

VOLKSWAGEN GROUP

Gegenanträge und Wahlvorschläge von Aktionären

Nachfolgend finden Sie alle zugänglich zu machenden Anträge von Aktionären gemäß §§ 126, 127 Aktiengesetz (Gegenanträge und Wahlvorschläge und deren Begründungen sowie in diesem Zusammenhang übersandte weitere Ausführungen) zu den Punkten der Tagesordnung der Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft am 18. Juni 2026. Etwaige Stellungnahmen der Verwaltung werden ebenfalls hier veröffentlicht.

Sehr geehrte Aktionäre,

ein bis zum Ablauf des 3. Juni 2026, 24:00 Uhr (MESZ), eingegangener, nach §§ 126, 127 Aktiengesetz zugänglich zu machender Gegenantrag oder Wahlvorschlag gilt gemäß § 126 Absatz 4 Aktiengesetz als im Zeitpunkt der Zugänglichmachung gestellt, wenn der antragstellende oder den Wahlvorschlag unterbreitende Aktionär ordnungsgemäß legitimiert und zur Hauptversammlung angemeldet ist.

Darüber hinaus können Gegenanträge und Wahlvorschläge sowie weitere Anträge auch während der virtuellen Hauptversammlung im Wege der Videokommunikation gestellt werden.

Anträge von Aktionären, die sich auf die Ablehnung der Vorschläge der Verwaltung bzw. des Aufsichtsrats beziehen, können unterstützt werden, indem über das Aktionärsportal (ab 28. Mai 2026 freigeschaltet) unter **www.volkswagen-group.com/hv-portal** zu dem entsprechenden Tagesordnungspunkt mit „Nein“ gestimmt wird. Diese Anträge von Aktionären werden unter der Internetadresse **www.volkswagen-group.com/hv** bekannt gemacht.

Anträge und Wahlvorschläge von Aktionären, die sich nicht auf die Ablehnung der Vorschläge der Verwaltung bzw. des Aufsichtsrats beziehen, sind jeweils mit einem Großbuchstaben gekennzeichnet. Über diese Anträge und Wahlvorschläge können Aktionäre oder deren Bevollmächtigte abstimmen, indem sie über das Aktionärsportal unter **www.volkswagen-group.com/hv-portal** hinter dem betreffenden Großbuchstaben im Kasten bei „Ja“, „Nein“ oder „Enthaltung“ den Haken setzen.

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

Im Falle offensichtlicher Widersprüche bei Abstimmungen von Aktionären oder deren Bevollmächtigten über die Vorschläge der Verwaltung einerseits und der Abstimmung über Gegenanträge andererseits werden die Stimmen als ungültig behandelt.

(Deutsche Fassung)

PROF.CHRISTIAN STRENGER

13.5.2026

Sehr geehrte Damen und Herren:

In meiner Eigenschaft als im Aktienregister eingetragener Stammaktien-Aktionär stelle ich hiermit folgende Gegenanträge zu den Punkten 3-5 und 7 der Hauptversammlungs-Agenda:

TOP 3: Beschlussfassung über die Entlastung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2025:

Es wird beantragt, den Vorstandsmitgliedern keine Entlastung zu erteilen.

Begründung: Auch in 2025 hat der Vorstand pflichtwidrig versäumt, geeignete Maßnahmen zur immer noch ausstehenden vollständigen Aufklärung der Verantwortlichkeiten von derzeitigen und früheren Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats im Zusammenhang mit dem erst im September 2015 von VW zugegebenen Dieselskandal zu ergreifen, der die VW-Aktionäre bisher bereits 34 Milliarden Euro gekostet hat.

TOP 4: Beschlussfassung über die Entlastung der Aufsichtsratsmitglieder für das Geschäftsjahr 2025:

Es wird beantragt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats keine Entlastung zu erteilen.

Begründung: Der Aufsichtsrat hat in 2025 erneut pflichtwidrig versäumt, die Verantwortlichkeiten von derzeitigen und früheren Aufsichtsratsmitgliedern und Vorstandsmitgliedern im Zusammenhang mit dem von VW erst am 20.9.2015 zugegebenen Dieselskandal durch geeignete Maßnahmen aufzuklären. Dies betrifft weiterhin insbesondere den Aufsichtsratsvorsitzenden Pötsch, der u.a. als damals zuständiger Finanzvorstand durch den Ende Juli 2015 von Herrn Winterkorn abgehaltenen „Schadenstisch“ über die bevorstehende unvermeidliche Aufdeckung des Dieselskandals durch die US-Behörden im Bilde war und bis zum 20.9.2015 keine pflichtgemäße ad hoc- Mittelung beauftragt hat.

Gegen eine Entlastung sprechen auch :

- die anhaltende Weigerung der Verwaltung, die seit langem von der DSW 2017 beantragte und dann gerichtlich angeordnete Sonderprüfung der Verantwortlichkeiten von Verwaltungsratsmitgliedern durchführen zu lassen
- die am 30.9.2025 vom Bundesgerichtshof ausgesprochene Zurückweisung der von der Verwaltung zur HV 2021 vorgeschlagenen und den dort von den Grossaktionären mitgetragenen ungenügenden Haftungs-Entgeltvergleiche für die Herren Winterkorn und Stadler.

TOP 5: Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats:

Es wird beantragt, die Wahl von Herrn Hans Dieter Pötsch abzulehnen.

Begründung: Herr Pötsch ist seit der von den Großaktionären im Oktober 2015 getragenen, kodexwidrigen und gegen eine Abgeltung von 17,5 Millionen Euro erfolgten Bestellung zum Aufsichtsratsvorsitzenden, wohl auch aufgrund seiner früheren Befassung mit dem Dieselskandal, bisher nicht in der Lage gewesen, seine Pflicht zur umfassenden Aufklärung

aller relevanten Tatsachen des Skandals pflichtgemäß wahrzunehmen. Dass er nun trotz Überschreiten der von VW vorgegebenen Altersgrenze für Aufsichtsräte erneut gewählt werden soll, verdeutlicht die Entschlossenheit der auch im Aufsichtsrat prominent vertretenen Großaktionäre, eine transparente Aufklärung und Verantwortlichmachung der für den Skandal entscheidend verantwortlichen Personen so lange wie möglich zu verschieben.

TOP 7 B: Beschlussfassung über die Bestätigung des von der HV 2021 vorgeschlagenen Vergleichs mit Herrn Winterkorn für seine privatrechtliche Enthftung: Es wird beantragt, den Vorschlag der Verwaltung abzulehnen.

Begründung: Der Bundesgerichtshof hat durch sein Urteil vom 30.9.2025 die privatrechtliche Entlastung von Herrn Winterkorn für rechtswidrig erklärt, da die von der damaligen Verwaltung angegebenen, für einen angemessenen Ausgleich maßgeblichen Vermögensverhältnisse unzureichend ermittelt wurden. In dem von Herrn Winterkorn als Entlastungs-Entgelt zugestandenem Betrag war auch ein ‚Verzicht‘ von ca. 4 Mio. Euro auf Vorstands-Boni nach Aufdeckung des Dieselskandals enthalten. Aufgrund seiner im Dezember 2025 erfolgten strafrechtlichen Verurteilung wird die gegen einen ausschließlichen 4 Mio. Euro Bonus-Verzicht vorgeschlagene Enthftung von Herrn Stadler nicht weiter verfolgt.

Prof. Christian Strenger.

Ich bitte um umgehende Veröffentlichung dieser, das vorgegebene Zeilenmaximum einhaltenden, in deutscher und englischer Sprache abgefassten Gegenanträge.

Mit freundlichen Grüßen

Prof. Christian Strenger.

Aktionär Rüdiger Kammerhoff (Depot [REDACTED])

Gegenanträge zur HV am 18.6.2026 (Stand: 18.5.2026)

(Bitte um umgehende Veröffentlichung auf VW-HV mit 4.992 von Soll 5.000 Zeichen)

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit stelle ich als Aktionär fristgerecht folgende Gegenanträge:

TOP 3-Entlastung des gesamten Vorstandes wird abgelehnt.

Begründung:

Gesamter Vorstand verhinderte Aufklärung des Abgasverbrechens auch noch über 10 Jahre danach. Es wurde rechtzeitige Entwicklung der E-Mobilität verschlafen und Investitionen in deutsche Werke vernachlässigt. VW-Wettbewerbsfähigkeit zugunsten chin. Autobauer verloren. CEO Blume hat Porsche mit Umrüstung auf Elektro an die Wand gefahren (4 Milliarden € Schaden) und setzt nur noch auf Investitionen in China, deren Absätze seit 7 Jahren rückläufig sind. Wegen geopolitischer Lage (Taiwan) ist China-Abhängigkeit für VW sehr risikoreich.

TOP4-Entlastung des gesamten Aufsichtsrats wird abgelehnt.

Begründung:

Der Aufsichtsrat hat auch jetzt über 10 Jahre nach dem Abgasverbrechen die interne Verbrechensaufklärung bei der Abgasmanipulation mit einem Schaden bis heute von 32 Milliarden € verhindert. Der Aufsichtsrat kam seiner gesetzlichen Kontrolle des Vorstandes nicht nach, finanziell abwendbare Ereignisse rechtzeitig zu verhindern. Dadurch ist der Konzern jetzt Existenziell bedroht, hat die Wettbewerbsfähigkeit verloren, legte extreme Sparprogramme auf, muss ev. Werke schließen und 50.000 Arbeitsplätze abbauen. Aufsichtsratsvorsitzender Pötsch hatte noch als Finanzvorstand keine dem Finanzmarkt gesetzlich verpflichtende AdHoc-Meldung herausgegeben, worauf der Aktienkurs innerhalb 2 Tagen um fast 50 % abstürzte. Wegen Marktmanipulation zahlte Pötsch auf Kosten des Konzerns eine Geldauflage von 6,5 Millionen € und will statt fälligem Rücktritt dickfällig wieder kandidieren. Zudem hat Pötsch im Konzern noch weitere Ämter inne und müsste sich selbst wie bisher als Aufsichtsrat kontrollieren. Die Abwahl Pötschs als Versammlungsleiter wurde mehrfach von Aktionären beantragt. Aus Furcht vor kritischen Aktionärsreden in Präsenzversammlungen hält Pötsch weiter an virtuellen Hauptversammlungen im Gegensatz zu Forderungen von Aktionären und Verbänden fest.

Top 5-Wahl der Aufsichtsrats-Kandidaten Pötsch und Wiegand werden abgelehnt.

Begründung:

Pötsch wegen Unfähigkeit einer unabhängigen Verhandlungsführung in Hauptverhandlungen sowie am Festhalten virtueller Versammlungen. Ferner musste Pötsch wegen krimineller Marktmanipulation eine Geldauflage von 6 Millionen € zahlen, um nicht angeklagt zu werden und um einer Haftstrafe zu entgehen. Pötsch ließ sich vom Konzern das Geld erstatten. Der Aktienkurs stürzte in 2 Tagen von 167 € auf 80 € ab. Deshalb klagen auch Investoren und Aktionäre vor dem OLG in Braunschweig gegen VW/Porsche in einem Musterverfahren wegen ihres Kapitalverlustes.

Es geht um bis zu 9 Milliarden € Schadensersatz. Weiterhin nutzte Pötsch Werksflugzeuge für private Zwecke. Frau Wiegand ist keine unabhängige Person und fremd im Automobilgeschäft.

TOP 7a-Ablehnung! Auch ehemalige und amtierende Vorstände und Aufsichtsräte müssen bei Fehlverhalten angemessen ihrer Einkommens und Vermögensverhältnisse für den von ihnen fahrlässig angerichteten Schaden haften.

7b-Keine Bestätigung der Beschlussfassung der HV von 2021 über die zu geringe Schadenshaftung (nur 0,8 % vom Gesamtschaden) des früheren VW-Chefs Winterkorn und des früheren Audi-Chefs Stadler beim Abgasverbrechen, da das OLG Celle noch nicht in der Sache über die Berücksichtigung des tatsächlichen Vermögens bei der Schadenshaftung von Winterkorn, Stadler und den anderen Angeklagten entschieden hat. Das sollte erst unbedingt abgewartet werden. Außerdem hat jetzt erst in München der 2. Strafprozess gegen 4 Audi-Manager mit ungewissem Ausgang begonnen und in Braunschweig noch 2 Strafverfahren gegen 9 VW-Manager laufen. Wenn bereits jetzt die HV einen Beschluss fast, würde der Konzern sonst auf einen 3-stelligen Millionenbetrag zulasten der Aktionäre verzichten. Pötsch versucht wieder mit Hilfe der Großaktionäre Piech/Porsche und Niedersachsen die Aktionäre über den Tisch zu ziehen und riskiert mit hohen Kosten des Konzerns eine erneute Klage der Aktionärsvereinigung. Ferner hatte der BGH entschieden, dass die Aktionäre mit der Einladung umfassend über ihre Nachteile vor dem HV-Beschluss informiert werden müssen, was wieder absichtlich nicht geschehen ist.

TOP 8-Erneute Wahl des Wirtschaftsprüfers und Beraters EY wird abgelehnt.

Begründung:

EY hatte total bei Prüfungen der Wirecard versagt und kriminelle Handlungen der Vorstände nicht gemeldet oder bemerkt.

Rüdiger Kammerhoff

(War 43 Jahre als Versuchsingenieur bei VW tätig und wurde durch den Konzern bei seiner ihm gesetzlich zustehenden Erfindungsvergütung über 6 Jahre belogen und betrogen. (siehe seine HV-Rede von 17 Min. am 5.5.2015 in Hannover).

Sehr geehrte Damen und Herren,

hiermit stelle ich als Aktionär der Volkswagen Aktiengesellschaft („VW“) fristgerecht folgende Gegenanträge zur ordentlichen Hauptversammlung am 18. Juni 2026.

TOP 3: Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2025 amtierenden Mitglieder des Vorstands

Es wird beantragt, den im Geschäftsjahr 2025 amtierenden Mitgliedern des Vorstands keine Entlastung zu erteilen.

Begründung:

Der Vorstand hat die strategische Ausrichtung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2025 nicht ausreichend korrigiert. Nach Jahren einer nahezu einseitigen Fokussierung auf batterieelektrische Fahrzeuge („BEV“) steht der Konzern vor erheblichen wirtschaftlichen und industriellen Zielkonflikten: CO₂-Strafzahlungen, niedrigere Margen bei batterieelektrischen Fahrzeugen, hoher Kostendruck, Abhängigkeiten bei Batteriezellen und Rohstoffen, zunehmender Wettbewerbsdruck aus China sowie der angekündigte Abbau zehntausender Arbeitsplätze in Deutschland. Eine Transformation, bei der der Konzern entweder regulatorische Strafzahlungen riskiert oder Fahrzeuge mit schwächeren Margen verkaufen muss, ist aus Aktionärssicht keine überzeugende industrielle Strategie. Sie zeigt vielmehr, dass der aktuelle Pfad wirtschaftlich nicht ausreichend tragfähig ist. Der Vorstand hat es versäumt, Wasserstoff als strategische Alternative im Pkw-Bereich ernsthaft und sichtbar wieder aufzubauen. Volkswagen hatte bereits 2014 mit dem Golf Variant HyMotion gezeigt, dass ein Brennstoffzellenfahrzeug auf Konzernbasis technisch möglich und serienreif ist. Bereits 2012 stellte auch die Bundesregierung¹ Wasserstoffmobilität am Beispiel der Mercedes-Benz B-Klasse F-CELL dar und zeigte dabei praktisch die Fahrt beziehungsweise Anfahrt zu einer Wasserstofftankstelle in Berlin. Damit war Brennstoffzellenmobilität schon damals kein theoretisches Forschungsthema mehr, sondern eine unter realen Bedingungen demonstrierte Fahrzeugtechnologie. Auch international zeigen Hersteller und Entwicklungspartner, dass Wasserstoff sowohl in der Brennstoffzelle als auch im Verbrennungsmotor weiterentwickelt wird. Beispiele wie Toyota und aktuelle Wasserstoff-Verbrenner-Demonstratoren von Suzuki und AVL zeigen, dass diese Technologie nicht als Randthema behandelt werden sollte. Gerade Volkswagen verfügt über industrielle Kernkompetenzen, die bei einem technologieoffenen Wasserstoffpfad genutzt werden könnten: Motorenentwicklung, Antriebsintegration, Tanktechnik, Langstreckenfahrzeuge, Premiumfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Serienproduktion und ein breites Zuliefernetz. Ein Wasserstoff-Verbrenner könnte kurzfristiger vorhandene Kompetenzen, Arbeitsplätze und industrielle Strukturen sichern. Die Brennstoffzelle ist eine wichtige Ergänzung zur Elektromobilität, weil Volkswagen dabei die in den letzten Jahren aufgebaute Kompetenz bei elektrischen Antrieben, Leistungselektronik und Fahrzeugsoftware weiter nutzen kann. Der Dieselskandal hat Volkswagen erheblichen finanziellen und reputativen Schaden zugefügt. Gerade deshalb hätte der Konzern ein besonderes Interesse daran haben müssen, glaubwürdig an sauberen, technologieoffenen und industriell tragfähigen Antriebskonzepten zu arbeiten. Wasserstoff kann, je nach Auslegung, lokale Schadstoffemissionen erheblich reduzieren. Bei der Brennstoffzelle entstehen im Betrieb keine klassischen Abgasemissionen aus Verbrennung. Beim Wasserstoff-Verbrenner sind technische Lösungen zur Begrenzung von Stickoxiden erforderlich, die Technologie bleibt aber ein relevanter Weg zur Nutzung vorhandener Motorenkompetenz. Bei Brennstoffzellenfahrzeugen von Toyota und Hyundai wird dem Fahrer angezeigt, welche Luftmenge während des Betriebs durch das System gereinigt wurde. Stattdessen wurde über Jahre der Eindruck erzeugt, batterieelektrische Mobilität sei praktisch alternativlos. Das hat aus Sicht des Antragstellers zu einer strategischen Verengung geführt. Der Kunde muss sich zunehmend an die Technologie anpassen, statt dass Volkswagen unterschiedliche Kundenprofile, Einsatzfälle und regionale Infrastrukturen mit verschiedenen Antriebslösungen bedient. Der Vorstand hätte spätestens 2025 eine klar erkennbare Wasserstoffstrategie für Pkw, Premiumsegmente, Langstreckenfahrzeuge, Flotten und ausgewählte Märkte vorlegen müssen.

¹ Bundesregierung, Video „Fahren mit Wasserstoff“, <https://www.bundesregierung.de/breg-de/schwerpunkte/strom-chemisch-gespeichert-411994>

Eine solche Strategie müsste Wasserstoff-Verbrennung, Brennstoffzelle, kleinere elektrische Puffer, Superkondensatoren, synthetische Kraftstoffe und bestehende Produktionskompetenzen technologieoffen prüfen. Da eine solche Korrektur aus Sicht des Antragstellers nicht ausreichend erfolgt ist, ist dem Vorstand für das Geschäftsjahr 2025 keine Entlastung zu erteilen.

TOP 4: Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2025 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats

Es wird beantragt, den im Geschäftsjahr 2025 amtierenden Mitgliedern des Aufsichtsrats keine Entlastung zu erteilen.

Begründung:

Der Aufsichtsrat hat die strategische Kontrolle des Vorstands nicht ausreichend wahrgenommen. Er hätte stärker darauf hinwirken müssen, dass VW nach Dieselthematik, zunehmendem Kostendruck, Arbeitsplatzabbau, China-Abhängigkeit und Margenproblemen bei batterieelektrischen Fahrzeugen eine breitere, technologieoffene Antriebsstrategie verfolgt. Hinzu kommt ein erhebliches industriepolitisches Abhängigkeitsrisiko bei der BEV Wertschöpfungskette. Nach Angaben der IEA verfügt China nahezu über 90% der weltweit installierten Produktionskapazität für Kathodenaktivmaterialien und über mehr als 97% für Anodenaktivmaterialien. Bei Lithium liegt die chinesische Dominanz vor allem in Verarbeitung, Raffination und nachgelagerten Stufen der Batteriewertschöpfung. Auch die EU-Kommission bewertet solche Abhängigkeiten als strategisches Risiko und will mit dem Critical Raw Materials Act verhindern, dass mehr als 65% des EU-Jahresbedarfs eines strategischen Rohstoffs auf einer relevanten Verarbeitungsstufe aus einem einzigen Drittland stammen.²³⁴ Vor diesem Hintergrund hätte der Aufsichtsrat stärker auf eine breitere, technologieoffene Antriebsstrategie hinwirken müssen. Die Aufgabe des Aufsichtsrats besteht nicht darin, eine einmal eingeschlagene Strategie lediglich fortzuschreiben. Gerade in einer tiefgreifenden Transformation der Automobilindustrie muss der Aufsichtsrat kritisch prüfen, ob die strategische Ausrichtung die langfristige Wettbewerbsfähigkeit, die industrielle Substanz, die **Beschäftigung** und den Unternehmenswert ausreichend **schützt**. Aus Sicht des Antragstellers wurde diese Kontrollfunktion im Geschäftsjahr 2025 nicht ausreichend erfüllt. Die einseitige Ausrichtung auf batterieelektrische Fahrzeuge wurde nicht erkennbar durch eine gleichwertige Wasserstoffstrategie ergänzt. Dies betrifft insbesondere den Wasserstoff-Verbrenner als Brückentechnologie zur Sicherung vorhandener Motorenkompetenz und Arbeitsplätze sowie die Brennstoffzelle als langfristige Option für Langstrecke, Premiumsegment, Flotten, Nutzfahrzeuge und Märkte mit geeigneter Tankinfrastruktur. VW hätte aus dem Dieselskandal nicht nur juristische, sondern auch strategische Konsequenzen ziehen müssen. Der Konzern hätte die Chance gehabt, sich mit sauberen Wasserstofftechnologien glaubwürdig neu zu positionieren, lokale Schadstoff- und **Feinstaubbelastungen** zu reduzieren, industrielle Stärken zu bewahren und eine europäische Alternative zur Batterieabhängigkeit aufzubauen. Der Aufsichtsrat hat nach Auffassung des Antragstellers nicht ausreichend darauf gedrungen, diese strategische Alternative ernsthaft in die Konzernstrategie aufzunehmen. Der Aufsichtsrat hätte außerdem erkennen müssen, dass der VW-Konzern mit Marken wie Audi, Porsche, Bentley und Lamborghini nicht nur Volumenmobilität, sondern auch traditionsreiche Premiumfahrzeuge verantwortet. Diese Segmente leben von Leistung, Reichweite, schneller Betankung, hoher technischer Qualität und emotionalen Antriebskonzepten. Wasserstoff-Verbrenner könnten großvolumige Motoren in eine CO₂-arme Zukunft übertragen und jene automobilen Kernkompetenz bewahren, die VW über Jahrzehnte stark gemacht hat. Ferner hätte der Aufsichtsrat stärker darauf hinwirken müssen, dass VW in einer strukturellen Krise nicht lediglich bestehenden Markttrends folgt, sondern neue Märkte aktiv gestaltet. Bei den massiven Abhängigkeiten reicht es nicht aus, den Markt passiv zu beobachten. VW muss seine eigenen industriellen Kernkompetenzen nutzen, um den Wasserstoffmarkt entschlossen aufzubauen, technologische Abhängigkeiten enorm zu reduzieren und Wettbewerber wieder aus einer Position eigener Stärke heraus hinter sich zu lassen. Der

² IEA, Global EV Outlook 2024

³ IEA, Global EV Outlook 2025

⁴ EU-Kommission, Critical Raw Materials Act

Aufsichtsrat hätte stärker auf kompromisslose Qualität und technische Souveränität drängen müssen. VW darf zentrale Softwarekompetenz, Datenkontrolle und digitale Fahrzeugarchitektur nicht aus der Hand geben. Inhouse-Softwareentwicklung am Standort Deutschland, leistungsfähige Hardware, moderne Datenübertragung im Fahrzeug (optisch - Glasfaser) und dauerhaft flüssige digitale Bedienung müssen Kernkompetenz werden.

Unterdimensionierte Hardware und ausgelagerte Software passen nicht zu einem Konzern, der (im Premiumsegment) gegen die Besten der Welt bestehen will. Europa baut den Wasserstoffhochlauf politisch und industriell aus. VW sollte diese Entwicklung nicht nur beobachten, sondern daraus strategischen, technologischen und wirtschaftlichen Nutzen ziehen. Der Wasserstoffpfad bietet VW die Chance, Arbeitsplätze zu sichern, vorhandenes Know-how zu bewahren und industrielle Kernkompetenzen in eine neue Mobilitätsära zu übertragen. Statt Motorenkompetenz, Fertigungstiefe und Zulieferstrukturen durch eine einseitige Batteriefokussierung zu entwerten, sollte VW diese Stärken nutzen, um den Wasserstoffmarkt aktiv zu prägen.

Ergänzendes Fazit zur Begründung des Gegenantrags zu TOP 3:

Wer in Krisenzeiten nur Märkten folgt, verwaltet den Abstieg. Wer führen will, definiert sie. Volkswagen sollte deshalb die Chance nutzen, den Wasserstoffmarkt aktiv zu prägen und damit die nächste Ära der Mobilität aus europäischer industrieller Stärke heraus zu gestalten.

Arbeitsplätze sichern. Know-how bewahren. **Zukunft neu definieren.** (Dieses Fazit ist Bestandteil der Begründung zu TOP 3. Es ist nicht Bestandteil der Begründung zu TOP 4.)

Mit freundlichen Grüßen

Jonas Borchelt

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

Wir halten die Gegenanträge und Wahlvorschläge 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 Mai 2026

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT