

VOLKSWAGEN GROUP

Countermotions

Below you will find all the disclosable countermotions and proposals for election in accordance with sections 126(1) and 127 Aktiengesetz (AktG – German Stock Corporation Act) received from shareholders in connection with the agenda for the Annual General Meeting of Volkswagen Aktiengesellschaft on May 10, 2022 together with the Company's comments on the countermotions.* Any statements by the Management will also be published at the website shown above.

**To avoid a misunderstanding due to translation issues, countermotions received only in the German language will not be translated. Countermotions received in a language other than German must be accompanied by a German translation.*

Shareholders' countermotions and proposals for election submitted to the Company in advance and on time can only be voted on if they are put forward during the course of the Annual General Meeting. If shareholders submit countermotions and proposals for election during the general meeting, that have not been submitted in advance, they are asked to file them additionally in text form at the desk.

The meeting chairperson's right to have the Management's nominations voted on first in the voting remains unaffected. If the Management's nominations are accepted with the necessary majority, countermotions or (differing) nominations become superfluous in this respect.

(Unofficial translation)

Professor Christian Strenger

Volkswagen Aktiengesellschaft

HV-Stelle
Brieffach 1848/3
38436 Wolfsburg

Frankfurt, 14 April 2023

Per E-Mail to: hvstelle@volkswagen.de

Volkswagen AGM on May 10, 2023: Counter motions pursuant to sections 126 (1), 127 AktG

Dear Sir or Madam,

As a longstanding registered private shareholder of Volkswagen Aktiengesellschaft (registration for the above Annual General Meeting already completed), I hereby submit the following motions pursuant to § 126, 127 of the German Stock Corporation Act (AktG) for the agenda of the Annual General Meeting on May 10, 2023:

Item 2: Resolution on the appropriation of profits of Volkswagen Aktiengesellschaft.

It is proposed that the proposed dividend of 8.76 euros per preferred share instead be set at 9.57 euros per preferred share (= 10% more than on the proposed dividend of 8.70 euros per ordinary share). This is permitted by the Company's Articles of Association and sufficient retained earnings for fiscal 2022.

Reasons:

The additional dividend of only six cents (=only 0.7%!) per preferred share proposed by the management has for a long time been an increasingly insufficient compensation for the lack of voting rights for the preferred shares (which after all have a 41% share in the total VW capital). The additional percentage of 10 % herewith applied for compared to the ordinary shares corresponds to the additional percentage in the initial issue of the preferred shares and is also an internationally appropriate equivalent for the missing voting right.

The major shareholder families Porsche and Piech, as well as Lower Saxony, can vote for a higher payout despite the antiquated stipulation in the Articles of Association. The amendment to the VW Articles of Association (in §27) should be adopted at the AGM 2024 for future years, among other things, by means of a corresponding agenda item.

Item 3: Discharge of the members of the Board of Management

It is proposed that the members of the management board in office in 2022 are denied the discharge for the acts in the financial year 2022.

Reasons:

- Due to multiple personal conflicts of interest with Porsche AG and Porsche Automobil Holding SE, the management board is also responsible for the fact that the sale of the ordinary shares of Porsche AG to the family-dominated Porsche Automobil Holding SE was made at an unreasonably low premium of only 7.5% on a one-off basis over the much too low issue price (on September 29, 2022) of the Porsche AG preferred shares of Euro 82.5 (price today Euro 119 = plus 45% compared with significant price losses of up to 25% for the VW and Porsche Automobil Holding SE preferred shares). As a result of this transaction, approved by the management board and in particular by its CEO Dr. Blume acting in a dual role with conflicting interests (as CEO of Porsche AG and Volkswagen AG), the assets of Volkswagen AG were substantially negatively affected.
- In 2022, the management board again failed to fulfill its duty under German stock corporation law (AktG) to prosecute the current supervisory board chairman Dr. Pötsch (who was CFO until 2015) for his liability under German stock corporation law for the inadequate capital market communication on the Dieselgate affair from July 2015, as in 2020 the payment of €4.5 million borne by the shareholders merely settled his criminal liability issue.
- The full clarification of the Dieselgate scandal promised by the management board in October 2015 was again not provided in 2022. The management board continues to fail to inform the VW minority shareholders adequately with the insufficient reference to the "Statement of Facts" of the US Department of Justice. The continued serious information preference for of the controlling shareholders Porsche/Piech, Lower Saxony and Qatar (all represented on the supervisory board) with regard to the extent, defensive measures and legal proceedings remains a permanent disadvantage for all other shareholders.
- In addition to this information disadvantage, the unsuccessful efforts of the VW boards to avert legal proceedings, with total costs for legal advisors of over three billion euros to date, and also against the special audit ordered back in 2017 by the relevant legal court but obstructed by VW to date, continue. The special audit, which also is to cover all internal Dieselgate documents, remains crucial for uncovering breaches of duty by the supervisory board and management board, and it is in the interests of all shareholders that it finally takes place promptly to clarify the issues requested there.

Item 4: Ratification of the acts of the members of the Supervisory Board

It is proposed that the supervisory board members holding office in 2022 are not given discharge for their acts in the fiscal year 2022.

Reason:

- The supervisory board, also due to its multiple personal conflicts of interest with Porsche AG and Porsche Automobil Holding SE, is also responsible for the fact that the sale of the ordinary shares of Porsche AG to the family-dominated Porsche Automobil Holding SE took place at an inappropriately low premium of a one-time 7.5% only on the much too low issue price of the Porsche AG preferred shares of Euro 82.5 (price today Euro 119 = plus 45% compared with significant price losses of up to 25% for the VW and Porsche Automobil Holding SE preferred shares). This transaction has inflicted substantial damage to the assets of Volkswagen AG.
- In 2022, the supervisory board has again failed to honor the commitments it made back in 2015 for a comprehensive and transparent clarification of the Dieselgate scandal. Furthermore, it has not fulfilled the obligation arising from the ARAG/Garmenbeck case law of the Federal Court of Justice (BGH) to properly pursue liability claims under German stock corporation law against former members of the management board (Dr. Diess, Dr. Pötsch and Mr. Stadler). This exception to the assertion of liability claims is not within its discretion.
- Dr. Diess, who was prematurely dismissed from his management board contract that was to run until 2025, was given inappropriate compensation, also in view of the deficiencies leading to his dismissal and in breach of the 'Shall-Recommendation' G.13 p.1 of the German Corporate Governance Code (DCGK).
- Again incorrect DCGK declarations of conformity in accordance with section 161 of the German Stock Corporation Act (AktG): the four declarations submitted in 2022 (in particular the one submitted on November 11, 2022 with a record – like nine deviations) are incorrect despite wordy but inaccurate explanations:
 - The chairman of the supervisory board Dr. Pötsch, overburdened with his numerous Group offices and interrelationships, is now incorrectly assessed as 'independent'. The reasons given for this in the last declaration of conformity ("moved from the management board to the supervisory board more than six years ago" and "elected for the second time by the AGM (determined by the major shareholders)" are also irrelevant due to his multitude of offices in the VW/Porsche Group.
 - Then another (the tenth!) declaration of code deviation for the required minimum independence of the audit committee is missing: Ms. Heiss can not to be classified as independent due to extensive business relations between the VW Group and the German Omnicom Group company headed by her. Equally the audit committee chairman Dr. Ferdinand Oliver Porsche, who was in office for over 12 years until his retirement on July 30, 2022, and Mr. Al-Mahmoud, who is in office since then cannot be considered independent.

- Apart from his unlikely independence due his status as representative of Qatar as significant shareholder, Mr. Al-Mahmoud may not have the expertise in German accounting or auditing matters required by Sec. 100 (5) AktG due to his experience limited to Qatar matters. This is also likely to continue to apply to the two employee representatives on the committee.
- VW's own claim of at least four independent supervisory board members also continues to be false: Ms. Hessa Sultan Al-Jabar and Mr. Al-Mahmoud, who are classified as independent in the VW Annual Report 2022, are not independent as representatives of Qatar as a significant shareholder for VW; the newly elected Ms. Minister of Culture, Julia Willie Hamburg and Mr. Stephan Weil as representatives of Lower Saxony are subject to the permanent conflict of interest established by the Federal Court of Justice already in 1997 and the blocking minority rights for Lower Saxony, can also not to be regarded as independent.

TOP 5: Election of members of the Supervisory Board

It is proposed that Dr. Wolfgang Porsche, proposed by the Supervisory Board, not be elected for a further term of office of five years. Instead it is proposed that Dr. Stefan Piech (CEO of Your Family Entertainment AG, Munich) be elected.

Reason:

At the beginning of the new term of office, Dr. Porsche would be 81 years of age and starting his sixteenth year on the VW supervisory board. His election would also ignore VW's standard age limit of 75 years for election to the supervisory board for the second time.

Dr. Stefan Piech, who is proposed instead, has entrepreneurial experience as CEO of Your Family Entertainment AG and as a member of the supervisory board of Porsche Automobil Holding SE. With his election, a member of the next generation of the families would finally be represented in the Volkswagen AG board.

Item 11: Resolution on the approval of the remuneration report of the Board of Management and Supervisory Board

It is proposed that the remuneration report for 2022 submitted by the management be rejected.

Reason:

The VW CEO Dr. Oliver Blume, who is equally CEO of the now listed Porsche AG and was granted an IPO bonus by its supervisory board on July 20, 2022 for the IPO of Porsche AG (which then took place on September 29, 2022), despite enabling an IPO of a significant asset of Volkswagen AG is one of the normal tasks of a VW board

member. This special bonus constitutes a significant conflict of interest, as it gave Dr. Blume (in particular also as the CEO of Volkswagen AG from September 1, 2022) the motivation to agree to a low as possible issue price of Porsche AG is relevant for the calculation of his IPO bonus. This became also relevant given his approval of the sale to Porsche Automobil Holding SE (dominated by the Porsche and Piech families) of the Porsche AG ordinary shares with full voting rights and further preferential rights at an unreasonably low one time only 7.5% premium over the issue price of the Porsche AG preferred shares. This compares with premiums of 25% and more customary for such transactions in the free capital market.

Dr. Blume's IPO bonus, that runs for up to three years, is today already worth 2.4 million euro (based on the current price of Porsche AG preferred shares) and represents an inappropriate reward for the sale of Porsche AG ordinary shares at a then significantly reduced price (stock market price 14.4.2023 of Porsche AG preferred shares: 119 euro (= plus 44%) compared with the issue price of 82.5 euro) favoring the Porsche and Piech families (which are decisive for his appointment as dual CEO of Porsche AG and Volkswagen AG). As Mr. Blume has been quoted to see a comparable valuation of the Porsche AG shares in relation to the Ferrari NV shares to be relevant, the blatantly low issue valuation of the Porsche AG preferred shares becomes obvious: the valuation of the Porsche AG preferred shares at the issue price of 9/29/2022 was only 15 times of the 2022 earnings per share and thus not even half of the 38 times of the 2022 earnings per Ferrari share in 2022 (also at 9/29/2022).

I request confirmation of receipt and immediate publication of the countermotions enclosed in German and English together with the statements of grounds. The reasons for the individual countermotions do not exceed 5,000 characters each, which complies with the legal requirements for making them available pursuant to Art. 126 par. 2 sentence 2 AktG.

Yours sincerely



(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 Automobilindustrie in China nachweist – auch bei etlichen Zulieferern von Volkswagen¹. 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

¹ <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 CO₂-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 CO₂. Zum Vergleich: Das ist fast die Hälfte der Emissionen, für die ganz Deutschland letztes Jahr verantwortlich war. Der Flottenausstoß von durchschnittlich 119 g CO₂/km nach WLTP stagniert und liegt über dem Wert bspw. von Mercedes-Benz (115 g CO₂/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-CO₂-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 CO2-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

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

The **management** comments on the received countermotions as follows:

We regard the countermotions as unfounded. Therefore we uphold the resolution proposals of the Supervisory Board and of the Board of Management and suggest opposing the published countermotions in case of a vote.

Wolfsburg, April 2023

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT