtlinie will die Volkswagen AG erreichen, dass die kontrollierten Konzerngesellschaften die einschlägigen gesetzlichen, regulatorischen und betrieblichen datenschutzrechtlichen Bestimmungen einhalten. Sie gilt verbindlich für alle Konzerngesellschaften der Volkswagen AG weltweit. Die Gesellschaften setzen die Vorgaben eigenständig um und verantworten damit das Einhalten der geltenden Datenschutzvorgaben. Diese Konzernrichtlinie gilt für das Erheben, Verarbeiten und sonstiges Verwenden personenbezogener Daten von natürlichen Personen, besonders von Beschäftigten, Kunden, Lieferanten, Vertragspartnern und sonstigen Dritten. Die betroffenen Personen können ihre Rechte jederzeit über eine Vielzahl von Eingangskanälen geltend machen.

Seit 2021 bieten wir ein verpflichtendes webbasiertes Datenschutztraining für alle Führungskräfte sowie Konzern- und Markenvorstände der Volkswagen AG an. Die Führungskräfte sind verpflichtet, ihre Mitarbeiter alle zwei Jahre zu daten-

schutzrelevanten Themen zu sensibilisieren. Zielgruppenspezifische Trainings und Veranstaltungen ergänzen das Angebot, darunter Schulungen für die Auszubildenden und Trainees sowie gemeinsame Veranstaltungen mit der IT-Security und weiteren Fachabteilungen. So wollen wir das Bewusstsein für den Umgang mit personenbezogenen Daten erhöhen. Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Sensibilisierungskampagnen, Newsletter oder Podcasts erweitern das Leistungsangebot und helfen, die gesetzlichen und betrieblichen Datenschutzvorgaben umzusetzen und einzuhalten.

Zudem hat die Volkswagen AG ein Datenschutzmanagementsystem (DSMS) sowie eine Datenschutzorganisation etabliert. Sie bilden das Fundament, um die EU-Datenschutzgrundverordnung umzusetzen und einzuhalten. Das DSMS dient als Compliance-Managementsystem zum Datenschutz auch dazu, die Datenschutzprozesse im Unternehmen regelmäßig zu analysieren und weiterzuentwickeln.

Ein zentrales Element des Datenschutzmanagements der Volkswagen AG ist der Prozess zum Melden von Datenschutzverletzungen (Artikel 33, 34 DSGVO). Dieser dient dazu, mögliche Datenschutzverletzungen frühzeitig zu erkennen und effizient bearbeiten zu können. Sofern nötig, werden erforderliche und schadensbegrenzende Gegenmaßnahmen eingeleitet, Meldung gegenüber der zuständigen Aufsichtsbehörde abgegeben sowie Betroffene benachrichtigt. Potenzielle Datenschutzverletzungen sollten grundsätzlich über die rund um die Uhr erreichbare Data-Breach-Hotline gemeldet werden. Die Kontaktaufnahme ist aber auch über weitere Kanäle möglich, zum Beispiel per E-Mail data-breach@volkswagen.de oder telefonisch über den lokalen Helpdesk. Anonyme Meldungen von potenziellen Datenschutzverletzungen können über das zentrale Hinweisgebersystem der Volkswagen AG abgegeben werden.

Im Geschäftsjahr 2023 hat es bei der Verarbeitung personenbezogener Kundendaten keine meldepflichtigen Datenschutzverstöße gemäß Art. 33 EU-DSGVO gegeben. Meldepflichtige Datenschutzverletzungen außerhalb der Verarbeitung von personenbezogenen Kundendaten wurden der zuständigen Aufsichtsbehörde fristwährend gemeldet.

Kennzahlen Integrität und Compliance	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Business-Partner-Due-Diligence-Prüfungen	Anzahl	> 4.100	> 4.300	bei Geschäftspartnern in Vertrieben und Beschaffung (Lieferanten)
Infopoint				
bearbeitete Anfragen an den Infopoint Compliance	Anzahl	1.551	1.517	Volkswagen AG
Veränderung der bearbeiteten Anfragen an den Infopoint Compliance	in %	2	14	
Code of Conduct				
Beschäftigte in der Volkswagen AG, die über eine gültige Qualifizierung zum Code of Conduct verfügen	Anzahl	49.987	48.311	web-based Training; Definition des Scopes Seite 112
Anteil an der zu qualifizierenden Belegschaft in der Volkswagen AG	in %	98,9	98,4	web-based Training; Definition des Scopes Seite 112
Anti-Korruption GRI 205-2				
Beschäftigte in der Volkswagen AG, die eine gültige Qualifizierung zum Thema Anti-Korruption aufweisen	Anzahl	49.823	45.808	web-based Training; Definition des Scopes Seite 112
Anteil der zum Thema Anti-Korruption zu qualifizierenden Belegschaft in der Volkswagen AG	in %	98,6	93,0	web-based Training; Definition des Scopes Seite 112
Hinweiseingänge				
Hinweiseingänge	Anzahl	4.120	3.073	in allen Aufklärungs-Offices
davon anonym und ohne Kontaktmöglichkeit	in %	11	9	

Lieferkette und Menschenrechte

Menschenrechte wirksam schützen

Der Volkswagen Konzern verfolgt die Vision, nachhaltige Mobilität für kommende Generationen zu ermöglichen. Dazu gehört, unserer rechtlichen, sozialen und ökologischen Verantwortung nicht nur im eigenen Konzern, sondern auch in unseren Lieferketten gerecht zu werden. Im Jahr 2023 hat der Volkswagen Konzern das Fokusthema „Lieferkette und Menschenrechte“ erneut als wesentliches Thema definiert.

Verantwortung in unserem Unternehmen

Die Achtung von Menschenrechten ist für den Volkswagen Konzern ein zentrales Anliegen. Wir sind der Überzeugung, dass nachhaltiges Wirtschaften nur durch ethisches und integrires Handeln möglich ist. Im Rahmen unserer unternehmerischen Tätigkeit bekennen wir uns umfassend zu unserer Menschenrechtsverantwortung.

Die Volkswagen AG hat im August 2022 die unabhängige Funktion eines Menschenrechtsbeauftragten (Human Rights Officer, HRO) eingesetzt. Diese dient als erster Ansprechpartner für alle menschenrechtsbezogenen Belange von Behörden, Politik und Gesellschaft.

Wir bekräftigen unser Bekenntnis zu zentralen internationalen Übereinkommen und Erklärungen, welche entscheidende Pfeiler für unser Handeln bilden. Dazu zählen insbesondere:

- die allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, die im Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte und im Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte festgeschrieben ist,
- die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO),
- die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte,
- die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen und
- die Prinzipien des UN Global Compact.

Die oben aufgeführten internationalen Rahmenwerke stehen bei Volkswagen im Fokus. Die wichtigen Wirtschafts- und

Menschenrechtsthemen („salient business and human rights issues“) beziehen sich auf:

Arbeitsrechte

- Vereinigungsfreiheit und das Recht auf Kollektivverhandlungen
- keine Zwangsarbeit
- keine Kinderarbeit
- gute Arbeitsbedingungen

Sicherheit

- keine Mitwirkung an jeglichen rechtswidrigen Handlungen
- Gewährleistung der Sicherheit von Personen


Toleranz


- Toleranz gegenüber unterschiedlichen weltanschaulichen und religiösen Meinungen und deren respektvoller Äußerung
- keine Diskriminierung
- Vielfalt und Schutz benachteiligter, insbesondere indigener Gruppen

Die Erwartungen an die Mitarbeiter und das konzernweite Verständnis der Wahrung universeller Menschenrechte sind in unserem Code of Conduct festgeschrieben: Wir achten, schützen und fördern weltweit die geltenden Vorschriften zum Schutz der Menschenrechte als fundamentale und allgemeingültige Vorgaben. Wir lehnen jegliche Nutzung von Kinder-, Zwangs- und Pflichtarbeit sowie jegliche Form von moderner Sklaverei und Menschenhandel ab.

 → www.volkswagen-group.com > Code of Conduct

Zudem haben die Konzernleitung und der Europäische und Welt-Konzernbetriebsrat die gemeinsame Erklärung des Volkswagen Konzerns zu sozialen Rechten, industriellen Beziehungen und zu Wirtschaft und Menschenrechten, kurz Sozialcharta, unterzeichnet.

 → Menschen in der Transformation

 → www.volkswagen-group.com > Sozialcharta

Unseres Erachtens braucht es in der Abgrenzung zwischen der staatlichen Schutzpflicht für Menschenrechte und der unternehmerischen Menschenrechtsverantwortung einen kontinuierlichen Dialog zwischen den Beteiligten über Grundsätze und Umsetzungsfragen. Für Unternehmen ist es oft herausfordernd, konkrete und objektive Informationen zu erhalten, die eine umfassende Einschätzung menschenrechtsrelevanter Situationen ermöglichen. Um weitere Fortschritte zu erreichen, suchen wir zudem die Kooperation mit internationalen Organisationen. So stehen wir hier im schriftlichen sowie persönlichen Dialog mit unseren Stakeholdern.

 → Stakeholder-Management

Auch institutionelle Investoren und Investmentbanken suchen mit uns den Dialog zum Themenfeld Lieferkette und Menschenrechte. Unseren Standpunkt, auch zu kontrovers diskutierten Aspekten, veröffentlichen wir unter anderem auf der Website der Investor Relations des Volkswagen Konzerns.

 → www.volkswagen-group.com > ESG Controversies

Der Volkswagen Konzern wendet sich entschieden gegen Zwangs- und Kinderarbeit im Zusammenhang mit seinen Geschäftsaktivitäten. Das Unternehmen nimmt seine Verantwortung für die Menschenrechte in allen Regionen der Welt sehr ernst und hält sich dabei eng an die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte. Diese Grundsätze sind Teil des Verhaltenskodex des Unternehmens. Wir achten diese Werte in unserer gesamten Lieferkette und tolerieren keinerlei Ausnahmen von dieser Politik.

Schutz der Menschenrechte bei Volkswagen

Als global agierendes Unternehmen sind wir uns unserer Verantwortung zur Achtung der Menschenrechte sowie zur Einhaltung unserer menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten bewusst. Dies ist der Maßstab für unser unternehmerisches Handeln sowohl in unseren kontrollierten Gesellschaften und Produktionsstätten als auch entlang unserer Liefer- und Wertschöpfungskette.

Das für das erste Jahr der Geltung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) auf Menschenrechte bezogene strategische Ziel des Volkswagen Konzerns ist die vollumfängliche und bestmögliche Erfüllung der sich aus dem Gesetz ergebenden Pflichten. Es war für das Geschäftsjahr 2023 zunächst unser Anspruch, die gesetzlichen Anforderungen fristgerecht und lückenlos umzusetzen. Dies ist angesichts der globalen operativen Ausdehnung unserer geschäftlichen Aktivitäten und der hohen Komplexität unserer Liefer- und Wertschöpfungsketten herausfordernd.

In den kommenden Jahren werden wir unser initiales Risikomanagement zur Verteidigung menschenrechtlicher und umweltbezogener Schutzgüter kontinuierlich überprüfen, verbessern und um weitere strategische Ziele und Schutzgüter, auch über das LkSG hinaus, erweitern.

Verankerung im Unternehmen

Bei Volkswagen sind konzernweit klare Verantwortlichkeiten im Rahmen des „Drei-Linien-Modells“ als Ordnungsrahmen für das Governance-, Risk- und Compliance-Managementsystem zur Steuerung der Unternehmensrisiken, auch derjenigen für die Schutzgüter des LkSG, etabliert.

Drei-Linien-Modell für ein ganzheitliches Governance-, Risk- und Compliance-Managementsystem



Die erste Linie besteht aus den Fach- und Funktionalbereichen, die das operative Tagesgeschäft verantworten. Sie begegnen in ihrer operativen Tätigkeit Risiken, auch für die Schutzgüter des LkSG, die sie frühzeitig erkennen, analysieren und durch geeignete Präventionsmaßnahmen aktiv steuern. Relevante Bereiche für die Sicherstellung menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten i.S.d. LkSG sind im eigenen Geschäftsbereich vor allem die Bereiche Personalwesen, Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz und Konzern Sicherheit sowie für den Bereich der Zulieferer die Konzern Beschaffung.

Die zweite Linie besteht aus den beratenden Fachbereichen, in Bezug auf die LkSG-Schutzgüter auf Konzernebene vor allem aus dem Konzern Rechtswesen und der Group Compliance, HR Compliance, Konzern Umwelt sowie dem Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz. Diesen beratenden Fachbereichen obliegt im Schwerpunkt die Sicherstellung einer regelgerechten Prozesseinhaltung sowie die Beratung und die Unterstützung der operativen Bereiche bei deren Risikomanagement.

Die dritte Linie bildet die interne Revision als allumfassende, unabhängige Prüfungsinstanz.

Die unabhängige und ausschließliche Funktion des Menschenrechtsbeauftragten ist bei Volkswagen im Drei-Linien-Modell zwischen zweiter und dritter Linie als kontinuierlich begleitende Kontroll-, Überwachungs- und Beratungsfunktion angesiedelt. Sie komplettiert damit das ganzheitliche System zur Steuerung der Unternehmensrisiken i.S.d. LkSG.

Der Bereich des HRO wird durch eine Organisationsstruktur abgebildet, mit regional fokussierten und strategischen Querschnittsfunktionen. Der Bereich des HRO nimmt im Schwerpunkt die Überwachungs-, Überprüfungs- und Beratungsaufgaben nach § 4 Abs. 3 LkSG für den Konzernvorstand wahr. Darüber hinaus hat der Konzernvorstand dem HRO unter anderem die Aufgaben der internen und externen Kommunikation und des Berichtswesens im Zusammenhang mit dem LkSG sowie die konzernweite Koordinierung der Pflichterfüllung zur Berichterstattung und Erstellung einer Grundsatzerklärung (§§ 10, 6 LkSG) übertragen.

Die Funktion des HRO berichtet direkt an das Mitglied des Konzernvorstands für Finanzen der Volkswagen AG, in dessen Ressort sich keine durch den HRO zu überwachenden Bereiche der ersten und zweiten, oben beschriebenen, Linien befinden.

Der HRO wurde durch Konzernvorstandsbeschluss vom 24.06.2022 zum Menschenrechtsbeauftragten i.S.v. § 4 Abs. 3 LkSG für den gesamten eigenen Geschäftsbereich i.S.v. § 2 Abs. 6 LkSG, einschließlich der derzeit neben der Volkswagen AG weiteren 13 weiteren berichtspflichtigen Konzerngesellschaften ernannt. Im selben Beschluss wurde entschieden, dass es den berichtspflichtigen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns freisteht, zusätzlich zum HRO eigene Menschenrechtsbeauftragte i.S.v. § 4 Abs. 3 LkSG zu ernennen. Der Beschluss wurde anschließend in einer Konzernrichtlinie verankert, die die Aufgabenverteilung regelt.

Die berichtspflichtigen Gesellschaften AUDI AG und Volkswagen Financial Services AG haben 2022 und 2023 zusätzlich zum HRO jeweils eine Person zum Menschenrechtsbeauftragten nach § 4 Abs. 3 LkSG benannt. Die berichtspflichtigen Gesellschaften Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und TRATON SE haben 2023 jeweils Gremien eingerichtet, die für die beiden Unternehmen und deren Tochtergesellschaften die Überwachungs-, Prüfungs- und Beratungsaufgaben nach § 4 Abs. 3 LkSG zusätzlich zum HRO wahrnehmen. Der HRO überwacht unabhängig davon auch die vorgenannten Gesellschaften und nimmt seine vom Konzernvorstand übertragenen Aufgaben im Rahmen eines Kooperationsmodells mit den Funktionsträgern der AUDI AG, der Volkswagen Financial Services AG, der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der TRATON SE abgestimmt wahr.

Verfahren der Risikoanalyse im eigenen Geschäftsbereich und bei Zulieferern

Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken schreibt das LkSG bestimmte Sorgfaltspflichten vor. Zu diesen Pflichten gehören unter anderem die Durchführung von Risikoanalysen sowie die Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen bei festgestellten Rechtsverstößen sowie die Bereitstellung eines Beschwerdemechanismus. Ergriffene Maßnahmen müssen dokumentiert und auf ihre Wirksamkeit hin überprüft werden.

Diese Sorgfaltspflichten gelten sowohl für den eigenen Geschäftsbereich des Volkswagen Konzerns als auch für seine Lieferkette. Die Inhalte und Aktivitäten zur Lieferkette werden dabei im übernächsten Abschnitt ausführlich erläutert (vgl. Abschnitt „Transparenz und Verantwortung in der Lieferkette“, S. 121).

Im Berichtsjahr 2023 haben die für die Schutzgüter des LkSG verantwortlichen Fachbereiche eine Risikoanalyse auf Basis fragebogenbasierter Abfragen in den Konzerngesellschaften des eigenen Geschäftsbereichs durchgeführt. Dabei handelte es sich um abstrakte und konkrete Risikoanalysen. Zusätzlich wurden anlassbezogen weitere Risikoanalysen durchgeführt, zum Beispiel im Rahmen von Mergers & Acquisitions Transaktionen.

Abstrakte Risikoanalysen

Die für das LkSG relevanten Konzerngesellschaften im eigenen Geschäftsbereich des Volkswagen Konzerns wurden anhand definierter Kriterien hinsichtlich möglicher abstrakter menschenrechtlicher oder umweltbezogener Risiken bewertet.

Die Ergebnisse der abstrakten Risikoanalysen wurden zur konzernweiten Steuerung und Priorisierung der weiteren vertiefenden Schritte im Rahmen konkreter Risikoanalysen genutzt.

Konkrete Risikoanalysen

Personalwesen und Arbeits- und Gesundheitsschutz

Zu priorisierende Risiken waren Ungleichbehandlungen im Beschäftigungsverhältnis und Missachtung der für den Beschäftigungsort geltenden Pflichten des Arbeitsschutzes. Aufgrund der Tatsache, dass die Volkswagen AG auch in Regionen und Märkten tätig ist, in denen ein gesetzliches Recht auf Koalitionsfreiheit nicht besteht oder beschränkt ist, wurde auch dieses Risiko als prioritär gewichtet. Wir halten diese Regionen und Märkte unter Beobachtung.

Der Bereich Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz hat das konzernweit gültige Regelwerk zum Arbeits- und Gesundheitsschutz um Anforderungen und Maßnahmen erweitert, die insbesondere den Risiken nach § 2 Abs. 2 Nr. 5 LkSG begegnen sollen.

Der Bereich HR Compliance hat die Konzernrichtlinie zur HR Compliance überarbeitet, Basismaßnahmen zur Verhinderung von Menschenrechtsverstößen gegenüber Beschäftigten eingeführt sowie bereits eingeführte Maßnahmen um den menschenrechtsschützenden Fokus erweitert. Die Umsetzung im Konzern erfolgt derzeit.

Konzern Sicherheit

Die Risikoanalyse der Konzern Sicherheit erfolgt durch ein jährliches Self-Assessment im Compliance Reporting Tool (CoRT).

Die Konzern Sicherheit hat die Konzernrichtlinie 13 Sicherheit um solche Regelungen erweitert, die insbesondere den Risiken nach § 2 Abs. 2 Nr. 11 LkSG begegnen. Damit werden bisher fehlende Anforderungen in den Verträgen mit Sicherheitsdienstleistern oder bei der zukünftigen Vergabe von Sicherheitsdienstleistungen integriert.

Umwelt

Der Bereich Konzern Umwelt hat 2023 das Umwelt-Compliance-Managementsystem (UCMS) um die LkSG-relevanten Risiken erweitert und die konzernweite Implementierung des UCMS weiter vorangetrieben.

Im Rahmen des UCMS werden jährliche LkSG bezogene Risikoanalysen durchgeführt und angemessene Präventions- und Abhilfemaßnahmen definiert und umgesetzt. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird kontinuierlich in den Gesellschaften überprüft. Daraus resultierende Erkenntnisse fließen in fortlaufende Verbesserungsprogramme des UCMS ein.



→ Umwelt-Compliance-Management

Der Beschwerdemechanismus

Potenzielle menschenrechts- und umweltbezogene Risiken und Verletzungen im eigenen Geschäftsbereich, durch direkte und indirekte Lieferanten oder weitere Geschäftspartner, können jederzeit an das Zentrale Aufklärungs-Office gemeldet werden. Das gilt ebenso für sonstige Meldungen, die sofortige Maßnahmen durch das Unternehmen erfordern. Das Aufklärungs-Office informiert die zuständigen Stellen, die den Sachverhalt entsprechend bearbeiten. Dazu gehören insbesondere erforderliche Maßnahmen zur Minimierung oder Beendigung von Verstößen und/oder Risiken, wenn sich der Anfangsverdacht bestätigt hat.



→ Integrität und Compliance

Transparenz und Verantwortung in der Lieferkette

Die Lieferkette des Volkswagen Konzerns ist aufgrund der Diversität seiner Produkte äußerst komplex, global weit verzweigt und einem ständigen Wandel unterworfen. Sie erstreckt sich über mehr als 63.000 Lieferantenstandorte in 96 Ländern weltweit. Dabei können unsere Aktivitäten potenziell negative Auswirkungen auf unsere Umwelt und auf die Menschen in unserer Lieferkette haben. Gleichzeitig bieten sich aufgrund unserer Größe und Stellung im Markt auch Möglichkeiten, ökologische und soziale Verbesserungen in den Ländern und an den Standorten unserer Lieferanten zu erreichen.

Unser Ziel ist es, Lieferketten verantwortungsvoll zu gestalten und Risiken bestmöglich zu reduzieren. Zuständig für die operative Steuerung von Nachhaltigkeitsthemen in unseren Lieferketten ist die Abteilung Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit. Eine wichtige Rolle spielt dabei der Austausch zwischen unseren Marken und Regionen durch das Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit, in dem mehr als 110 Experten aus fünf Kontinenten kontinuierlich zusammenarbeiten. Durch die Arbeit des Netzwerks können wir aktuelle Entwicklungen und langfristige Herausforderungen in den einzelnen Ländern besser identifizieren und gemeinsam an Lösungen arbeiten.

Nachhaltigkeit als Bestandteil der Beschaffungsstrategie

Im Bereich Beschaffung haben wir bereits im Jahr 2022 ein umfangreiches Strategieprogramm gestartet, das unter anderem auf die Stärkung der Nachhaltigkeit abzielt. Schwerpunkte bilden hier die Themen „Kreislaufwirtschaft und Klimaneutralität“, „Fairness und Gleichberechtigung“ sowie „Globale Steuerung“. Das erste Fokusthema umfasst Initiativen und Projekte rund um die Themen Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft und Ressourceneffizienz sowie Biodiversität. Im Themenbereich „Fairness und Gleichberechtigung“ widmen wir uns unter anderem Aspekten wie Human-Rights-Due-Diligence, verantwortungsvolle Beschaffung von Rohmaterialien sowie Vielfalt und Inklusion bei unseren Lieferanten.

Darüber hinaus sind unsere Aktivitäten in der Konzernstrategie NEW AUTO und der daraus abgeleiteten Konzerninitiative 6 als Fokusthema für Nachhaltigkeit verankert. Im Berichtsjahr lag ein wesentlicher Arbeitsschwerpunkt darauf, die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes und weiterer gesetzlicher Anforderungen in die globalen Beschaffungsprozesse zu integrieren. Weitere Schwerpunkte waren die Umsetzung von Projekten und Partnerschaften im Bereich Kreislaufwirtschaft und die Reduzierung der CO₂-Emissionen in der Lieferkette.

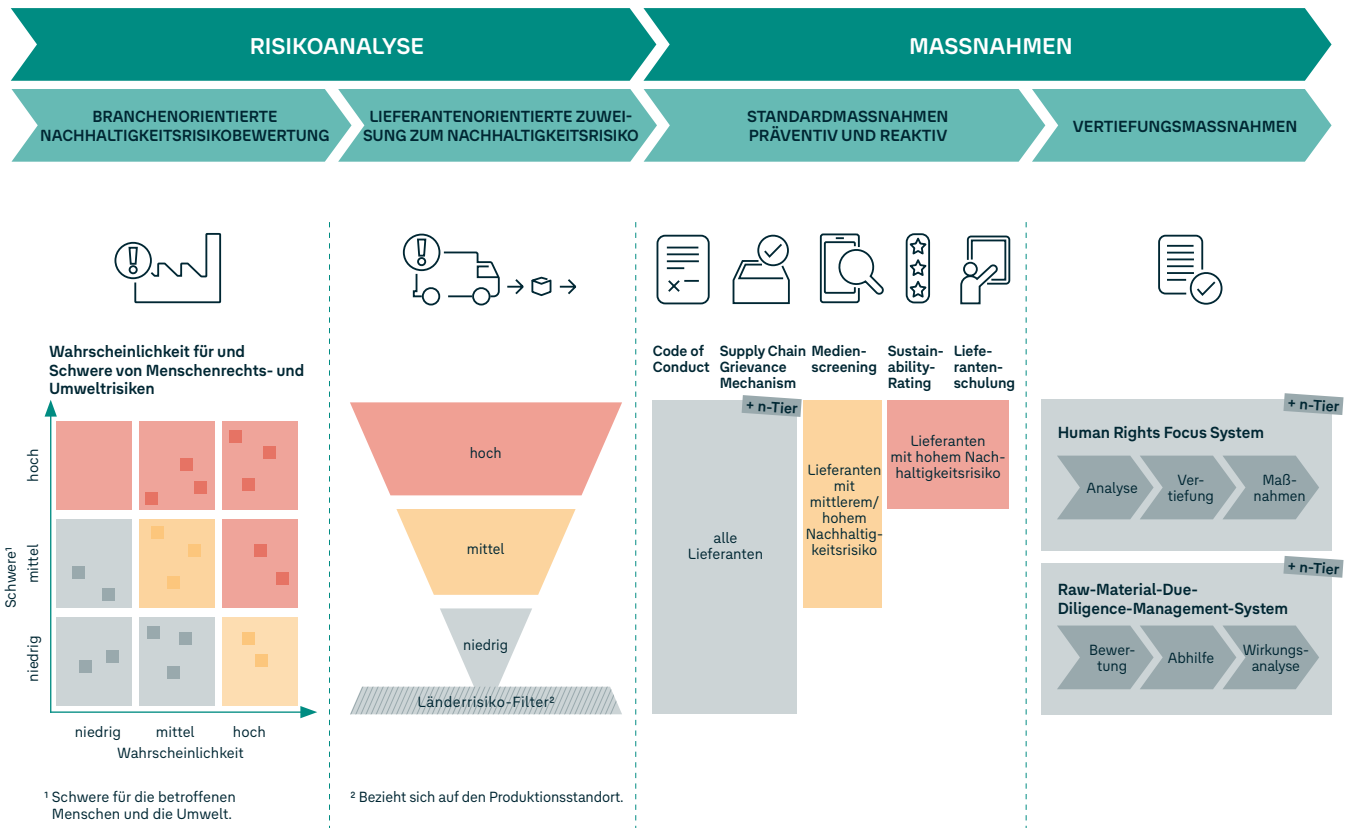
Unser Managementansatz: Responsible Supply Chain System (ReSC-System)

Am 1. Januar 2023 ist das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz in Kraft getreten. In Vorbereitung darauf haben wir bereits 2022 unseren Managementansatz in der Beschaffung angepasst und umfangreiche Maßnahmen durchgeführt. Ziel des Ansatzes ist es, aufbauend auf einer systematischen Risikoanalyse, menschenrechtliche, soziale oder ökologische Risiken entlang der Lieferkette des Volkswagen Konzerns zu vermeiden beziehungsweise zu minimieren. Er soll außerdem helfen, Verstöße zu beenden und die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten kontinuierlich zu verbessern. Das ReSC-System beinhaltet die folgenden aufeinander aufbauenden Elemente:

- **Risikoanalyse:** Eine regelmäßige Risikoanalyse dient dazu, Risiken in der Lieferkette des Volkswagen Konzerns vorausschauend zu identifizieren. Die Analyse erfolgt auf Basis der Geschäftsmodelle des Lieferanten und berücksichtigt externe sowie interne Daten zu Menschenrechts- und Umweltrisiken. Basierend auf der Bewertung der Risiken bekommt jeder Lieferant ein geringes, mittleres oder hohes Nachhaltigkeitsrisiko zugeordnet. Für Lieferanten mit einem geringen Nachhaltigkeitsrisiko wird zusätzlich ein Länderrisikoscore herangezogen. Liegt ein erhöhtes Länderrisiko für den Lieferanten vor, so wird er in den mittleren Risikobereich hochgestuft. Die Aktualisierung der Risikoanalyse erfolgt einmal jährlich und/oder anlassbezogen durch die Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit in Abstimmung mit relevanten Obergesellschaften des Volkswagen Konzerns.
- **Standardmaßnahmen:** Zu diesen proaktiven wie reaktiven Maßnahmen gehören der Code of Conduct für Geschäftspartner, der Supply Chain Grievance Mechanism, das Medienscreening, das Sustainability-Rating sowie die Qualifizierung von Lieferanten und Mitarbeitern.
- **Vertiefungsmaßnahmen:** Diese umfassen das Human Rights Focus System in der Lieferkette, das Raw-Materials-Due-Diligence-Management-System und die Zusammenarbeit mit externen Partnern zur Weiterentwicklung des Konzepts Nachhaltigkeit in der Lieferkette.

Die Umsetzung des Managementansatzes ist verbindlich und für relevante Marken sowie für kontrollierte Gesellschaften des Konzerns in entsprechenden Richtlinien verankert. Der Volkswagen Konzern ermittelt die Nachhaltigkeitsrisiken, die sich durch seine Geschäftsbeziehungen ergeben können. Die Prozesse zur Risikoanalyse stellen den ersten Schritt unseres ReSC-Systems dar. Basierend auf den ermittelten Risiken wird den Lieferanten in den jeweiligen Geschäftsmodellen und Ländern ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation von Risiken zugeordnet.

Responsible Supply Chain System (ReSC-System)



Standardmaßnahmen: Fundament unseres ReSC-Systems

Code of Conduct für Geschäftspartner

Unsere Erwartungen an das Verhalten von Geschäftspartnern in Bezug auf zentrale Menschenrechts-, Umwelt-, Sozial- und Compliance-Standards haben wir in den „Anforderungen des Volkswagen Konzerns zur Nachhaltigkeit in den Beziehungen zu Geschäftspartnern“ – dem Code of Conduct für Geschäftspartner – festgehalten. Er ist ein Kernelement unseres Lieferantenmanagements. Die Vorgaben basieren unter anderem auf den Leitsätzen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD-Leitsätzen) für multinationale Unternehmen, den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und den einschlägigen Konventionen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO). Grundlage des Code of Conduct sind jedoch nicht nur internationale Standards, sondern auch Ziele, Regeln und Richtlinien des Volkswagen Konzerns.

Vor Abgabe eines Angebots müssen unsere Lieferanten bestätigen, dass sie die Nachhaltigkeitsanforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner akzeptieren. Diese Zustimmung

müssen sie nach dem Ablauf einer Frist von zwölf Monaten bei erneuter Angebotsabgabe aktualisieren. Wir fordern zudem unsere direkten Lieferanten dazu auf, unsere im Code of Conduct für Geschäftspartner formulierten Anforderungen entlang der Lieferkette weiterzugeben. 2023 wurde der überarbeitete Code of Conduct für Geschäftspartner veröffentlicht.

Zusätzlich zum Code of Conduct für Geschäftspartner gibt es weitere produktspezifische Anforderungen an Lieferanten. Diese sind in Lastenheften festgehalten und schreiben vor, auf welche Art und Weise bestimmte Produkte hergestellt werden müssen. Zu den Vorgaben gehört etwa bei Batteriezellen eine möglichst vollständige Offenlegung der Lieferketten von Kobalt, Nickel, Lithium und natürlichem Graphit. Bei neuen Fahrzeugprojekten beabsichtigt der Volkswagen Konzern, die CO₂-Emissionen in Zukunft zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile zu machen. Das bedeutet: Lieferanten werden verbindliche CO₂-Ziele vorgegeben, deren Einhaltung auf Nachfrage nachgewiesen werden muss. Weitere Informationen dazu finden Sie im Kapitel Dekarbonisierung.



Supply Chain Grievance Mechanism

Der Supply Chain Grievance Mechanism dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte oder indirekte Lieferanten des Volkswagen Konzerns. Der Mechanismus ist über die Kanäle des Hinweisgebersystems des Volkswagen Konzerns zugänglich und für sämtliche potenziell betroffene Stakeholder offen – etwa Mitarbeiter von Zulieferern, zivilgesellschaftliche Akteure oder Vertreter von Gemeinden in unmittelbarer Nähe unserer Produktionsstandorte. Die Bearbeitung der Fälle ist in einem verbindlichen Handbuch einheitlich beschrieben, wird vom Konzern gesteuert und gemeinsam mit den Marken und Regionen des Volkswagen Konzerns umgesetzt. Identifizierte Verstöße werden nach ihrer Schwere gemäß Prozess kategorisiert. Je nach Kategorisierung des Verstoßes werden daraufhin entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Werden Risiken oder Verstöße bei indirekten Lieferanten identifiziert, werden ebenfalls Maßnahmen eingeleitet, zum Beispiel ein Audit. Dies setzt die Mithilfe des direkten Lieferanten voraus, mit dem eine Vertragsbeziehung besteht. Bei schweren Verstößen ist eine vorübergehende Sperrung von Lieferanten für neue Vergaben oder auch die Beendigung der Geschäftsbeziehung möglich. Im Berichtszeitraum wurden 219 Hinweise auf Verstöße bearbeitet. Insgesamt wurden 3 Lieferanten aufgrund von schweren Verstößen vorübergehend für neue Vergaben blockiert.

Medienscreening

Es findet ein kontinuierliches und risikobasiertes Medienscreening von relevanten Lieferanten¹ über ein IT-Tool durch die Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit statt. Werden mit dem IT-Tool Anhaltspunkte auf mögliche Verstöße gegen unseren Code of Conduct für Geschäftspartner identifiziert, werden diese geprüft und, sofern erforderlich, im Supply Chain Grievance Mechanism bearbeitet. 2023 waren über 33.000 Lieferanten Teil des kontinuierlichen Medienscreenings. Ihr Anteil am gesamten Beschaffungsvolumen lag im Berichtsjahr bei 89%.

Sustainability-Rating

Für alle relevanten Gesellschaften und Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko haben wir 2019 ein Sustainability-Rating (S-Rating) eingeführt. In diesem Rahmen prüfen wir die Nachhaltigkeitsperformance von relevanten Lieferanten² und zeigen Möglichkeiten zur kontinuierlichen Verbesserung auf. Das S-Rating bewertet die ökologische Leistung der Lieferanten sowie deren soziale Nachhaltigkeit und Integrität. Es ist grundsätzlich unmittelbar vergaberelevant. Das S-Rating-Ergebnis wird in drei Rating-Kategorien

aufgeteilt: Lieferanten mit einem A- oder B-Rating erfüllen unsere Anforderungen in ausreichendem Umfang und sind somit vergabefähig. Erfüllt ein Lieferant unsere Anforderungen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards nicht (C-Rating), so ist er grundsätzlich nicht vergabefähig. Somit besteht ein direkter Anreiz für Lieferanten, ihre Nachhaltigkeitsperformance zu verbessern.

→ Das **S-Rating** ist ein konzernweitliches Instrument, mit dem die Nachhaltigkeitsperformance relevanter Lieferanten² in den Bereichen Umwelt, Soziales und Integrität geprüft wird und Risiken abgeschwächt werden sollen. Es ist unmittelbar vergaberelevant.

Die Überprüfung im Rahmen des S-Ratings erfolgt über einen mehrstufigen Prozess. In einem initialen Schritt wird aus einer Kombination aus einem Länderrisiko und den Unternehmensprozessen sowie -richtlinien des Lieferanten eine Risikoexposition ermittelt. Darüber hinaus werden im Rahmen von risikobasierten Audits die Nachhaltigkeitsleistungen der Unternehmen überprüft.

Für die Ermittlung des Länderrisikos greifen wir auf Daten eines spezialisierten Dienstleisters zurück. Die Überprüfung unserer Anforderungen an die Unternehmensprozesse und Richtlinien der Lieferanten erfolgt über einen standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung. Den Fragebogen „Self-Assessment-Questionnaire“ (SAQ) haben wir gemeinsam mit anderen Automobilkonzernen in der bei CSR Europe angesiedelten Arbeitsgruppe DRIVE Sustainability entwickelt. Im Berichtsjahr gab es für alle Lieferanten im Scope des S-Ratings eine verpflichtende Umstellung auf den 2022 erweiterten SAQ. Die neue SAQ-Version (5.0) bietet somit die neue Basis für die S-Rating-Bewertung. SAQs auf Basis des vorherigen Fragenkatalogs (4.0) werden nicht mehr akzeptiert. Die Angaben und Dokumente im SAQ werden von einem Dienstleister über eine zentrale Plattform überprüft und validiert: Wenn ein Lieferant angibt, über entsprechende Prozesse und Richtlinien zu verfügen, so hat er dies über Dokumente nachzuweisen. So kann Transparenz über Prozesse, Managementsysteme und Richtlinien des Lieferanten hergestellt werden, beispielsweise zum Thema Arbeitsschutz. Jeder Lieferant, für den das S-Rating Anwendung findet, muss die im Fragebogen verankerten Anforderungen in den Bereichen Unternehmensführung, Umwelt, Arbeitsschutz, Soziales, Menschenrechte, Compliance und Lieferantenmanagement erfüllen. Seit 2022

¹ Die Relevanz eines Lieferanten für das Medienscreening ergibt sich unter anderem durch das Beschaffungsvolumen oder die Risikoexposition, die aus der Art des Produktes oder der Dienstleistung abgeleitet wird.

² Die Relevanz eines Lieferanten für das S-Rating ergibt sich unter anderem durch die Unternehmensgröße oder die Risikoexposition, die aus der Art des Produktes oder der Dienstleistung abgeleitet wird.

gelten ausgewählte Fragen im SAQ verpflichtend als Mindestanforderungen für alle Lieferantenstandorte mit zehn oder mehr Mitarbeitern. Ohne Erfüllung der Mindestanforderungen ist ein Lieferant grundsätzlich nicht vergabefähig. Im Berichtsjahr haben wir diese Mindestanforderungen erweitert, zum Beispiel um das Thema Stör- und Unfallmanagement. Insgesamt haben bis zum Ende des Berichtszeitraums 14.953 direkte Lieferanten einen SAQ im Rahmen des S-Ratings abgeschlossen. Im Berichtsjahr wurde durch entsprechende Maßnahmen bei 9.357 Lieferanten eine Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistung erzielt. Gemäß dem Code of Conduct für Geschäftspartner ist ein zertifiziertes und/oder validiertes Umweltmanagementsystem für alle Lieferanten mit Produktionsstandort und Standortgröße ab 100 Mitarbeitern Pflicht. Im Rahmen des S-Ratings muss seit 2022 ein Nachweis darüber erbracht werden. Basierend auf dem Umsatz haben über 80 % unserer Lieferanten im Scope diese Anforderung erfüllt.

Zusätzlich wird die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten risikobasiert mithilfe von Audits bewertet. Bestehen Lieferanten diese Prüfung mit weniger als 100 % erhalten sie Verbesserungsmaßnahmen. Ab einer Bewertung von unter 80 % werden diese Maßnahmen in einem Plan festgehalten. Dessen Umsetzung wird mit dem Lieferanten vereinbart und nachverfolgt. Je nach Maßnahme muss der Lieferant den Plan spätestens innerhalb von sechs Monaten umsetzen. Sofern der Lieferant ein Audit-Prüfungsergebnis von weniger als 60 % erhält, wird im Anschluss an den umgesetzten Maßnahmenplan ein erneutes Audit durchgeführt. Das Auditergebnis wirkt sich auf die S-Rating-Kategorie aus und kann in Konsequenz zu einem C-Rating führen. Mit einem C-Rating ist ein Lieferant grundsätzlich nicht mehr vergabefähig. Im Rahmen des S-Ratings wurden im Jahr 2023 weltweit 89 Audits durchgeführt. Im Durchschnitt wurden je Audit sieben Verstöße gegen unsere Nachhaltigkeitsanforderungen identifiziert.³ Mehr als zwei Drittel aller Verstöße wurden in den Kategorien „Arbeitszeiten und Überstunden“, „Brandschutz und Notfalleвакуierung“ und „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“ identifiziert.

Nach Region sind hier Unterschiede feststellbar: In der Region Asien-Pazifik sind die meisten Verstöße in der Kategorie „Arbeitszeiten und Überstunden“ erkennbar. In Afrika und Europa ist die Kategorie „Brandschutz und Notfalleвакуierung“ am häufigsten betroffen. In Nordamerika weist der Bereich „Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz“ die meisten Verstöße auf. In Südamerika wurden im Berichtsjahr keine Audits durchgeführt, insofern wurden keine Verstöße identifiziert.

Wir arbeiten zudem kontinuierlich und gemeinsam mit anderen Unternehmen daran, unsere eingesetzten Tools, zum Beispiel

die Audits von Lieferantenstandorten, zu standardisieren. Zu diesem Zweck haben vier Volkswagen Konzerngesellschaften mit elf weiteren Partnern 2021 die Responsible Supply Chain Initiative e.V. (RSCI) gegründet. Durch ein einheitliches Vorgehen und die initiativenweite Anerkennung der Auditergebnisse soll eine breitere Abdeckung der Lieferkette ermöglicht und gleichzeitig der operative Aufwand für Lieferanten niedrig gehalten werden.



Bis zum Ende des Berichtsjahres lagen 10.912 S-Ratings für Lieferanten vor. Von diesen Lieferanten verfügen 4.639 über ein A-Rating. 38 Lieferanten sind mit einem C bewertet und dadurch aktuell nicht vergabefähig. Ebenfalls nicht vergabefähig sind Lieferanten, die unsere Anforderungen zur Einhaltung unserer Nachhaltigkeitsstandards nicht erfüllen. Der Umsatzanteil der direkten Lieferanten mit positivem S-Rating (A- und B-Rating) entspricht 79 % des Gesamtbeschaffungsvolumens.

→ **4.639**
Lieferanten verfügen über ein A-Rating.

Zusätzlich werden Lieferanten, die wir aufgrund ihrer Geschäftstätigkeit und Region mit einem erhöhten Korruptionsrisiko identifiziert haben, einer vertieften Korruptionsrisikoprüfung unterzogen. Dieser Prozess heißt Business Partner Due Diligence (BPDD) und findet vor einer Vergabeentscheidung statt. Zudem werden im Anschluss alle relevanten Geschäftspartner kontinuierlich durch ein Risiko- und News-Screening auf veränderte Rahmenbedingungen geprüft. Im Berichtsjahr fanden 316 BPDD-Prüfungen statt.

Nachhaltigkeitstrainings für Mitarbeiter und Lieferanten
Die systematische Weiterbildung unserer Mitarbeiter und Lieferanten ist ein zentraler Baustein unserer Strategie und essenziell für die Verbesserung der Nachhaltigkeit in der Lieferkette. Für alle Mitarbeiter der Beschaffung ist das Thema Nachhaltigkeit fester Bestandteil des Kompetenzprofils. 2023 wurde das Trainingsangebot zur Nachhaltigkeit für die Beschaffung weltweit insgesamt über 3.700 Mal wahrgenommen.

→ **2023 wurden weltweit**
7.791

Lieferanten zu Nachhaltigkeit geschult.

³ Die MAN Energy Solutions SE hat nach eigener Methodik eine eigene Risikoanalyse bei Zulieferern durchgeführt.

Um eine kontinuierliche Lieferantenentwicklung zu ermöglichen, führen wir mit unseren Lieferanten themenspezifische Nachhaltigkeitstrainings und -workshops an ausgewählten Standorten oder online durch und bieten web-based Trainings an. Im Berichtszeitraum wurden 7.791 Lieferanten entsprechend geschult.⁴ Darin enthalten sind 87 Lieferanten, die das Online-Training und E-Learning-Angebot der Initiative DRIVE Sustainability wahrgenommen haben. Seit 2020 steht auch ein freiwilliges vertiefendes Menschenrechtstraining für Lieferanten zur Verfügung. Bestandteil des Trainings sind unter anderem die gesetzlich geforderten Aspekte wie Schulungen zu Kinderarbeit, Zwangsarbeit oder Diskriminierung. Im Berichtsjahr haben wir damit begonnen, das Training systematisch auf Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko auszurollen.

Zusätzlich zu den Schulungen stellen wir den aktuellen Lieferanten ein E-Learning-Modul zu Nachhaltigkeit in acht Sprachen zur Verfügung.

Vertiefungsmaßnahmen: weitergehende Elemente unseres ReSC-Systems

Human Rights Focus System

Im Rahmen unseres nachhaltigen Lieferantenmanagements engagieren wir uns auch für den Schutz derjenigen Gruppen, die entlang unserer Lieferkette einem hohen Risiko potenzieller Menschenrechtsverletzungen ausgesetzt sein können. Um in diesem Zusammenhang mehr Wirkung zu erzielen, haben wir 2022 das Human Rights Focus System (HRFS) eingeführt. Damit wollen wir Themen identifizieren und bearbeiten, die mit menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken einhergehen und einer tiefergehenden Analyse bedürfen. In Zusammenarbeit mit einem Dienstleister wurde ein vertieftes Sozial-Standard-Audit entwickelt. Die Ergebnisse der Audits fließen in die Analyse ein. Ziel ist es, auf diese Weise geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu implementieren, die die vielfältigen und oft strukturellen Ursachen von Menschenrechtsverletzungen berücksichtigen.

Um die relevanten Themen zu identifizieren, werten wir im Rahmen einer jährlichen Analyse aggregierte interne Daten aus dem Supply Chain Grievance Mechanism und den Audits sowie externe Daten aus Studien und von NGOs aus. Im Berichtsjahr haben wir auf diese Weise drei Fokusthemen identifiziert: Zwangsarbeit, existenzsichernde Löhne und Lieferantenmanagement. Die Bearbeitung der Themen erfolgt in Zusammenarbeit mit den Marken Audi, MAN, Porsche und Scania.

Die jeweiligen Themen werden im nächsten Schritt strukturiert auf ihre Ursachen hin untersucht, um geeignete Maßnahmen zu entwickeln und zu implementieren. Zur systematischen Bearbeitung der Fokusthemen wurde eine Maßnahmen-Toolbox definiert. Ursachen eines menschenrechtlichen Risikos können vielfältig sein. Mithilfe der Toolbox können ursachenbezogen generisch geeignete Maßnahmen identifiziert werden. Bei der Bearbeitung des jeweiligen Fokusthemas können diese dann fallbezogen ausgearbeitet werden. Das grundsätzliche Vorgehen zur Bearbeitung von Fokusthemen sieht immer zunächst eine strukturierte Untersuchung der Ursachen vor, um basierend auf den Ergebnissen Maßnahmen zu entwickeln und dann zu implementieren. Die einzelnen Themenbereiche werden wie folgt bearbeitet:

- **Zwangsarbeit:** In diesem Themengebiet wurde nach einer allgemeinen Ursache-Wirkungs-Analyse eine themenspezifische Analyse durchgeführt, um die größten Risiken von Zwangsarbeit für unsere Lieferketten zu identifizieren. In diesem Rahmen konnten – etwa durch die Analyse von Berichten oder Gespräche mit Experten – Länder, Industrien und themenspezifische Schwerpunkte ermittelt werden. Diese sollen künftig weitergehend bearbeitet werden. Je nach Ursache des Risikos gilt es, zielgerichtete Maßnahmen abzuleiten. Eine bereits initiierte Maßnahme ist der Austausch über Multistakeholder-Initiativen. Darüber hinaus werden kontinuierlich interne und externe Hinweise auf mögliche Risiken überwacht.
- **existenzsichernde Löhne:** Im Fokusthema analysiert die Arbeitsgruppe das Thema Löhne in der Lieferkette mithilfe von Studien, Berichten, Interviews und internen sowie externen Daten. Der Code of Conduct für Geschäftspartner fordert Lieferanten auf, ihren Beschäftigten einen angemessenen Lohn zu zahlen. Dieser soll existenzsichernd sein. Derzeit wird durch die Arbeitsgruppe des Fokusthemas eine Berechnungsmethodik für existenzsichernde Löhne erarbeitet. Analysiert wird zudem, welche branchen- oder vergabespezifischen Ursachen einem existenzsichernden Lohn entgegenstehen. Die Erkenntnisse der Analyse sollen zur Ableitung geeigneter Maßnahmen herangezogen werden.
- **Lieferantenmanagement:** Die Bearbeitung des Themenbereichs Lieferantenmanagement befasst sich mit der Sicherstellung, dass unsere direkten Lieferanten unsere umfangreichen Nachhaltigkeitsanforderungen an die vorgelagerte Lieferkette weitergeben. Die Arbeitsgruppe

⁴ Methodikänderung: Verringerung des Scopes – gezählt werden alle Lieferanten, die mindestens 51% der Schulungszeit anwesend waren.

analysiert, welche Lieferantengruppen besonders durch Maßnahmen unterstützt werden sollen sowie welchen Herausforderungen unsere Lieferanten bei der Weitergabe unserer Nachhaltigkeitsanforderungen begegnen. Im Rahmen dieser Analyse haben wir Lieferanten ausgewählt, die durch das E-Learning-Angebot Supply Chain Sustainability der Initiative DRIVE Sustainability unterstützt werden. Ziel ist es, dass alle unsere Lieferanten befähigt sind, unsere Nachhaltigkeitsanforderungen effektiver und umfassender in die tiefere Lieferkette zu tragen.

Raw-Materials-Due-Diligence-Management-System

Im Hinblick auf einen verantwortungsvollen Rohstoffbezug setzt der Volkswagen Konzern die fünf Schritte der „Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct“ der OECD und die Anforderungen der „OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas“ um. Im Jahr 2020 haben wir ein Raw-Materials-Due-Diligence-Management-System implementiert, das sich an der OECD orientiert. Es dient zur Identifizierung, Bewertung und Vermeidung von tatsächlichen sowie potenziellen Menschenrechtsrisiken in unseren vorgelagerten Rohstofflieferketten. Im Berichtsjahr wurde eine erneute Prüfung und Bewertung der bislang 16 als besonders risikobehaftet identifizierten Rohstoffe durchgeführt. Dazu zählen die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktminerale Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle und die seltenen Erden.⁵ Neu hinzugekommen sind Baumwolle und Magnesium.

Mit diesem risikobasierten Ansatz priorisieren wir unsere Aktivitäten anhand der Schwere und Wahrscheinlichkeit der Rechtsverletzung sowie des Einflussvermögens des Unternehmens. Zudem nutzen wir systematisch unsere Konzernstruktur für die Entwicklung und Umsetzung spezifischer Präventions- und Abhilfemaßnahmen, deren Wirksamkeit wir überprüfen. Im Rahmen des Managementsystems wurden neue Berichtsstrukturen und Toolkits entwickelt sowie bestehende Instrumente wie der Supply Chain Grievance Mechanism integriert. In Abhängigkeit von den Ergebnissen des Due-Diligence-Prozesses werden die Maßnahmen fortlaufend angepasst und verbessert.

Über die Wahrnehmung seiner menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in der Rohstofflieferkette, einschließlich der Berichterstattung zu Status, Fortschritt und Zielen des Raw-Materials-Due-Diligence-Management-System informiert der Volkswagen Konzern seit 2021 auch in einem jährlichen „Responsible Raw Materials Report“. Dort sind auch die spezifischen Aktivitäten und Maßnahmen zu den 18 besonders risikobehafteten Rohstoffen aufgeführt.



→ www.volkswagen-group.com > Responsible Raw Materials Report

Eine wichtige Voraussetzung zur Identifizierung, Vorbeugung und Minderung menschenrechtlicher Risiken in der vorgelagerten Lieferkette ist die Erhöhung der Lieferkettentransparenz. Dafür arbeitet der Volkswagen Konzern im Rahmen des Raw-Materials-Due-Diligence-Management-Systems eng mit seinen direkten Lieferanten und Geschäftspartnern zusammen.

Dabei kooperieren wir unter anderem mit Dienstleistern, die beispielsweise mithilfe von künstlicher Intelligenz und Medienscreenings eine umfassende Prüfung von Lieferanten ermöglichen. Hier werden uns durch permanentes Monitoring frei verfügbarer Internetquellen inklusive sozialer Medien Hinweise auf mögliche Verstöße von Lieferanten übermittelt.

Da am Anfang der Lieferkette die menschenrechtsbezogenen Risiken oft am höchsten sind und diesen hier am wirkksamsten begegnet werden kann, ist eine direkte Zusammenarbeit mit Minenbetreibern hinsichtlich der Zertifizierung von Minen ein ergänzender Teil unserer Strategie. Auf diese Weise soll mittelfristig die Nachhaltigkeitsperformance der Bergwerke in unserer Lieferkette überprüft, bewertet und verbessert werden.

Zusammenarbeit mit externen Partnern und Engagement in internationalen Initiativen

Wir möchten menschenrechtliche Risiken auch in der vorgelagerten Lieferkette und über unsere vertraglichen Beziehungen hinaus adressieren. Hierfür engagieren wir uns in verschiedenen Initiativen und Vor-Ort-Projekten – sowohl industrieübergreifend als auch im Hinblick auf spezifische

⁵ Das Managementsystem geht im Risiko-Scope über den Annex 2 der OECD-Leitlinie „Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas“ hinaus.

Rohstoffe. Details dazu führen wir in unserem „Responsible Raw Materials Report“ auf. Gemeinsam mit unseren Partnern in der Automobilindustrie und entlang der Wertschöpfungskette verfolgen wir dabei die folgenden Ziele: Wissenstransfer, Entwicklung von standardisierten Werkzeugen zur Risikobewertung sowie die Einführung von Standards für verantwortungsvolle Rohstofflieferketten in Bezug auf Menschenrechte, Umwelt und Compliance.

Für die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und natürliches Graphit ist es unser Ziel, vom Abbau in der Mine bis zur Herstellung des fertigen Produktes Transparenz in der Lieferkette herzustellen. Die Anforderung zur vollständigen Transparenz geben wir seit 2020 in unseren Verträgen verpflichtend an unsere direkten Batterielieferanten weiter. Die Überprüfung und Verifizierung der erhaltenen Daten lässt Volkswagen unter anderem über Partnerfirmen durch sogenannte 2nd-Party-Lieferketten-Mapping-Audits durchführen.

Im Projekt „Cobalt for Development“ in der Demokratischen Republik Kongo setzen wir uns gemeinsam mit Projektpartnern für verbesserte Arbeits- und Lebensbedingungen der Menschen im Kleinstbergbau von Kobalt und in den umliegenden Gemeinden von Minen ein. Das Pilotprojekt zielt darauf ab, die Einhaltung von Gesetzen zu stärken, die Gesundheits- und Sicherheitsbedingungen sowie das soziale Wohlergehen der Menschen vor Ort zu verbessern. Auf der Projektwebsite sind zusätzliche Informationen verfügbar.

 → [Cobalt for Development \(C4D\)](#)

Für den Batterierohstoff Lithium hat der Volkswagen Konzern gemeinsam mit weiteren Partnern die Initiative „Responsible Lithium Partnership“ ins Leben gerufen, die sich für einen verantwortungsvollen Umgang mit natürlichen Ressourcen und eine nachhaltige Lithiumgewinnung in der Salar de Atacama in Chile einsetzt. Dies soll durch eine Multi-stakeholder-Plattform erzielt werden, die alle relevanten Akteure im Salar-Wassereinzugsgebiet umfasst – von zivilgesellschaftlichen Gruppen, einschließlich indigener Gemeinschaften, über staatliche Institutionen bis hin zu lokalen Bergbauunternehmen.

Jenseits der Rohstoffaktivitäten ist weiterhin unser Engagement in der Brancheninitiative DRIVE Sustainability unter dem Dach von CSR Europe zentral. Die Entwicklung des gemeinsamen Fragebogenstandards zur Überprüfung von Nachhaltigkeitsaspekten bei Lieferanten war in dieser Hinsicht ebenso ein Meilenstein wie der gemeinsam mit anderen OEMs verfolgte Weiterbildungsansatz bei Lieferanten über Trainingsveranstaltungen in ausgewählten Ländern.

 → [DRIVE Sustainability](#)

Kennzahlen Lieferkette und Menschenrechte	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
direkte Lieferanten	Anzahl	> 63.000	> 59.000	
Länder, in denen Volkswagen direkte Lieferanten hat	Anzahl	> 95	> 90	
Experten des Beschaffungsnetzwerkes Nachhaltigkeit weltweit	Anzahl	>110	> 70	
Supply Chain Grievance Mechanism				
Hinweise aus Supply Chain Grievance Mechanism	Anzahl	219	145	
vorübergehende Sperrung von Lieferanten	Anzahl	3	4	
Hinweise aus Supply Chain Grievance Mechanism: Anzahl nach Region				Da ein Hinweis mehrere Lieferanten enthalten kann, ist die Summe dieser Kennzahl ggf. höher als die Anzahl der Hinweise.
Europa	Anzahl	135	100	
Asien ¹ -Pazifik	Anzahl	38	28	
Afrika	Anzahl	1	5	
Nordamerika	Anzahl	53	18	
Südamerika	Anzahl	15	4	
keine Zuordnung möglich	Anzahl	27	11	Lieferanten systemseitig unbekannt
Hinweise aus Supply Chain Grievance Mechanism: Anzahl nach inhaltlicher Verteilung				
Soziales	Anzahl	95	36	
Compliance	Anzahl	52	34	
Umwelt	Anzahl	10	10	
themenübergreifend	Anzahl	30	14	
Sonstiges	Anzahl	32	51	Hinweise noch nicht plausibilisiert
Hinweise aus Supply Chain Grievance Mechanism: direkter Lieferant				
ja	Anzahl	151	98	
nein	Anzahl	11	47	
Medienscreening				
direkte Lieferanten im Medienscreening ²	Anzahl	> 33.000		- erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
Umsatzanteil der direkten Lieferanten im Medienscreening am Gesamtbeschaffungsvolumen	in %	89		- erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023

¹ Scope: Russland und die Türkei werden bei der geografischen Verteilung Asien zugewiesen.

² Gemäß ReSC-System.

Kennzahlen Lieferkette und Menschenrechte	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
S-Rating GRI 308-2, 414-2				
vorhandene S-Ratings für direkte Lieferanten	Anzahl	10.912	12.660 ³	
davon direkte Lieferanten mit A-Rating	Anzahl	4.639	6.618 ³	
davon direkte Lieferanten mit C-Rating	Anzahl	38	65	
Umsatzanteil der direkten Lieferanten mit positivem S-Rating (A- und B-Rating) am Gesamtbeschaffungsvolumen	in %	79	75	
Business-Partner-Due-Diligence-Prüfungen	Anzahl	316	487	von Lieferanten
Audits (vor Ort)				
Anzahl der durchgeführten Audits im Rahmen des S-Ratings	Anzahl	89	252	
Anzahl der durchgeführten Audits im Rahmen des S-Ratings und durchschnittliche Anzahl der Verstöße je Audit, aufgeteilt nach Regionen				Audits im Rahmen des S-Ratings – relevanteste Verstöße gegen unsere Nachhaltigkeitsanforderungen
Afrika	Anzahl/durchschnittliche Anzahl der Verstöße	3/5	-/4	
Asien ¹ -Pazifik	Anzahl/durchschnittliche Anzahl der Verstöße	54/8	-/10	
Europa	Anzahl/durchschnittliche Anzahl der Verstöße	25/3	-/4	
Nordamerika	Anzahl/durchschnittliche Anzahl der Verstöße	7/9	-/6	
Südamerika	Anzahl/durchschnittliche Anzahl der Verstöße	0/0	-/9	
Anzahl durchgeführter Audits im Rahmen des Human Rights Focus System	Anzahl	17	-	erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
Anzahl durchgeführter Audits im Rahmen des Supply Chain Grievance Mechanism	Anzahl	6	-	erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
Gesamtanzahl aller durchgeführten Audits	Anzahl	112	-	Setzt sich zusammen aus Audits im Rahmen des S-Ratings, Human Rights Focus System und Supply Chain Grievance Mechanism. Erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023
davon Audits, bei denen erhebliche negative Umwelt- und/oder soziale Auswirkungen ermittelt wurden	Anzahl	64	-	Als erheblich gelten Findings, die gemäß Bewertungslogik systemischer Natur sind. Erstmalige Aufnahme in den Nachhaltigkeitsbericht im Berichtsjahr 2023

³ Methodikänderung: Verringerung des Scopes. Vorjahreswert nicht angepasst.

Kennzahlen Lieferkette und Menschenrechte	Einheit	2023	2022	Hinweise und Kommentare
Training und Zertifizierung				
umsatzbasiert direkte Lieferanten in Scope mit zertifiziertem Umweltmanagementsystem gemäß ISO-14001- oder EMAS-Validierung	in %	80	85	
Schulungsteilnahme durch Einkäufer zum Thema Nachhaltigkeit	Anzahl	> 3.700	> 2.000	
direkte Lieferanten, die Schulungen zum Thema Nachhaltigkeit erhalten haben ⁴	Anzahl	7.791	> 2.900	
Self-Assessment-Questionnaire (SAQ) GRI 308-1, 308-2, 414-1, 414-2				
direkte Lieferanten mit abgeschlossenem SAQ	Anzahl	14.953	16.029	
Anteil der neuen Lieferanten, die anhand von Sozial- und Umweltkriterien bewertet wurden	in %	26	12	direkte Lieferanten, die erstmalig im Berichtsjahr bewertet wurden
Verbesserungen bei direkten Lieferanten, basierend auf SAQ	Anzahl	9.357	6.748	

⁴ Methodikänderung: Verringerung des Scopes – gezählt werden alle Lieferanten, die mindestens 51% der Schulungszeit anwesend waren.

Anhang

132 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

135 Impressum

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

GRI 2-5

An die Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg

Wir haben den gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg (im Folgenden die „Gesellschaft“), der mit dem gesonderten nichtfinanziellen Bericht des Konzerns zusammengefasst ist (im Folgenden: zusammengefasster nichtfinanzieller Bericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 (im Folgenden die „nichtfinanzielle Berichterstattung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Der zusammengefasste nichtfinanzielle Bericht ist im Nachhaltigkeitsbericht 2023 enthalten.

Nicht Bestandteil des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts sind die im Kapitel „Über den Bericht“ in Abschnitt „Struktur der Berichterstattung“ näher bezeichneten Passagen des Nachhaltigkeitsberichts 2023 (Nachhaltigkeitskommunikation des Volkswagen Konzerns, Vorwort, Der Deutsche Corporate Governance Kodex – Leitlinie für erfolgreiche Unternehmensführung, Weiterführende Informationen und Wertschöpfungskette, Soziale und ökologische Auswirkungen unseren Handelns messbar machen), Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts (zum Beispiel auf Angaben im Geschäftsbericht oder auf ergänzende Angaben der Gesellschaft zu Nachhaltigkeitsthemen im Internet), Hinweise unterhalb der Kopfzeile auf Standards der Global Reporting Initiative (GRI) sowie die Angabe, dass die Gesellschaft innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts grundsätzlich die GRI-Standards (unter Bezugnahme) als Rahmenwerk für die Berichterstattung der Managementansätze und der spezifischen Standardangaben zugrunde legt. Die vorstehend beschriebenen Angaben waren demnach auch nicht Gegenstand unserer Prüfung.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der Verordnung (EU) 2020/852 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Juni 2020 über die

Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, 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 einer nichtfinanziellen Berichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Berichterstattung) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

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 nichtfinanzielle Berichterstattung 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 nichtfinanzielle Berichterstattung der Gesellschaft in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Nicht Bestandteil des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts sind die im Kapitel „Über den Bericht“ in Abschnitt „Struktur der Berichterstattung“ näher bezeichneten Passagen des Nachhaltigkeitsberichts 2023 (Nachhaltigkeitskommunikation des Volkswagen Konzerns, Vorwort, Der Deutsche Corporate Governance Kodex – Leitlinie für erfolgreiche Unternehmensführung, Weiterführende Informationen und Wertschöpfungskette, Soziale und ökologische Auswirkungen unseren Handelns messbar machen), Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts (zum Beispiel auf Angaben im Geschäftsbericht oder auf ergänzende Angaben der Gesellschaft zu Nachhaltigkeitsthemen im Internet), Hinweise unterhalb der Kopfzeile auf Standards der Global Reporting Initiative (GRI) sowie die Angabe, dass die Gesellschaft innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts grundsätzlich die GRI-Standards (unter Bezugnahme) als Rahmenwerk für die Berichterstattung der Managementansätze und der spezifischen Standardangaben zugrunde

legt. Die vorstehend beschriebenen Angaben waren demnach auch nicht Gegenstand unserer Prüfung.

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 unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Erlangung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern,
- Befragung relevanter Mitarbeitenden hinsichtlich der Auswahl der Themen für die nichtfinanzielle Berichterstattung, der Beurteilung der Auswirkungen und Risiken sowie der Konzepte des Konzerns für die als wesentlich identifizierten Themen,
- Befragung relevanter Mitarbeitenden, die in die Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen sowie über Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- Befragung relevanter Mitarbeitenden, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung betraut sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, über die Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung der Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung relevant sind,
- Identifikation und Beurteilung des Risikos wesentlicher falscher Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- analytische Prüfungshandlungen zu ausgewählten Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- Befragungen, Durchführung von selektiven Stichproben und Einholung von Nachweisen hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung von ausgewählten Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- Abgleich von ausgewählten Angaben mit den entsprechenden Daten im Jahresabschluss und Lagebericht,
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten sowie der entsprechenden Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- Beurteilung der Umsetzung von zentralen Managementanforderungen, Prozessen und Vorgaben zur Datenerhebung durch Vor-Ort-Besuche bei ausgewählten Standorten des Volkswagen Konzerns:

- Volkswagen Aktiengesellschaft (Wolfsburg, Deutschland)
- Volkswagen Sachsen GmbH (Zwickau, Deutschland)
- SEAT, S.A. (Martorell, Spanien)
- Audi Brussels S.A./N.V (Brüssel, Belgien)
- Automobili Lamborghini S.p.A. (Sant'Agata Bolognese, Italien)
- FAW-Volkswagen Automotive Company (Changchun, China)
- SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd. Shanghai (Changsha, China)
- ŠKODA AUTO Volkswagen India Pvt. Ltd. (Aurangabad, Indien)
- Navistar Inc. (Springfield, Vereinigten Staaten von Amerika)
- Scania Latin America Ltda. (São Paulo, Brasilien),

- Beurteilung der Darstellung der Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung.

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

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 nichtfinanzielle Berichterstattung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden ist.

Wir geben kein Prüfungsurteil ab zu Angaben, die nicht Bestandteil des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts sind und demnach nicht Gegenstand unserer Prüfung waren. Dies sind die im Kapitel „Über den Bericht“ in Abschnitt „Struktur der Berichterstattung“ näher bezeichneten Passagen des Nachhaltigkeitsberichts 2023 (Nachhaltigkeitskommunikation des Volkswagen Konzerns, Vorwort, Der Deutsche Corporate Governance Kodex – Leitlinie für erfolgreiche Unternehmensführung, Weiterführende Informationen und Wertschöpfungskette, Soziale und ökologische Auswirkungen unseren Handelns messbar machen), Verweise auf Angaben außerhalb des zusammengefassten nichtfinanziellen Berichts (zum Beispiel auf Angaben im Geschäftsbericht oder auf ergänzende Angaben der Gesellschaft zu Nachhaltigkeitsthemen im Internet), Hinweise unterhalb der Kopfzeile auf Stan-

dards der Global Reporting Initiative (GRI) sowie die Angabe, dass die Gesellschaft innerhalb des Nachhaltigkeitsberichts grundsätzlich die GRI-Standards (unter Bezugnahme) als Rahmenwerk für die Berichterstattung der Managementansätze und der spezifischen Standardangaben zugrunde legt.

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, die beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung 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.

Stuttgart, den 1. März 2024
 EY GmbH & Co. KG
 Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hinderer	Welz
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Impressum

GRI 2-3

Herausgeber

Volkswagen AG
Konzern Nachhaltigkeit
Brieffach 011/1265
38436 Wolfsburg
Deutschland

Kontakt

info@volkswagen-nachhaltigkeit.de

Gesamtredaktion

Volkswagen AG

Konzeption und Redaktion

Volkswagen AG
Scholz & Friends Reputation

Gestaltung

Scholz & Friends Realisation Hub GmbH

Englische Übersetzung und Redaktion

Leinhäuser Language Services GmbH

Bildquellenhinweis

Volkswagen Konzern und dessen Konzernmarken

Veröffentlichung

März 2024

© Volkswagen AG

Fehler und Irrtümer vorbehalten

Hinweis

Die Marken des Volkswagen Konzerns arbeiten ständig an der Weiterentwicklung aller Typen und Modelle. Änderungen in Form, Ausstattung und Technik sind jederzeit möglich. Aus den Angaben und Beschreibungen dieses Berichts können daher keine Ansprüche hergeleitet werden.

Die deutsche Fassung des nichtfinanziellen Berichts ist verbindlich. Die englische ist eine Übersetzung ausschließlich zu Informationszwecken.

Ihr Feedback

Wir möchten unser Nachhaltigkeitsengagement verbessern und weiterentwickeln, daher freuen wir uns über Ihr Feedback zu unserem Nachhaltigkeitsbericht. Unter links genannter E-Mail-Adresse können Sie uns Ihre Einschätzungen direkt online mitteilen.

