

# VOLKSWAGEN GROUP

## **Anträge von Aktionären**

Nachfolgend finden Sie alle zugänglich zu machenden Anträge von Aktionären gemäß §§ 126 Absatz 1, 127 Aktiengesetz (Gegenanträge und Wahlvorschläge) zu den Punkten der Tagesordnung der Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft am 10. Mai 2023. Etwaige Stellungnahmen der Verwaltung werden ebenfalls hier veröffentlicht.

Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären, die der Gesellschaft vorab fristgerecht übermittelt wurden, gelangen nur dann zur Abstimmung, wenn sie während der Hauptversammlung gestellt werden. Aktionäre, die in der Hauptversammlung Gegenanträge stellen oder Wahlvorschläge unterbreiten, die nicht vorab übermittelt wurden, werden gebeten, diese zusätzlich schriftlich am Wortmeldetisch einzureichen.

Das Recht des Versammlungsleiters, im Rahmen der Abstimmung zuerst über die Vorschläge der Verwaltung abstimmen zu lassen, bleibt hiervon unberührt. Sollten die Vorschläge der Verwaltung mit der notwendigen Mehrheit angenommen werden, haben sich insoweit Gegenanträge oder (abweichende) Wahlvorschläge erledigt.

Professor Christian Strenger



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

Frankfurt, den 14. April 2023

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

**Volkswagen-HV am 10.05.2023: Gegenanträge nach §§ 126 Absatz 1, 127 AktG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

als langjähriger Privataktionär der Volkswagen Aktiengesellschaft (Anmeldung zur obigen HV bereits erfolgt) stelle ich hiermit folgende Anträge nach § 126, 127 AktG zur Tagesordnung der ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2023:

TOP 2: Beschlussfassung über die Gewinnverwendung der Volkswagen Aktiengesellschaft

*Es wird beantragt, die vorgeschlagene Dividende von 8,76 Euro pro Vorzugsaktie auf 9,57 Euro pro Vorzugsaktie (= 10 % mehr als auf die Dividende von 8,70 Euro pro Stammaktie) festzusetzen. Dies erlaubt die Satzung der Gesellschaft und der ausreichende Bilanzgewinn für das Geschäftsjahr 2022.*

Begründung:

Die von der Verwaltung vorgeschlagene Mehrdividende von lediglich sechs Cents (=nur 0,7 %) ist für die Vorzugsaktie seit langem ein zunehmend ungenügendes Entgelt für das fehlende Stimmrecht der Vorzugsaktien (die immerhin einen 41%igen Anteil am VW-Gesamtkapital haben). Der hiermit beantragte Mehrprozentsatz von 10% gegenüber den Stammaktien entspricht dem Mehrprozentsatz bei der ursprünglichen Begebung der Vorzugsaktien und ist ein auch international angemessenes Äquivalent für das fehlende Stimmrecht.

Die Großaktionärs-Familien Porsche und Piech sowie Niedersachsen können trotz der antiquierten Satzungs Vorgabe für eine höhere Ausschüttung stimmen. Die ehemals angezeigte Änderung der VW-Satzung (in §27) sollte in der HV 2024 für zukünftige Jahre u.a. durch einen entsprechenden Tagesordnungspunkt verabschiedet werden.

TOP 3: Entlastung der Mitglieder des Vorstands

*Es wird beantragt, den im Jahr 2022 amtierenden Mitgliedern des Vorstands die Entlastung für das Geschäftsjahr 2022 zu verweigern.*

Begründung:

- Der Vorstand hat auch aufgrund multipler persönlicher Interessenkollisionen mit der Porsche AG und der Porsche Automobil Holding SE zu verantworten, dass die Abgabe der Stammaktien der Porsche AG an die familiendominierte Porsche Automobil Holding SE zu einem unangemessen niedrigen Aufgeld von einmalig nur 7,5 % auf den viel zu niedrigen Emissionspreis der Porsche AG-Vorzugsaktien von Euro 82,5 (Kurs heute Euro 119 = plus 45 % gegenüber deutlichen Kursverlusten von bis zu 25 % der VW- und Porsche Automobil Holding SE-Vorzugsaktien) erfolgte. Durch diese vom Vorstand und insbesondere durch seinen in einer interessenkollisionsären Doppelrolle (als CEO der Porsche AG und der Volkswagen AG) agierenden Herrn Dr. Blume verabschiedete Transaktion wurde das Vermögen der Volkswagen AG substantziell geschädigt.
- Der Vorstand hat es auch in 2022 unterlassen, seiner aktienrechtlichen Verfolgungspflicht in Bezug auf ein Mitverschulden des heutigen Aufsichtsratsvorsitzenden und bis 2015 amtierenden Finanzvorstands Dr. Pötsch in puncto aktienrechtlicher Haftung für die mangelhafte Kapitalmarktkommunikation zur Dieselsegate-Affäre ab Juli 2015 privatrechtlich nachzukommen, da in 2020 mit der von den Aktionären getragenen Zahlung von 4,5 Mio. Euro lediglich seine strafrechtliche Haftungsfrage erledigt wurde.
- Die im Oktober 2015 vom Vorstand zugesagte lückenlose Aufklärung des Dieselskandals erfolgte auch 2022 nicht durch die Verwaltung, die mit dem ungenügenden Hinweis auf das „Statement of Facts“ des US-Justizministeriums weiterhin eine angemessene Unterrichtung der Minderheitsaktionäre unterlässt. Die weiterhin gravierende Informations-Bevorzugung der im Aufsichtsrat vertretenen Kontrollaktionäre Porsche/Piech, Niedersachsen und Katar über das Ausmaß, die Abwehrmaßnahmen und die Gerichtsverfahren bleibt eine permanente Benachteiligung aller anderen Aktionäre.
- Neben dieser Informationsbenachteiligung dauern die erfolglosen, mit bisherigen Gesamtkosten für Rechtsberater von über drei Milliarden Euro kostenträchtigen Bemühungen der VW-Verwaltung zur Abwendung von Gerichtsverfahren und auch gegen die bereits 2017 angeordnete, von VW aber bisher behinderte Sonderprüfung an. Die auch alle internen Dieselsegate-Dokumente erfassende Sonderprüfung ist unverändert entscheidend für die Aufdeckung von Pflichtverletzungen von Aufsichtsrat und Vorstand und es ist im Interesse aller Aktionäre, dass diese nun zur endlichen Klärung der dort beantragten Fragen zeitnah stattfindet.

TOP 4: Entlastung der Mitglieder des Aufsichtsrats

*Es wird beantragt, den im Jahr 2022 amtierenden Mitgliedern des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2022 die Entlastung zu verweigern.*

Begründung:

- Der Aufsichtsrat hat, auch aufgrund seiner multiplen persönlichen Interessenkollisionen mit der Porsche AG und der Porsche Automobil Holding SE, ebenfalls mitzuverantworten, dass die Abgabe der Stammaktien der Porsche AG an die familiendominierte Porsche Automobil Holding SE zu einem unangemessen niedrigen Aufgeld von nur einmalig 7,5 % auf den viel zu niedrigen Emissionspreis der Porsche AG Vorzugsaktien von Euro 82,5 (Kurs heute Euro 119 = plus 45 % gegenüber deutlichen Kursverlusten von bis zu 25 % der VW- und Porsche Automobil Holding SE-Vorzugsaktien) erfolgte. Diese Transaktion hat das Vermögen der Volkswagen AG substantziell geschädigt.
- Der Aufsichtsrat hat auch in 2022 versäumt, seine bereits 2015 gegebenen Zusagen für eine umfassende und transparente Aufklärung der Diesellaffäre einzulösen. Ferner hat er die sich aus der ARAG/Garmenbeck-Rechtsprechung des BGH ergebende Pflicht, aktienrechtliche Haftungsansprüche gegen frühere Vorstände (Herren Dr. Diess, Dr. Pötsch und Stadler) sachgerecht zu verfolgen, nicht erfüllt. Genau hierfür steht eine Ausnahme von der Geltendmachung von Haftungsansprüchen nicht in seinem Ermessen.
- Dem vorzeitig aus seinem bis 2025 laufenden Vorstandsvertrag entlassenen Herrn Dr. Diess wurden für die trotz der zu seiner Entlassung führenden Mangelleistungen unangemessene Zahlungen zugebilligt, die auch gegen die Soll-Empfehlung G.13 S.1 des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) verstoßen.
- Erneut falsche DCGK-Entsprechenserklärungen nach § 161 AktG: die in 2022 abgegebenen vier Erklärungen (insbesondere die am 11.11.2022 abgegebene mit einer rekordverdächtigen Zahl von neun Abweichungen) sind trotz wortreicher, aber unzutreffender Begründungen unrichtig:
  - Der mit seinen zahlreichen Konzern-Ämtern und -Verflechtungen ehemals überbelastete Aufsichtsratsvorsitzende Herr Dr. Pötsch wird nun falsch begründet als ‚unabhängig‘ eingeschätzt. Die dafür in der letzten Entsprechenserklärung angegebenen Gründe („seit mehr als sechs Jahren vom Vorstand in den AR gewechselt“ und „bereits zum zweiten Mal von der (von den Großaktionären bestimmten HV) gewählt“ sind auch aufgrund seiner Ämervielfalt im VW/Porsche-Konzern irrelevant.
  - Ebenfalls muss eine weitere (dann die zehnte!) Abweichungserklärung zur erforderlichen Mindest-Unabhängigkeit des Prüfungsausschusses gegeben werden: Frau Heiss ist aufgrund umfangreicher Geschäftsbeziehungen des VW-Konzerns mit der von ihr führend geleiteten Omnicom-Konzerngesellschaft genauso wie der seit über 12 Jahren amtierende Ausschussvorsitzende Dr. Ferdinand Oliver Porsche bis zu seinem Ausscheiden am 30.7.2022 sowie der dann amtierende Herr Al-Mahmoud als Vertreter des

mit 17 % der Stammaktien großen Aktionärs Qatar nicht als unabhängig einzustufen.

Abgesehen von seiner fraglichen Unabhängigkeit dürfte Herr Al-Mahmoud aufgrund seiner wohl auf Qatar beschränkten Erfahrungen nicht über den in § 100 Abs. 5 AktG geforderten Sachverstand in deutscher Rechnungslegung oder Abschlussprüfung verfügen. Dies dürfte ebenfalls weiterhin auf die beiden Arbeitnehmervertreter zutreffen.

- Auch die VW-eigene Behauptung von mindestens vier unabhängigen AR-Mitgliedern ist weiterhin falsch. Die im VW Geschäftsbericht 2022 weiterhin als unabhängig klassifizierten Frau Hessa Sultan Al-Jabar und Herr Al-Mahmoud sind als Mitglieder des für VW weiterhin so wichtigen großen Aktionärs Qatars eben nicht unabhängig; Frau Kultusministerin Hamburg und Herr Stephan Weil als Vertreter Niedersachsens unterliegen dem von Bundesgerichtshof bereits 1997 festgestellten dauerhaften Interessenkonflikt und sind angesichts der de facto Sperrminorität des Landes ebenfalls nicht als unabhängig anzusehen.

#### TOP 5: Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats

*Es wird beantragt, den vom Aufsichtsrat vorgeschlagenen Herrn Dr. Wolfgang Porsche nicht für eine weitere Amtsperiode von fünf Jahren und stattdessen Herrn Dr. Stefan Piech (CEO der Your Family Entertainment AG, München) zu wählen.*

#### Begründung:

Herr Dr. Porsche würde zu Beginn der neuen Amtsperiode im 81sten Lebensjahr und im sechzehnten Jahr im VW-Aufsichtsrat sein. Damit würde er auch die für den Aufsichtsrat geltende Regelaltersgrenze von 75 Jahren zum zweiten Mal ignorieren.

Der stattdessen vorgeschlagene Herr Dr. Stefan Piech hat unternehmerische Erfahrung (u.a. als CEO der Your Family Entertainment AG und Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE). Mit seiner Wahl würde endlich ein Mitglied der nächsten Generation der Familien in der Volkswagen AG vertreten sein.

#### TOP 11: Beschlussfassung über die Billigung des Vergütungsberichts von Vorstand und Aufsichtsrat

*Es wird beantragt, den von der Verwaltung vorgelegten Vergütungsbericht für 2022 abzulehnen.*

#### Begründung:

Dem VW-Vorstandsmitglied Dr. Oliver Blume, gleichzeitig CEO der jetzt börsennotierten Porsche AG, wurde am 20.7.2022 von deren Aufsichtsrat ein IPO-Bonus für den dann am 29.9.2022 erfolgten Börsengang der Porsche AG gewährt, obwohl ein erfolgreicher Börsengang eines wesentlichen Vermögensteils der Volkswagen AG zu den selbstverständlichen Aufgaben eines VW-Vorstands gehört. Dieser Sonder-Bonus ist als signifikante Interessenkollision schon deswegen zu bewerten, da Herr Dr. Blume dadurch motiviert wurde, insbesondere auch als ab 1.9.2022 amtierender CEO der Volkswagen AG einem für die Berechnung seines IPO-Bonus möglichst niedrigen Emissionspreis der

Porsche AG zuzustimmen. Besonders relevant wurde dies dann auch durch seine Zustimmung zum Verkauf der mit vollem Stimmrecht und weiteren Vorzugsrechten ausgestatteten Porsche AG-Stammaktien zu einem wirtschaftlich unangemessen niedrigen Aufgeld von nur einmalig 7,5 % an die von den Familien Porsche und Piech dominierte Porsche Automobil Holding SE, da hierfür im freien Kapitalmarkt Aufgelder von 25 % und mehr üblich sind.

Der bis zu drei Jahre laufende IPO-Bonus ist nach dem derzeitigen Kurs der Porsche AG-Vorzugsaktien bereits 2,4 Mio. Euro wert und stellt eine unangemessene Belohnung für eine die (für seine Bestellung als Doppel-CEO der Porsche AG und der Volkswagen AG maßgeblichen) Familien Porsche und Piech begünstigende Abgabe der Porsche AG Stammaktien zu einem erheblichen Minderpreis dar (Börsenkurs 14.4.2023 der Porsche AG Vorzugsaktien: 119 Euro (= plus 44 %) gegenüber dem Emissionskurs von 82,5 Euro). Da Herr Blume selbst eine Bewertung der Porsche AG-Aktie im Verhältnis zur Ferrari NV-Aktie als relevant ansieht, wird die eklatant niedrig Emissionsbewertung der Porsche AG-Aktie offensichtlich: die Bewertung der Porsche AG-Aktie betrug zum Emissionskurs vom 29.9.2022 nur das 15-fache des Gewinns pro Aktie in 2022 und damit nicht einmal die Hälfte des 38-fachen des Gewinns pro Ferrari-Aktie in 2022 (ebenfalls zum 29.9.2022).

---

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

Mit freundlichen Grüßen



(C. Strenger)

## **Gegenanträge des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zur Hauptversammlung der Volkswagen AG am 10. Mai 2023**

### **Gegenantrag zu TOP 3: Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2022 amtierenden Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Vorstands der Volkswagen AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2022 zu verweigern.

#### **Begründung:**

Der Vorstand kommt weiterhin nicht hinreichend seiner Verantwortung nach, seinen menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten nachzukommen.

#### **China: Völlig unzureichende Konsequenzen aus Zwangsarbeitsrisiken**

Im Dezember 2022 veröffentlichte die Sheffield Hallam [University einen umfangreichen Bericht](#), der die weite Verbreitung von uigurischer Zwangsarbeit in den Lieferketten des Automobilindustrielandes in China nachweist – auch bei etlichen Zulieferern von Volkswagen<sup>1</sup>. VW betreibt in einem Joint Venture mit dem Staatsunternehmen Shanghai Motor Corporation (SAIC) 33 Fabriken in China, eine davon befindet sich in Ostturkistan.

In der gesamten Region Ostturkistan werden Millionen von Uigur:innen unter grausamsten Bedingungen in Internierungslagern festgehalten und Hunderttausende von ihnen sind der Zwangsarbeit ausgesetzt. Das UN-Hochkommissariat für Menschenrechte (OHCHR) zeigte sich in äußerst besorgt über Folgen der sogenannten „Armutsbekämpfungspolitik“ für die uigurische Bevölkerung. Laut OHCHR könnten die Verbrechen der chinesischen Regierung an den Uigur\*innen und anderen Turkvölkern den Tatbestand Verbrechen gegen die Menschlichkeit erfüllen. Immer häufiger werden neben diesen Lagern Fabriken errichtet, in denen Inhaftierte zu billigen Löhnen Zwangsarbeit verrichten müssen. Die chinesische Regierung hat den Abbau und die Verarbeitung von Rohstoffen sowie die Herstellung von Autoteilen bewusst in diese Region verlagert.

Nach Recherchen der Sheffield Hallam University sind verschiedene VW-Zulieferer in staatliche Arbeitstransfer-Programme involviert, die auf Zwangsarbeit basieren. Betroffen sind so gut wie alle Teile und Rohstoffe, die zum Autobau nötig sind.

Beispiel Stahl: Mindestens seit 2017 gibt es Belege erzwungener Saison-, Gefängnis- und Internierungsarbeit sowie staatlich Arbeitsversetzungen, vor allem beim Staatsbetrieb Baowu, der auch an VW liefert.

Beispiel Aluminium: Die Verstrickung von Joinworld, einem der größten Produzenten hochreinen Aluminiums, in Arbeitsversetzungen und „Berufsausbildung“ uigurischer

---

<sup>1</sup> <https://www.shu.ac.uk/helena-kennedy-centre-international-justice/research-and-projects/all-projects/driving-force>

Arbeitskräfte ist gut dokumentiert. Joinworld beliefert die Jingwei Gruppe, einem Spezialisten für Kupplungs- und Bremsscheiben für VW.

Die Recherchen geben auch Anhaltspunkte, dass die direkten VW-Zulieferer CATL, Joyson and Camel von uigurischer Zwangsarbeit und/oder staatlichen Arbeitstransfers profitieren.

Wir können nicht nachvollziehen, wie VW den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) hinreichend nachkommt. Zu diesen Anforderungen gehört auch, präventive Maßnahmen gegen Menschenrechtsverstöße in der Lieferkette zu ergreifen. Die Ethical Trading Initiative (ETI) schließt eine unabhängige Überprüfung der Arbeitsbedingungen aufgrund der weitreichenden Repression aus. Auch deutsche Auditunternehmen wie der TÜV Süd haben sich aus der Region 2020 zurückgezogen, da Arbeiter:innen nicht frei über die Menschenrechtslage sprechen können.

Da unter diesen Umständen die gesetzlich geforderten Maßnahmen nicht glaubhaft umgesetzt werden können, sollte sich VW aus der Region zurückziehen. Vor allem sollte die Beschaffung von Rohstoffen, Vorprodukten und Fertigprodukten aus der uigurischen Region beendet werden und die Beziehungen zu Unternehmen beenden, die von uigurischer Zwangsarbeit profitieren.

### **Brasilien: VW weigert sich, ehemalige Sklavenarbeiter:innen zu entschädigen**

Zwischen 1974 und 1986 ist es auf VW-Rinderzuchtfarm Rio Cristalino in Brasilien zu schweren Verbrechen und Menschenrechtsverletzungen gekommen. Die Arbeiter:innen sind geschlagen, gedemütigt und eingesperrt worden. Laut Ermittlungsakten der brasilianischen Staatsanwaltschaft wusste der Vorstand des VW-Konzerns darüber Bescheid und handelte nicht.

Seit 2019 ermittelt infolge der Recherchen und vorliegenden Belege die Bundesstaatsanwaltschaft in diesem Fall und fordert 165 Millionen Reais (derzeit umgerechnet 30 Millionen Euro) als Individual-Entschädigung für die damaligen Arbeiter:innen, deren verbliebenen Angehörigen sowie als Einzahlung in einen Fonds, dessen Aufgabe es sein soll, Recherchearbeiten durchzuführen, um alle Betroffenen aus dieser Zeit zu finden.

Bis heute weigert sich VW, den noch lebenden Landarbeiter:innen eine Entschädigung für die menschenunwürdige Behandlung auf der VW-Rinderzuchtfarm zu zahlen.

### **Einstieg von Audi in die Formel 1 setzt schlechtes Zeichen**

Es ist nicht zeitgemäß, dass die Volkswagentochter Audi in die Formel 1 einsteigt. Vor dem Hintergrund der Elektrifizierungsstrategie des Konzerns ist ein solcher Neueinstieg in eine Rennserie mit Verbrennungsmotoren kontraproduktiv.

Ankündigungen, die Rennserie durch synthetische Kraftstoffe und den Ankauf von Verschmutzungszertifikaten vermeintlich klimafreundlich zu gestalten, sind lediglich Greenwashing. Synthetische Kraftstoffe (E-Fuels) können schon allein wegen ihres hohen Energiebedarfs bei der Herstellung keine Lösung für die Zukunft sein.



## **Gegenantrag zu TOP 4: Beschlussfassung die Entlastung der im Geschäftsjahr 2022 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2022**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2022 zu verweigern.

### **Begründung:**

Der Aufsichtsrat ist seiner Aufgabe als Kontrollorgan des Vorstands nicht hinreichend nachgekommen und hat es versäumt, auf wirksamere Maßnahmen für den Klimaschutz hinzuwirken.

### **Volkswagen hinkt beim E-Auto-Anteil Mitbewerbern hinterher und überlässt Kleinwagensegment der Konkurrenz**

Der prozentuale Anteil von E-Autos an den verkauften Fahrzeugen bei der Marke VW lag im 1. Quartal 2023 in Deutschland gerade einmal bei 10,6 Prozent. Der Durchschnitt lag bei rund 14 Prozent, Mitbewerber wie Fiat oder Renault haben deutlich höhere Anteile. Bei den Marken Audi (12,6 Prozent) und Porsche (13,5 Prozent) liegen sie etwas höher, aber die Zahlen liegen unter den eigenen Ansprüchen. Hier erhärtet sich der Eindruck, dass Volkswagen in Europa nur so viele E-Autos verkauft, wie für die Einhaltung der EU-Flottengrenzwerte notwendig sind. Dazu passen auch die Beschwerden über zu lange Lieferzeiten: Diese liegen für E-Autos aktuell mehr als deutlich über denen für Verbrenner-Pkw.

Ein weiteres Problem ist die Vernachlässigung des Kleinwagensegments. Statt echter „Volkswagen“ baut VW immer mehr besonders große, schwere und hochmotorisierte Fahrzeuge. Was kurzfristig der Gewinnsteigerung dienen mag, könnte langfristig zu erheblichen Einbußen von Marktanteilen führen. Es ist nicht nachvollziehbar, dass der Konzern die Entwicklung von kleinen, leichten, ressourcen- und energieeffizienten E-Fahrzeugen vernachlässigt. Längst müssten Fahrzeuge wie der ID.2 oder ID.1 und seine Markenzwillinge bei Skoda und Seat/Cupra, verfügbar sein. Hier besteht die Gefahr, dass chinesische Mitbewerber wie BYD diese Lücke füllen. In China hat BYD bereits VW als Marktführer abgelöst.

### **Einhalten der CO<sub>2</sub>-Flottengrenzwerte nur durch fragwürdige Plug-in-Hybride**

Die klimaschädlichen Emissionen der gesamten VW-Wertschöpfungskette (Scope 3) sind 2022 gegenüber 2021 um über 8 Prozent gestiegen und liegen nun bei fast 400 Mio. t CO<sub>2</sub>. Zum Vergleich: Das ist fast die Hälfte der Emissionen, für die ganz Deutschland letztes Jahr verantwortlich war. Der Flottenausstoß von durchschnittlich 119 g CO<sub>2</sub>/km nach WLTP stagniert und liegt über dem Wert bspw. von Mercedes-Benz (115 g CO<sub>2</sub>/km). Das knappe Einhalten der EU-Vorgaben ist nur möglich, weil Plug-in-Hybride weiterhin mit extrem niedrigen und unrealistischen Normwerten in die Berechnungen eingehen. Diese wurden und werden oftmals nur durch Kaufbeihilfen und Steuervorteile gekauft. Der Wegfall solcher staatlichen Unterstützungen könnte bereits im Geschäftsjahr 2023 zu Problemen bei der Einhaltung der EU-CO<sub>2</sub>-Vorgaben führen.

## **Existierende Realwerte müssen Grundlage des Konzernhandelns werden**

Volkswagen muss, wie alle anderen Konzerne auch, seit dem 01.04.2022 die Realverbräuche ihrer in Europa verkauften Pkw an die EU-Kommission übermitteln. Das ist ein guter Schritt, denn über Jahre wurden die Autos auf die offiziellen Prüfverfahren optimiert und die durch massive Lobbyarbeit selbst geschaffene Grauzonen maximal ausgenutzt. Die Folge davon ist eine hohe Differenz zwischen offiziellem Verbrauchs- und damit zusammenhängend CO<sub>2</sub>-Wert und den realen Werten beim Betrieb auf der Straße. Das gilt insbesondere für Plug-in-Hybride, bei denen die Differenz die nun übermittelten durchschnittlichen Verbräuche auf der Straße zu den Werksangaben besonders hoch liegen dürfte. In der Vergangenheit hat Volkswagen sich vor allem auf die Einhaltung theoretische Normwerte konzentriert. Damit muss Schluss sein. Der Aufsichtsrat muss gewährleisten, dass die existierenden Realwerte Grundlage des Konzernhandelns werden.

Wer ein neues Auto kauft muss auch erfahren, wieviel Energie andere, die das gleiche Modell im letzten Jahr gekauft haben, tatsächlich verbraucht haben – unabhängig davon, ob es sich um einen Verbrenner, einen Plug-in-Hybriden oder ein E-Auto handelt. Diese Angabe wäre aktuell noch freiwillig und müsste neben der offiziellen Kennzeichnung mit dem Normwert erfolgen. Hier ist VW aufgefordert, über die rechtlichen Vorgaben hinauszugehen um die oft beschworene Transparenz zu gewährleisten.

## **Diesel-Abgasskandal noch lange nicht ausgestanden**

Das Verwaltungsgericht Schleswig hat zu Beginn des Jahres 2023 das Software-Update von Volkswagen im Abgasskandal für rechtswidrig erklärt. Diese sollten unzureichend wirksamen Abgasnachbehandlungssystemen Rechtskonformität verschaffen. Betroffen davon sind allein bei der Volkswagen AG rund acht Millionen Fahrzeuge, die der Konzern mit unzulässigen Abschaltvorrichtungen ausgestattet hatte. Die vom Konzern nach wie vor als notwendig für den Motorschutz angesehenen, sogenannten Thermofenster, wurde zudem vom Europäischen Gerichtshof für illegal erklärt. Hier hat der Konzern offenkundig rechtswidrig gehandelt. Wir mahnen bereits seit Jahren nicht nur in Gegenanträgen immer wieder an, dass eine vollumfängliche Aufklärung des Skandals nötig ist.

## **Gegenantrag zu TOP 8: Beschlussfassung über die Änderung von § 19 der Satzung der Volkswagen Aktiengesellschaft (virtuelle Hauptversammlung)**

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Beschlussvorschlag von Aufsichtsrat und Vorstand abzulehnen, den Vorstand zu ermächtigen, über die Durchführung einer virtuellen Hauptversammlung entscheiden zu können.

### **Begründung:**

Das Format und die Art und Weise, wie eine Hauptversammlung durchgeführt wird, betreffen elementare Aktionärsrechte. Daher sollte die Hauptversammlung und nicht der

Vorstand darüber entscheiden, zu welchen Bedingungen bzw. in welchem Format zukünftige Hauptversammlungen durchgeführt werden sollen. Zudem sollte die Hauptversammlung auch darüber entscheiden dürfen, ob als weitere Option ein hybrides Format umgesetzt werden soll, welches die Vorteile einer Präsenz-Hauptversammlung mit jenen einer rein virtuellen Veranstaltung vereint.

Während andere Aktiengesellschaften eine solche Ermächtigung des Vorstands zumindest auf zwei Jahre begrenzen, um danach eine Evaluation des virtuellen Formats vornehmen zu können, soll bei Volkswagen der Vorstand gleich für volle fünf Jahre ermächtigt werden. Dieser Zeitraum ist viel zu lang; die Hauptversammlung sollte schon deutlich früher wieder selbst entscheiden dürfen, in welchem Format die Hauptversammlung stattfinden soll.

Norbert Cultus

Berlin, den 25.04.2023  
[REDACTED]  
[REDACTED]

Volkswagen AG

Fax: 0049536195600100

[hvstelle@volkswagen.de](mailto:hvstelle@volkswagen.de)

Betr: Gegenantrag zu TOP 13: „Beschlussfassung über die Anpassung der Vergütung und des Vergütungssystems für die Mitglieder des Aufsichtsrats“

„Ich beantrage die Festsetzung der Vergütungsgrundsumme auf höchstens 140.000 €. Dies könnte in etwa der zu erwartenden Steigerung der Lebenshaltungskosten in den Jahren 2023 -2027 entsprechen.“

Eigentlich halte ich jedoch die derzeitige Vergütung für ausreichend. Ein normaler Arbeitnehmer erhält bei über 200 Arbeitstagen nicht einmal halb soviel wie ein Aufsichtsratsmitglied an höchstens 24 Tagen seiner Tätigkeit.



Norbert Cultus

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

**Btr.:** *Gegenvorschläge zur Hauptversammlung der Volkswagen AG am 10.05.2023, die umgehend mit insgesamt 9.818 Zeichen, also unterhalb der vom Aufsichtsratsvorsitzenden willkürlich festgelegten 10.000 Zeichen, zu veröffentlichen sind.*

Sehr geehrte Damen und Herren,

in Anbetracht der vielen schmutzigen Affären, Straftaten, Fehlleistungen und Versäumnissen durch Vorstände und Aufsichtsräte des VW-Konzerns stimme ich den Tagesordnungspunkten 3/4/5/12 und 13 nicht zu. Typisch für den Versammlungsleiter Pötsch der HV ist natürlich wieder die Anmerkung von Bedingungen, unter denen er eine Veröffentlichung der Gegenvorschläge verhindern und er alle eingereichten Gegenvorschläge wieder ohne Kommentare wie immer ablehnen kann.

**Begründungen gegen die Zustimmungen der o. a. TOP in der Zusammenfassung:**

Die schmutzigen Affären und kriminellen Handlungen führten zu großen Vertrauensverlusten des gesamten Konzerns bei tausenden Mitarbeitern, Aktionären, Investoren, bei Millionen Kunden, bei Behörden sowie bei Politikern. Aufsichtsrat und Vorstand erwecken mit den Inhalten dieser Tagesordnung und den erwarteten Abstimmungen den Eindruck, als ob alles im Konzern in bester Ordnung wäre und Aufsichtsrat mit Vorstand gute Arbeit geleistet hätten. Das Gegenteil ist die Wahrheit. Bis auf USA wurde in Deutschland jetzt 7,5 Jahre danach noch kein am Abgasverbrechen mit Dieselmotoren beteiligter Manager verurteilt. Die Anfangs vom Aufsichtsrat am 20.09.2015 versprochene umfangreiche Aufklärung wurde von Aufsichtsräten und Vorständen dreist und schamlos verhindert. Nach dem US Clean Air Act hatte die VW-Führung in USA gegenüber Behörden gestanden, jahrelang ein bandenmäßiges Verbrechen begangen zu haben. Wer Gesetze bricht wie die Konzernführung, muss sich auch als Verbrecher bezeichnen lassen.

Die gerichtliche Anordnung eines Sonderprüfers wurde vom Aufsichtsrat bis heute verhindert. VW weigerte sich erbittert durch alle gerichtlichen Insatzen, tausenden geschädigten Kunden den berechtigten Schadensersatz zu zahlen. Auch das vom Konzern später als technische Begründung benutzte Thermofenster zur Motorschonung erwies sich gerichtlich als unzulässig.

Der frühere VW-Chef Winterkorn wurde nach Verbrechensaufdeckung ohne Überprüfung vom Aufsichtsrat für schuldlos erklärt und mit vollen Bezügen entlassen. VW muss ihm heute eine Betriebsrente von 3.100 € täglich überweisen.

Es wurden danach viele Vorstände geheuert und mit Mio. € Abfindungen vor Vertragsende wieder gefeuert. Das war nur möglich, weil die Autos erheblich teurer verkauft wurden. Viele vor Jahren ausgeschiedene Vorstände erhalten lt. Geschäftsbericht heute noch Millionen an Gehältern und Pensionen. Das ist Kapital, das bei unausgelasteten Fabriken und sich dramatisch abschwächender Konjunktur erst noch erwirtschaftet werden muss.

Aufgrund mehrerer Strafanzeigen von 2016 ermittelten die Staatsanwaltschaften Braunschweig und Stuttgart gegen Aufsichtsräte und Vorstände wegen Marktmanipulation und bandenmäßigen Betruges an Millionen Kunden. Der dreiste Betrug hatte nur einen Zweck, den Jahresgewinn in die Höhe zu puschen, weil davon die Einkommen der Aufsichtsräte und Vorstände abhingen.

Das Strafverfahren gegen Winterkorn wegen bandenmäßigen Betruges und Marktmanipulation wurde ausgesetzt. Das am 21.09.2021 begonnene Strafverfahren gegen 4 VW-Manager läuft sehr schleppend und wird noch bis 2024 andauern. In München begann bereits der Strafprozess 2020 gegen den früheren Konzernvorstand und Audi-Chef Rupert Stadler, der dreist sogar noch lange nach der Betrugsaufdeckung Autos mit getürkter Abgasreinigung verkauft haben soll. In wie weit der Porsche-Chef und heutige Konzern-Chef Oliver Blume von dem Betrug und der Duldung des Verkaufs seiner Betrugsmotore in den Porsche-SUVs Kenntnis hatte, wurde noch nicht ausermittelt.

Tausende Aktionäre und Investoren verloren ihr Kapital, weil der frühere Finanzvorstand Pötsch und Markenvorstand Diess keine nach dem Akt. Gesetz verpflichtende Ad-Hoc-Meldung rechtzeitig veröffentlichten. Beide durften sich durch einen gerichtlichen Deal von der Haft mit 10,5 Millionen € zu lasten der Konzernkasse freikaufen. Für diesen Straftatbestand der vorsätzlich begangenen Marktmanipulation wurde extra beim OLG-Braunschweig ein Musterverfahren eingerichtet, das vermutlich noch bis 2025 andauern wird. Immerhin geht es um Forderungen gegen VW von 9 Milliarden €.

Eine weitere Strafanzeige richtete sich 2016 gegen im Verdacht stehende Vorstände, vielen Betriebsräten entgegen dem Betr. VG durch die Zahlung hoher jährlicher Entgelte mit Bonis gekauft zu haben. Wie vom BGH am 10.01.2023 bestätigt, machten sich Vorstände damit der schweren Untreue für schuldig. Die am 28.09.2022 vom LG-Braunschweig freigesprochenen 4 früheren Personalvorstände hob der BGH auf. Das Verfahren muss vor einer anderen Strafkammer in Braunschweig wiederholt werden. Um sich dem staatsanwaltschaftlichen strafbaren Vorwurf der schweren Untreue beim Fall des Betriebsratsvorsitzenden Bernd Osterloh zu entziehen, zog der damalige Konzernchef Diess ihn schnell auf die Unternehmensseite und machte ihn ohne entsprechende Ausbildung zum Personalvorstand der LKW-Sparte „Traton“. Wie so oft bei VW-Betriebsräten, ist das eine versteckte Form der Käuflichkeit. Gerade durch die Richtlinien des Betr. VG sollen Betriebsräte unabhängig und nur den zu vertretenden Arbeitnehmern verpflichtet sein. Nach dem Urteilsspruch des BGH kürzte der Konzern 250 Betriebsräten die Gehälter, um nicht weiter gegen das Betr. VG zu verstoßen. Dagegen klagen jetzt einige Betriebsräte vor Arbeitsgerichten mit ungewissem Ausgang.

Gleiche Strafbarkeit der schweren Untreue müsste auch für Betriebsräte in Aufsichtsräten gelten, die vom Konzern für wenige Sitzungen im Jahr hunderttausende € erhalten, zumal diese Sitzungen während der normalen Arbeitszeit laufen. Auch hier wird das Betr. VG eindeutig missachtet.

Volkswagen wird durch Pötsch immer mehr zu einem Österreichischen Unternehmen. Obwohl es viele klügere, nicht straffällige und erfolgreichere deutsche Unternehmer gibt, sollen schon wieder 3 Österreicher in den Aufsichtsrat gewählt werden. Darunter Wolfgang Porsche, dessen Leistungen bisherr nur von Eigennutz geprägt waren und ihm trotz hohen Alters mit neuer Liebschaft wohl wenig Zeit für gute Aufsichtsratsstätigkeit bleibt. Des Weiteren war Wolfgang Porsche am Husarenstück der heimlichen VW-Übernahme mit Wiedeking, Härter, Pötsch und Hück zulasten VW beteiligt. Damals musste der Pleitier Porsche durch Verzockung mit vielen Milliarden von VW gerettet werden.

Die Vergütungsanhebungen und Pensionsrückstellungen für Aufsichtsräte und Vorstände, die jetzt beschlossen werden sollen, sind unter Berücksichtigung der Fehlleistungen und Fehlentscheidungen der letzten Jahre eine bodenlose Frechheit. Erst bettelten Vorstände und Aufsichtsräte bei der Berliner Bundespolitik um Erstattung von selbstverschuldeten Kurzarbeitsgeldern (Zulieferer mussten Produktion einstellen, weil VW sie bei Preisen erwürgte), später um Abwrack- und Kaufprämien trotz jährlicher Milliarden Reingewinne.

Auslöser für die schnelle unüberlegte Transformation durch die VW-Führung auf E-Mobilität war das jahrelang begangene Abgasverbrechen, das dem Konzern neben dem Vertrauensverlust bisher über 50 Milliarden € kostete. Über Ladestationen, Ladekabel, Stromabrechnungen, Batterierecycling, höhere Akku-Brandgefahr und Rohstoffbeschaffungen hatte man sich noch keine Gedanken gemacht. Bei der Gewinnung der seltenen Erden werden ganze Landstriche verwüstet und den Menschen dort neben den Gesundheitsschädigungen in der Luft die Lebensgrundlage Wasser entzogen. Auf die Menschen wird keine Rücksicht genommen.

Weitere Gründe für Nichtentlastung der Aufsichtsräte und Vorstände sind die nicht aufgearbeiteten Menschenrechtsverletzungen in Brasilien und die Unterstützung der chin. Regierung bei der Umerziehung der Uiguren durch das Montagewerk in Xinjiang, was einem stillen Völkermord gleich kommt. 40 % aller Konzernautos werden in China verkauft. Mit 33 Werken dort haben sich Aufsichtsräte und Vorstände stark von China abhängig gemacht. Sollte China die Ankündigung wahr machen und Taiwan angreifen, ginge für den Konzern dort alles verloren. Kurz oder lang bräuchte China ohnehin kein westliches Know How mehr und alle Ausländer voraussichtlich bald das Land verlassen müssten.

Bei Patentanmeldungen ihrer Erfindungen wurden eigene Mitarbeiter bei der wirtschaftlichen Nutzung durch den Konzern über Jahre belogen und bei der Ihnen gesetzlich zustehenden Erfindervergütung dreist betrogen. Aufsichtsrat und Vorstand hielten es nicht für nötig, im Nachhinein das erlittene Unrecht zu bereinigen.

Im Übrigen sind die VW-Hauptversammlungen eine reine Farce. Großinvestoren machen deshalb schon lange um die VW-Aktien einen großen Bogen. Das VW-Gesetz ermöglicht das System Wolfsburg, bei dem es durch Aufsichtsrat und Vorstand zu Auswüchsen kommt und Gesetze missachtet werden. Kleinaktionäre haben dort

4

nichts zu melden. Egal wie sie abstimmen, die 4 Anteilseigner, Ministerpräsident Weil für Niedersachsen, das menschenverachtende Qatar und die Familien Piech/Porsche sind in guter Gesellschaft und haben wie Autokraten immer eine eindeutige Stimmen-Mehrheit.

Genau dazu passt auch die vom Aufsichtsrat für den VW-Konzern bevorzugte Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Ernst & Young (E&Y), die die jahrelangen kriminellen Machenschaften bei dem damaligen DAX-Unternehmen „Wirecard“ nicht bemerkten.

Mit freundlichen Grüßen

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'R. Kammerhoff', with a large, sweeping flourish extending downwards and to the right.

Rüdiger Kammerhoff



# VOLKSWAGEN GROUP

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

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

Wolfsburg, im April 2023

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT