

VOLKSWAGEN GROUP

Countermotions and election proposals from shareholders

Below you will find all shareholder motions* to be made accessible in accordance with Sections 126 and 127 of the Aktiengesetz (German Stock Corporation Act) (countermotions and election proposals and their justifications as well as further statements sent in this context) regarding the items on the agenda of the Annual General Meeting of Volkswagen Aktiengesellschaft on June 18, 2026. Any statements by the management will also be published here.

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

Dear shareholders,

A countermotion or election proposal received by the end of June 3, 2026, 24:00 hours (CEST), which is to be made accessible in accordance with Sections 126, 127 of the Aktiengesetz, is deemed to have been submitted at the time of publication in accordance with Section 126 (4) of the Aktiengesetz if the shareholder submitting the motion or election proposal is duly authorized and registered for the Annual General Meeting.

Furthermore, countermotions and proposals for election as well as other motions can also be submitted during the virtual Annual General Meeting by means of video communication using the shareholder portal.

Shareholder motions relating to rejection of management's or the Supervisory Board's proposals can be supported by voting "No" for the relevant agenda item via the shareholder portal (published as of May 28, 2026) at **www.volkswagen-group.com/agm-portal**. These shareholder motions are published online at **www.volkswagen-group.com/agm**.

Shareholder motions and proposals for election not relating to rejection of the Management's or the Supervisory Board's proposals are each identified with a capital letter. Shareholders or their proxy holders can vote on these motions and proposals for election by checking "Yes", "No" or "Abstention" after the relevant capital letter in the box in the shareholder portal at **www.volkswagen-group.com/agm-portal**.

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.

Where there are obvious contradictions in votes by shareholders or their proxy holders on the management's proposals on the one hand and the vote on countermotions on the other, the votes will be considered invalid.

PROF. CHRISTIAN STRENGER

May 13, 2026

Dear Sir or Madam,

In my capacity as an ordinary shareholder entered in the Volkswagen share register, I hereby submit the following counter motions according to § 126 of the German Company Law regarding the items 3 to 5 and 7 of the agenda of the Annual General Meeting of June 18, 2026:

Agenda Item 3: Resolution on the discharge of the members of the Board of Management for the fiscal year 2025:

It is proposed that the members of the Board of Management are not granted the discharge.

Reasons: In 2025 the Board of Management again failed to take appropriate measures to ensure the still outstanding full investigation into the responsibilities of current and former members of the Board of Management and the Supervisory Board in connection with the Dieselgate scandal that was admitted by VW only in 2015 and has already cost VW shareholders EUR 34 billion to date.

Agenda Item 4: Resolution on the discharge of the members of the Supervisory Board for fiscal year 2025:

It is proposed that the members of the Supervisory Board are not granted the discharge.

Reasons: In 2025, the Supervisory Board again failed in its duty to investigate by appropriate measures the responsibilities of current and former members of the Supervisory Board and the Board of Management in connection with the Dieselgate scandal that VW did not admit until September 20, 2015. This continues to concern, in particular, the Chairman of the Supervisory Board, Mr. Pötsch, who was Inter alia, in his then capacity as the responsible Chief Financial Officer cognicant of the "Schadenstisch" (an internal damage-assessment meeting) held by Mr Winterkorn at the end of July 2015 of the imminent and unavoidable disclosure of the Dieselgate Skandal by the U.S. authorities and did not file an 'ad hoc' disclosure before their disclosure on September 18, 2015.

Further reasons against granting discharge include:

- the continuing refusal of the VW boards to carry out a 'special audit' of the responsibilities of members of the Supervisory Board and the Board of Management that has long been requested by DSW in 2017 and was subsequently ordered by the relevant court;
- the dismissal by the Federal Court of Justice on 30 September 2025 of the inadequate liability settlements with Messrs Winterkorn and Stadler that were proposed by the VW's boards for the 2021 Annual General Meeting.

Agenda Item 5: Election of members of the Supervisory Board:

It is proposed that the election of Mr Hans Dieter Pötsch be rejected.

Reasons: Since his appointment as Chairman of the Supervisory Board in October 2015, then supported by the major shareholders and contrary to the German Corporate Governance Code for a compensation of EUR 17.5 million, Mr Pötsch has (apparently also due to his previous involvement in the Dieselgate affair) so far been unable to fulfil his duty to achieve a full investigation into all relevant facts of the scandal. The fact that he is now proposed to be re-elected despite exceeding VW's statutory age limit for supervisory board members highlights the intent of the major shareholders (that are also prominently represented on the Supervisory Board) to postpone for as long as possible a transparent clarification of the facts and the accountability of the persons chiefly responsible for the scandal.

Agenda Item 7 B: Resolution on the confirmation of the settlement proposed by VW's 2021 Annual General Meeting with Mr Winterkorn regarding his release from liability under civil law:

It is proposed that the proposal of the Company's boards be rejected.

Reasons: In the judgment referred to above, the Federal Court of Justice held Mr Winterkorn's release from liability under civil law to be unlawful as the financial circumstances presented by the Company's boards in 2021 for an appropriate settlement had been inadequately established. The amount accepted from Mr Winterkorn as consideration for the release also included a "waiver" of approximately EUR 4 million of earlier bonus claims. Even after the disclosure of Dieselgate. Due to his conviction in criminal proceedings in December 2025, the then equally proposed release of Mr. Stadler from private liability against his waiver of a previous bonus for EUR 4 million is no longer pursued.

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).

**English translation for information purposes only
The German version remains the authoritative version.**

Dear All,

As a shareholder of Volkswagen Aktiengesellschaft ("VW"), I hereby provide the following English translation of my already submitted counter-motions for the Annual General Meeting on June 18, 2026.

Agenda Item 3: Resolution on the discharge of the members of the Board of Management in office in the 2025 fiscal year

It is proposed that the members of the Board of Management in office in the 2025 fiscal year shall not be granted discharge.

Reasoning:

The Board of Management did not sufficiently correct the strategic direction of the Volkswagen Group in the 2025 fiscal year. After years of an almost one-sided focus on battery-electric vehicles ("BEV"), the Group is facing significant economic and industrial conflicts of objectives: CO₂ penalty payments, lower margins on battery-electric vehicles, high cost pressure, dependencies on battery cells and raw materials, increasing competitive pressure from China, and the announced reduction of tens of thousands of jobs in Germany.

A transformation in which the Group either risks regulatory penalty payments or has to sell vehicles with weaker margins is not a convincing industrial strategy from a shareholder perspective. Rather, it shows that the current path is not sufficiently economically viable.

The Board of Management has failed to seriously and visibly rebuild hydrogen as a strategic alternative in the passenger car sector. Volkswagen had already shown in 2014 with the Golf Variant HyMotion that a fuel cell vehicle based on Group technology was technically possible and ready for series production. As early as 2012, the German Federal Government¹ also presented hydrogen mobility using the Mercedes-Benz B-Class F-CELL as an example and practically demonstrated the drive, respectively the approach, to a hydrogen refueling station in Berlin. Fuel cell mobility was therefore already no longer a merely theoretical research topic at that time, but a vehicle technology demonstrated under real-world conditions.

Internationally, manufacturers and development partners also show that hydrogen is being further developed both in fuel cells and in combustion engines. Examples such as Toyota and current hydrogen combustion engine demonstrators from Suzuki and AVL show that this technology should not be treated as a marginal topic.

Volkswagen in particular has industrial core competencies that could be used in a technology-open hydrogen path: engine development, powertrain integration, tank technology, long-distance vehicles, premium vehicles, commercial vehicles, series production, and a broad supplier network. A hydrogen combustion engine could more quickly secure existing competencies, jobs, and industrial structures. The fuel cell is an important complement to electromobility because Volkswagen can continue to use the competencies built up in recent years in electric drives, power electronics, and vehicle software.

The diesel scandal caused Volkswagen considerable financial and reputational damage. Precisely for this reason, the Group should have had a particular interest in credibly working on clean, technology-open, and industrially viable drive concepts.

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

Depending on the design, hydrogen can significantly reduce local pollutant emissions. Fuel cells produce no conventional combustion exhaust emissions during operation. Hydrogen combustion engines require technical solutions to limit nitrogen oxides, but the technology remains a relevant way to use existing engine expertise. In fuel cell vehicles from Toyota and Hyundai, the driver is shown which volume of air has been cleaned by the system during operation.

Instead, the impression was created for years that battery-electric mobility was practically without alternative. In the applicant's view, this has led to a strategic narrowing. The customer increasingly has to adapt to the technology, instead of Volkswagen serving different customer profiles, use cases, and regional infrastructures with different drive solutions.

By 2025 at the latest, the Board of Management should have presented a clearly recognizable hydrogen strategy for passenger cars, premium segments, long-distance vehicles, fleets, and selected markets.

Such a strategy would have to examine hydrogen combustion, fuel cells, smaller electric buffers, supercapacitors, synthetic fuels, and existing production competencies in a technology-open manner. Since such a correction has, in the applicant's view, not taken place to a sufficient extent, the Board of Management should not be granted discharge for the 2025 fiscal year.

Agenda Item 4: Resolution on the discharge of the members of the Supervisory Board in office in the 2025 fiscal year

It is proposed that the members of the Supervisory Board who held office in the 2025 fiscal year shall not be granted discharge.

Reasoning:

The Supervisory Board did not sufficiently exercise its strategic oversight of the Board of Management. It should have exerted stronger influence to ensure that, after the diesel issue, increasing cost pressure, job cuts, dependence on China, and margin problems with battery-electric vehicles, VW pursued a broader, technology-open drive strategy.

In addition, there is a significant industrial policy dependency risk in the BEV value chain. According to the IEA, China accounts for almost 90% of global installed production capacity for cathode active materials and more than 97% for anode active materials. In lithium, China's dominance lies primarily in processing, refining, and downstream stages of the battery value chain. The European Commission also assesses such dependencies as a strategic risk and, through the Critical Raw Materials Act, aims to prevent more than 65% of the EU's annual demand for a strategic raw material at a relevant processing stage from coming from a single third country.²³⁴

Against this background, the Supervisory Board should have pushed more strongly for a broader, technology-open drive strategy. The task of the Supervisory Board is not merely to continue a strategy once it has been adopted. Especially in a profound transformation of the automotive industry, the Supervisory Board must critically examine whether the strategic direction sufficiently protects long-term competitiveness, industrial substance, employment, and corporate value.

In the applicant's view, this oversight function was not sufficiently fulfilled in the 2025 fiscal year. The one-sided focus on battery-electric vehicles was not visibly complemented by an equivalent hydrogen strategy. This applies in particular to the hydrogen combustion engine as a bridging technology to secure existing engine expertise and jobs, as well as to the fuel cell as a long-term option for long-distance vehicles, the premium segment, fleets, commercial vehicles, and markets with suitable refueling infrastructure.

² IEA, Global EV Outlook 2024

³ IEA, Global EV Outlook 2025

⁴ EU-Kommission, Critical Raw Materials Act

VW should have drawn not only legal but also strategic consequences from the diesel scandal. The Group had the opportunity to credibly reposition itself with clean hydrogen technologies, reduce local pollutant and particulate matter pollution, preserve industrial strengths, and build a European alternative to battery dependence. In the applicant's view, the Supervisory Board did not sufficiently press for this strategic alternative to be seriously incorporated into the Group's strategy.

The Supervisory Board should also have recognized that the VW Group, with brands such as Audi, Porsche, Bentley, and Lamborghini, is responsible not only for volume mobility but also for traditional premium vehicles. These segments depend on performance, range, fast refueling, high technical quality, and emotional drive concepts. Hydrogen combustion engines could carry large-displacement engines into a low-CO₂ future and preserve the automotive core competence that has made VW strong for decades.

Furthermore, the Supervisory Board should have exerted stronger influence to ensure that, in a structural crisis, VW does not merely follow existing market trends, but actively shapes new markets. Given the massive dependencies, it is not enough to passively observe the market. VW must use its own industrial core competencies to decisively build the hydrogen market, significantly reduce technological dependencies, and once again leave competitors behind from a position of its own strength.

The Supervisory Board should have pushed more strongly for uncompromising quality and technical sovereignty. VW must not give up central software competence, data control, and digital vehicle architecture. In-house software development in Germany, powerful hardware, modern data transmission within the vehicle, namely optical fiber, and permanently smooth digital operation must become core competencies.

Undersized hardware and outsourced software are not compatible with a Group that wants to compete with the best in the world, particularly in the premium segment. Europe is expanding the hydrogen ramp-up politically and industrially. VW should not merely observe this development, but derive strategic, technological, and economic benefit from it.

The hydrogen path offers VW the opportunity to secure jobs, preserve existing know-how, and transfer industrial core competencies into a new era of mobility. Instead of devaluing engine competence, depth of production, and supplier structures through a one-sided battery focus, VW should use these strengths to actively shape the hydrogen market.

Supplementary conclusion to the reasoning for the counter-motion on Agenda Item 3:

Those who merely follow markets in times of crisis are managing decline. Those who want to lead must define them.

Volkswagen should therefore seize the opportunity to actively shape the hydrogen market and thereby define the next era of mobility from a position of European industrial strength.

Secure jobs. Preserve know-how. Redefine the future.

This conclusion is part of the reasoning for Agenda Item 3. It is not part of the reasoning for Agenda Item 4.

Yours faithfully,

Jonas Borchelt

Volkswagen Aktiengesellschaft
HV-Team
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
E-Mail: hauptversammlung@volkswagen.de

Köln, 3. Juni 2026

Gegenanträge des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zur Hauptversammlung der Volkswagen AG am 18. Juni 2026

Gegenantrag zu TOP 2: Beschlussfassung über die Gewinnverwendung der Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Vorschlag von Aufsichtsrat und Vorstand über die Gewinnverwendung abzulehnen.

Begründung:

Wenn Mitarbeiter um ihre Jobs bangen oder Standorte auf dem Spiel stehen, sind hohe Dividendenzahlungen unsolidarisch und gefährden den sozialen Frieden. Daher lehnen wir die Ausschüttung einer Dividende von 5,20 Euro je Stammaktie und 5,26 Euro je Vorzugsaktie ab.

Der Vorschlag von Verwaltung und Aufsichtsrat, in der aktuellen wirtschaftlichen und strukturellen Krise des Volkswagen-Konzerns Milliardenbeträge an die Aktionärinnen und Aktionäre auszuschütten, ist kurzfristig und unverantwortlich. Er gefährdet die langfristige Zukunftsfähigkeit des Unternehmens und den sozialen Frieden in den Werken.

Mangelnde Solidarität und Gefährdung des sozialen Friedens

Während Zehntausende Beschäftigte im Konzern um ihre Arbeitsplätze bangen, Gehaltsverzicht debattiert wird und die Schließung ganzer Produktionsstandorte im Raum steht, signalisiert eine milliardenschwere Dividendenausschüttung eine eklatante soziale Schieflage. Hohe Sonderzahlungen an Anteilseigner bei gleichzeitigem massivem Sparprogramm auf dem Rücken der Belegschaft sind unsolidarisch. Sie zerstören das Vertrauen der Belegschaft in die Führung des Unternehmens und gefährden die historisch gewachsene, sozialpartnerschaftliche Kultur bei Volkswagen, die für die Bewältigung der Transformation zwingend notwendig ist.

Notwendigkeit zukunftsorientierter Investitionen

Anstatt wertvolle Liquidität aus dem Unternehmen abzuziehen, muss der Bilanzgewinn im Konzern gehalten werden. Volkswagen hinkt bei der Entwicklung bezahlbarer, ressourceneffizienter Mobilitätslösungen hinterher. Die einbehaltenen Mittel müssen genutzt werden, um die

Forschungs- und Entwicklungsbudgets zu stärken. Ziel muss es sein, die Werke mit der Produktion gesellschaftlich, ökonomisch und ökologisch sinnvoller Güter auszulasten, um so Beschäftigung langfristig und nachhaltig zu sichern.

Stärkung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in der Lieferkette

Darüber hinaus zeigt die anhaltende Kritik von Menschenrechtsorganisationen und indigenen Gemeinschaften – etwa im Zusammenhang mit dem CO₂-Bodenprojekt in Tansania oder bei der Überwachung globaler Rohstofflieferketten –, dass die Kontrollmechanismen des Konzerns erhebliche Lücken aufweisen.

Wir verlangen vom Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG, substantielle Mittel aus den einzubehaltenden Gewinnen bereitzustellen, um:

- die personellen Kapazitäten im Bereich des Nachhaltigkeits- und Compliance-Managements drastisch aufzustocken;
- unabhängige, transparente und lückenlose Prüfverfahren entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu finanzieren;
- effektive Beschwerdemechanismen für betroffene lokale Gemeinschaften vor Ort zu etablieren.

Die Einhaltung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) und internationaler Menschenrechtsstandards darf nicht als bürokratisches Pflichtprogramm verstanden werden, sondern muss finanziell so unterlegt sein, dass Volkswagen seiner globalen Verantwortung gerecht wird. Eine Ausschüttung von Dividenden darf erst dann wieder zur Debatte stehen, wenn die Arbeitsplätze im Inland gesichert sind und die Lieferketten des Konzerns nachweislich frei von Menschenrechtsverletzungen und Umweltzerstörung sind.

Gegenantrag zu TOP 3: Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2025 amtierenden Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2025

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Vorstands der Volkswagen AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2025 zu verweigern.

Begründung:

Der Vorstand ignoriert seine sozialen, menschenrechtlichen und ökologischen Sorgfaltspflichten. Auch in ökonomischer Hinsicht versagt das Management, weil es die E-Mobilitäts-Kompetenz des Konzerns nicht rechtzeitig auf den globalen Märkten etabliert hat.

Rüstungskooperation statt ziviler Zukunft am Standort Osnabrück

Dem Werk Osnabrück droht das Aus, während gleichzeitig über eine Kooperation mit dem Rüstungskonzern Rafael Advanced Defense Systems spekuliert wird. Eine solche Militarisierung gefährdet den Ruf Osnabrücks als „Friedensstadt“. Wir fordern den Vorstand auf, Rüstungsproduktionen dauerhaft auszuschließen. Stattdessen muss eine sozial-ökologische

Konversion realisiert werden. Wissenschaftliche Studien und Initiativen wie ROBIN WOOD zeigen auf, dass das Werk ideal für die Fertigung ziviler Mobilitätslösungen ist – etwa für die Entwicklung eines barrierefreien, vollelektrischen E-Fahrzeugs für den Einsatz in Taxi- und Rufbus-Systemen im ländlichen Raum. [1, 2, 3]

Massiver Stellenabbau und Verlagerung von Arbeitsplätzen nach China und in die USA

Die Pläne des Vorstands, bis 2030 rund 50.000 Konzernstellen abzubauen – davon allein 35.000 bei der Kernmarke VW –, sind sozial unverantwortlich. Der Vorstand rechtfertigt dies mit Automatisierung und globalen Überkapazitäten. Gleichzeitig forciert der Konzern jedoch eine gefährliche Verlagerung. Durch den Export von in China statt in Europa entwickelten und gebauten Modellen in neue Märkte mutiert VW immer mehr zu einem chinesischen Anbieter. Es besteht das Risiko, dass langfristig billigere VW-Modelle aus China den europäischen Markt überschwemmen und heimische Arbeitsplätze dauerhaft vernichten. Die geopolitisch motivierte Debatte über den Ausbau von Produktionskapazitäten in den USA aufgrund von US-Zöllen gefährdet die europäische Belegschaft zusätzlich.

Strategisches Chaos bei der Antriebswende und Gewinneinbruch bei Porsche

Dem Vorstand fehlt die klare Linie bei der Elektromobilität. Das parallele Aufrechterhalten und Neuentwickeln von Verbrennern, Plug-in-Hybriden, Range Extendern und reinen E-Autos (BEV) verschlingt immense Ressourcen und drückt die Margen.

Besonders desaströs zeigt sich dieses strategische Zickzack-Kurs bei Porsche: Der massive Gewinneinbruch von 5,3 Milliarden Euro im Jahr 2024 auf nur noch rund 90 Millionen Euro im Jahr 2025 ist die direkte Folge teurer Kehrtwenden zurück zum Verbrenner. Diese Milliarden-Fehlinvestitionen schaden dem Konzern nachhaltig.

Globale Schwäche bei E-Mobilität und falsche Prioritätensetzung

Während die Volumenmarken (VW, Seat/Cupra, Skoda) die finanzielle Last des Konzerns tragen, enttäuschen die Luxusmarken um Audi fundamental. Zudem kaschiert der solide BEV-Marktanteil in Westeuropa (jedes fünfte Fahrzeug) das globale Versagen des Vorstands. Weltweit verfügten 2025 noch immer rund 89 % der verkauften Konzernfahrzeuge über einen Verbrennungsmotor. In der Wachstumsregion Asien-Pazifik und insbesondere im Schlüsselmarkt China liegt der Verbrenneranteil sogar bei fatalen 95 %.

Obwohl westeuropäische Lichtblicke wie der verbesserte ID.3 neo, der Verkaufserfolg des Škoda Elroq und der kommende ID.Polo Hoffnung machen, hat es der Vorstand versäumt, diese E-Mobilitäts-Kompetenz rechtzeitig auf den globalen Märkten zu etablieren.

Beschwerden lokaler Gemeinden gegen VW-Projekt in Tansania

Seit 2022 finanziert Volkswagen ein Joint Venture mit Climate Partners, welches u.a. ein Kohlenstoffprojekt auf knapp einer Million Hektar Land im Norden Tansanias etablieren will. Dadurch soll die Klimabilanz des Konzerns aufgebessert werden.

Das Projekt stößt auf massive Kritik der lokalen Bevölkerung, insbesondere der indigen Maasai, und internationaler Nichtregierungsorganisationen. Allein im April gingen über 100 Beschwerden bei dem Zertifizierer VERRA ein – die meisten von betroffenen Maasai aus den anvisierten Dörfern.

Das Netzwerk Maasai International Solidarity Alliance (MISA) hat umfangreiche Probleme des Projektes dokumentiert. Lokal angepasste, traditionelle Strukturen des Weidemanagements sollen durch strikte, realitätsferne Vorgaben ersetzt werden. Dass VW derart über die Weidewirtschaft der Maasai bestimmen will, verletzt grundlegende Menschenrechte. Die Bevölkerung wurde zudem nicht angemessen informiert und konsultiert und auf deren Forderung, das Projekt zu pausieren, nie eingegangen. Weiterhin ist die Kohlenstoffspeicher-Wirkung hoch umstritten.

Ein Treffen einer Maasai-Delegation mit den Projektverantwortlichen in Deutschland wurden 2025 abgelehnt. Der Beirat des Joint Ventures hat nie versucht, Kontakt mit den Maasai oder den deutschen Partnerorganisationen aufzunehmen, die das Projekt kritisieren.

Im aktuellen Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht von VW fehlt eine spezifische Nennung des Konflikts im Norden Tansanias. Es gibt nur allgemeine Bekenntnisse zu ökologischer und sozialer Verantwortung, zur Einhaltung von Menschenrechten entlang der Wertschöpfungskette und zur Überprüfung von Lieferanten und Partnern.

Gegenantrag zu TOP 4: Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2025 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2025

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG die Entlastung für das Geschäftsjahr 2024 zu verweigern.

Begründung:

Der Aufsichtsrat ist seiner Aufgabe als Kontrollorgan des Vorstands nicht hinreichend nachgekommen. Er hat es versäumt, auf Entschädigung für ehemalige Sklavenarbeiter*innen in Brasilien hinzuwirken und die Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten in der Lieferkette durchzusetzen.

Strafzahlung wegen sklavenarbeitsähnlicher Verhältnisse auf VW-Rinderfarm in Brasilien

Volkswagen do Brasil wurde im Februar dieses Jahres in bereits zweiter Instanz vor dem zuständigen brasilianischen Arbeitsgericht (TRT-8) in Belém wegen sklavenarbeitsähnlicher Zwangsverhältnissen auf der ehemaligen VW-Rinderfarm Vale do Rio Cristalino im Bundesstaat Pará in den 1970er und 1980er Jahren verurteilt. Das Gericht in Belém folgte dem erstinstanzlichen Urteilsspruch vom 29. August 2025 in Redenção, Pará. Das nun in zweiter Instanz bestätigte Urteil gegen VW do Brasil sieht eine Strafzahlung in Höhe von 165 Mio. Reais (derzeit ungerundet 25 Mio. Euro) vor und fordert von der Firma, wirksame Strukturen zur Sicherstellung des kategorischen Ausschlusses von sklavenarbeitsähnlichen Zwangsstrukturen auszuarbeiten. Zudem muss VW do Brasil „öffentlich seine Verantwortung eingestehen“ und „die Arbeiter:innen sowie die ganze Gesellschaft um Entschuldigung bitten“, so das Urteil.

VW selbst bezeichnete die Gerichtsurteile in Brasilien wiederholt bewusst verharmlosend als „Untersuchung“ und kündigte erneut an, in Berufung zu gehen. Gleiches droht der Konzern für die am 12. Juni dieses Jahres anstehende Gerichtsverhandlung (ebenfalls 2. Instanz) im Fall der Zivilklage auf individuelle Entschädigung der vier klagenden Überlebenden der VW-Zwangsarbeit auf der VW-Rinderfarm Vale do Rio Cristalino an.

Eine erneute Überprüfung des zweitinstanzlichen Urteils zu beantragen ist unsensibel gegenüber den Opfern und gegenüber der eigenen Verantwortung. Eine erneute Berufung hätte eine weitere Verzögerung zur Folge, wäre unverantwortlich und angesichts der Faktenlage sowie der vorliegenden Dokumente und Zeugenaussagen zudem unverständlich. Es ist auch aus ethischen Gründen nicht vertretbar, diesen Prozess weiter hinauszuzögern und zu warten, bis keine*r der damaligen Landarbeiter:innen mehr lebt.

Sudan: Bezug von Konfliktrohstoffe wie Gold lassen Zweifel an wirksamer Sorgfaltspflicht

Auch im Hinblick auf den Bezug von Konfliktrohstoffen, insbesondere von Gold aus dem Sudan, sehen wir erhebliche und weiterhin nicht ausgeräumte Zweifel daran, ob Volkswagen seinen menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten in ausreichendem Maße nachkommt. Der Bericht des „Centre for Environmental and Social Studies (CESS)“ unterstreicht, dass die bestehenden Risikoanalysen, Kontroll- und Abhilfemechanismen im Konzern nicht geeignet erscheinen, konfliktbezogene Goldströme zuverlässig auszuschließen und damit eine indirekte Beteiligung an Kriegsfinanzierung sowie eine mittelbare Mitverantwortung an der Ermöglichung schwerer Menschenrechtsverletzungen und Kriegsverbrechen sicher zu verhindern. Der CESS-Bericht „Der Fall Volkswagen: Auf den Spuren des sudanesischen Goldes durch globale Lieferketten“ dokumentiert, dass selbst in konzernseitigen Rohstoffberichten gelistete Akteure trotz dokumentierter militärischer Übernahme und Stilllegung weiterhin in Lieferkettenkontexten erscheinen, was auf gravierende strukturelle Defizite in der Due-Diligence-Praxis und in den Frühwarn- und Kontrollsystemen hindeutet (<https://cess-sudan.com/conflict?view=volkswagen>; <https://cess-sudan.com/pdfs/THE%20CASE%20OF%20VOLKSWAGEN%20GERMAN.pdf>). Vor diesem Hintergrund sehen wir eine klare Verantwortung des Vorstands, diese systemischen Schwächen aufzuklären, umfassende Transparenz über Lieferanten- und Zwischenhändlerstrukturen herzustellen und die Wirksamkeit der bestehenden Sorgfaltprozesse durch unabhängige externe Prüfungen nachweisbar zu überprüfen.

Volkswagen muss sämtliche noch bestehenden Beziehungen zu Lieferanten und Zwischenhändlern offenlegen und beenden, die weiterhin in den Handel mit Gold eingebunden sind, das im Zusammenhang mit problematischen Lieferketten etwa über die Sudan Gold Refinery (CID002567) sowie der von bewaffneten Akteuren dominierten Goldproduktion im Sudan stehen.

China: Weiterhin unklarer Umgang mit menschenrechtlichen Risiken

Weiter unklar bleibt, ob und in welchem Umfang Volkswagen menschenrechtliche Risiken in chinesischen Rohstoff- und Lieferketten wirksam adressiert. Angesichts der komplexen und oft schwer nachvollziehbaren Lieferketten nicht nur in China bestehen weiterhin Zweifel, ob bestehende Kontroll- und Auditmechanismen ausreichen, um Risiken wie Zwangsarbeit oder

andere schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen frühzeitig zu erkennen und auszuschließen. Insbesondere Berichte über problematische Rohstoffherkünfte aus Regionen wie Xinjiang verdeutlichen die Herausforderungen einer wirksamen menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht und werfen Fragen zur Transparenz sowie zur tatsächlichen Kontrolle der vorgelagerten Lieferketten auf.

Gegenantrag zu TOP 5: Wahl von Mitgliedern des Aufsichtsrats

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die Wahl von Herrn Hans Dieter Pötsch abzulehnen.

Begründung:

Die vorgeschlagene Wiederwahl von Hans Dieter Pötsch widerspricht den Grundsätzen einer guten, transparenten und verantwortungsvollen Unternehmensführung (Corporate Governance). Pötschs langjährige Rolle im Volkswagen-Konzern ist untrennbar mit einer mangelhaften Aufarbeitung des Dieselskandals, eklatanten Governance-Verstößen und dem Schutz von Großaktionären zulasten der Minderheitsaktionäre verbunden.

Mangelnde Aufklärung und Mitverantwortung im Dieselskandal

Pötsch war von 2003 bis September 2015 als Finanzvorstand (CFO) der Volkswagen AG tätig – also in genau dem Zeitraum, in dem die systematischen und rechtswidrigen Abgasmanipulationen entwickelt und weltweit millionenfach eingesetzt wurden. Als CFO trug er die Gesamtverantwortung für die Finanzflüsse und Risikobewertungen des Konzerns.

Als der Skandal im September 2015 aufflog, wechselte Pötsch im Oktober 2015 direkt an die Spitze des Aufsichtsrats. In dieser Kontrollfunktion ist er bis heute seiner Pflicht zur umfassenden, transparenten und rückhaltlosen Aufklärung aller relevanten Tatsachen des Skandals, der den Konzern bisher weit über 30 Mrd. Euro gekostet hat, nicht nachgekommen. Eine echte, unabhängige Aufarbeitung der Schuldfrage im Dieselskandal hat Pötsch bis heute verschleppt.

Kodexwidriger Wechsel und Verstoß gegen die Corporate Governance

Die erstmalige Bestellung von Pötsch zum Aufsichtsratsvorsitzenden im Oktober 2015 stellte einen massiven und direkten Verstoß gegen den Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) dar.

- **Verstoß gegen die "Cooling-off"-Periode:** Der Kodex sieht zum Schutz der Kontrollunabhängigkeit zwingend vor, dass Vorstandsmitglieder nicht ohne eine zweijährige Abkühlungsphase in den Aufsichtsrat wechseln (Einschränkung: Es sei denn, der Wechsel erfolgt auf Vorschlag von Aktionären, die mehr als 25 % der Stimmrechte halten).
- **Die 17,5-Millionen-Euro-Abgeltung:** Pötschs Wechsel wurde im Oktober 2015 von den Großaktionären (den Familien Porsche und Piëch über die Porsche SE sowie dem Land Niedersachsen) durchgedrückt. Um Pötsch den vorzeitigen Ausstieg aus seinem lukrativen Vorstandsvertrag zu ermöglichen, wurde ihm eine Abgeltung in Höhe von rund 17,5 Mio.

Euro gewährt. Dieser von Großaktionären getragene, teuer erkaufte "Wechsel über Nacht" hat die Unabhängigkeit des Kontrollgremiums von Tag in Zweifel gezogen.

Missachtung eigener Regeln und Blockade von Transparenz

Wir schließen uns ausdrücklich der scharfen Kritik des aktuellen Gegenantrags von Prof. Christian Strenger zu Tagesordnungspunkt 5 an. Die Absicht, Pötsch im Jahr 2026 für eine weitere Amtszeit zu wählen, setzt der schlechten Governance in der Volkswagen AG die Krone auf:

„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.“

Pötsch überschreitet zum Zeitpunkt der Hauptversammlung im Juni 2026 die von der Volkswagen AG in ihrer eigenen Satzung bzw. den Geschäftsordnungen verankerte Altersgrenze von 74 Jahren. Dass die Verwaltung und die Großaktionäre diese selbstauferlegte Regel bewusst ignorieren, zeigt ein System der Vetternwirtschaft. Es geht nicht um das Wohl des Unternehmens oder die Modernisierung des Aufsichtsrats im Zuge der digitalen und elektrischen Transformation, sondern um den Machterhalt einer verschworenen Gemeinschaft, die eine lückenlose Aufarbeitung der Vergangenheit fürchtet.

Ein Aufsichtsratsvorsitzender, der als ehemaliger Finanzvorstand Teil des Systems der Diesel-Ära war, dessen Berufung gegen den Corporate Governance Kodex verstieß, der die Aufklärung blockiert und für den nun sogar konzerninterne Altersgrenzen ausgehebelt werden, ist als oberster Kontrolleur von Europas größtem Automobilkonzern nicht länger tragbar.

Verharmlosung des Diesel-Skandals als „Diesel-Thematik“

Hans Dieter Pötsch hat alles dafür getan, den Diesel-Skandal in der Volkswagen AG organisatorisch nicht konsequent aufzuklären. Dazu gehört auch bis in die jüngste Vergangenheit die sprachliche Verharmlosung des Dieselskandals als „Diesel-Thematik“. Mit diesem Framing versuchte Pötsch, den weltweiten, systematischen Betrug an Umweltbehörden und Millionen Kunden sprachlich auf eine Stufe mit einer lästigen, rein technischen Detailfrage zu stellen und somit zu negieren. In den hochhoffiziellen Finanzdokumenten der Volkswagen AG, für die Pötsch zunächst als Finanzvorstand und später als Aufsichtsratschef mitverantwortlich zeichnete, wurde der Begriff „Diesel-Thematik“ regelrecht institutionalisiert.

Im Interesse der Zukunftsfähigkeit von Volkswagen, des Vertrauens der Kapitalmärkte und zum Schutz der Minderheitsaktionäre fordern wir alle Aktionär*innen auf: Stimmen Sie gegen die Wiederwahl von Hans Dieter Pötsch.

www.kritischeaktionaeere.de

The **management** comments on the received countermotions and election proposals as follows:

We consider the countermotions and election proposals to be unfounded. We therefore stand by the resolutions proposed by the Supervisory Board and the Board of Management and propose that, in the event of a vote, we vote against the published countermotions.

Wolfsburg, June 2026

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT