



Nachhaltigkeitsbericht

(Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG.
Teil des zusammengefassten Lageberichts)

212	Allgemeine Informationen
239	Umweltinformationen
239	Einführung in das Umweltmanagement
248	Klimawandel
282	Umweltverschmutzung
296	Wasser
303	Biologische Vielfalt und Ökosysteme
312	Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
331	EU Taxonomie
342	Sozialinformationen
342	Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
370	Nachhaltigkeit in der Lieferkette
387	Betroffene Gemeinschaften
392	Kundinnen und Kunden
403	Societal Impact
408	Informationen zur Unternehmensführung
427	Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht
453	Nichtfinanzielle Kennzahlen 2025 der Volkswagen AG



Allgemeine Informationen

Nachhaltigkeit ist im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie. Mit unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir wichtige und zielorientierte Impulse und verstehen Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch.

ÜBER DIESEN NACHHALTIGKEITSBERICHT

Die Volkswagen AG gibt für das Berichtsjahr 2025 eine zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung (Nachhaltigkeitsbericht) des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG ab. Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung ist in Übereinstimmung mit den §§ 315c i. V. m. 289c bis 289e HGB aufgestellt. Für den Nachhaltigkeitsbericht wurden für das Berichtsjahr 2025 die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) vollumfänglich als Rahmenwerk angewendet (Nachhaltigkeitserklärung), da sie den Regelungen zur Nachhaltigkeitsberichterstattung gemäß Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) in der Europäischen Union zugrunde liegen.

Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS

Allgemeine Erläuterungen zu den Standards

Die ESRS sind aktuell in zwölf Standards unterteilt. Zwei davon sind übergreifende Standards, in denen Allgemeine Anforderungen (ESRS 1) und Allgemeine Angaben (ESRS 2) festgelegt werden. In weiteren zehn sogenannten Themenstandards werden Themen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung adressiert:

- > Umweltinformationen (Environment, E-Standards): Klimawandel (ESRS E1), Umweltverschmutzung (ESRS E2), Wasser- und Meeresressourcen (ESRS E3), Biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4), Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft (ESRS E5);
- > Sozialinformationen (Social, S-Standards): Arbeitskräfte des Unternehmens (ESRS S1), Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette (ESRS S2), Betroffene Gemeinschaften (ESRS S3), Verbraucher und Endnutzer (ESRS S4);
- > Informationen zur Unternehmensführung (Governance, G-Standard): Unternehmensführung (ESRS G1).

Jeder Standard ist nach sogenannten Angabepflichten aufgebaut, die jeweils spezifische Datenpunktanforderungen enthalten. Für den Volkswagen Konzern relevante Angabepflichten wurden in einer doppelten Wesentlichkeitsanalyse ermittelt. Der Anhang des Nachhaltigkeitsberichts enthält einen detaillierten Index, der Auskunft darüber gibt, in welchem Berichtsteil entsprechende ESRS-Angaben zu finden sind.

Berichtsumfang

Der Nachhaltigkeitsbericht der Volkswagen AG wurde auf konsolidierter Basis erstellt. Der Konsolidierungskreis wurde in Anlehnung an den Konzernabschluss ermittelt. Der Bericht umfasst grundsätzlich alle vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Für die Datenerhebung von Umweltinformationen und Informationen zur Unternehmensführung wurden folgende Anpassungen vorgenommen:

- > E-Standards: Daten werden im Wesentlichen für die vollkonsolidierten Produktionsgesellschaften erhoben. Zudem werden die zwei kontrollierten, nicht vollkonsolidierten Gesellschaften Volkswagen Sarajevo d.o.o., Vogosca/Bosnien und Herzegowina, sowie Audi Formula Racing GmbH, Neuburg an der Donau/Deutschland, in die Betrachtung einbezogen. Darüber hinaus werden für bestimmte Angaben zu Treibhausgasemissionen und Energie sowie Emissionen

in Luft und Wasser und biodiversitätssensiblen Gebieten im Wesentlichen die fahrzeug- und komponentenproduzierenden Joint Ventures in China, für die operative Kontrolle besteht, berücksichtigt.

- > G-Standard: Für die Angaben unter Korruption und Bestechung, im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“, werden alle kontrollierten Gesellschaften betrachtet. Die kontrollierten Gesellschaften bilden – in Abhängigkeit vom individuellen Risikoprofil gemäß interner Compliance-Risikobewertung (ICRA) – auch den Anwendungsbereich für die Sensibilisierungs- und Trainingsmaßnahmen.

Bei der Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden sowohl die vorgelagerte als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette betrachtet. Bei der Auswahl von Datenpunkten wurde von der Möglichkeit einer stufenweisen Einführung Gebrauch gemacht.

Methodische Spezifikationen

Bei der Erstellung des Nachhaltigkeitsberichts wurden methodische Spezifikationen genutzt. Bei der Berichterstattung wurden folgende Zeithorizonte angewendet, sofern nicht anders gekennzeichnet:

- > Der kurzfristige Zeithorizont entspricht dem Zeitraum unter einem Jahr nach Abschluss des Berichtsjahres.
- > Der mittelfristige Zeithorizont erstreckt sich vom Ende des kurzfristigen Berichtszeitraums bis zu einem Zeitraum von fünf Jahren.
- > Der langfristige Zeithorizont umfasst alle Zeiträume, die über fünf Jahre hinausgehen.
- > Sofern bei den relevanten Angabepflichten konkrete Umstände im Sinne des ESRS 2 (ESRS 2 BP-2) vorliegen, werden diese bei den Datenpunkten kenntlich gemacht.
- > Der Nachhaltigkeitsbericht enthält auch einen Index für ESRS-Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben. Dieser ist im Anhang des Nachhaltigkeitsberichts zu finden.

GESCHÄFTSMODELL, WERTSCHÖPFUNGSKETTE UND STRATEGIE

Geschäftsmodell und Konzernstruktur

Die Erläuterungen des Geschäftsmodells sowie der Konzernstruktur sind im Kapitel „Struktur und Geschäftstätigkeit“ zu finden.

Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns

Der Geschäftsbetrieb des Volkswagen Konzerns basiert auf einer weitverzweigten und komplexen Wertschöpfungskette. Sowohl vorgelagerte als auch nachgelagerte Prozessschritte dieser Wertschöpfungskette werden zunehmend vertikal in den eigenen Geschäftsbereich integriert.



Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Der vorgelagerte Bereich der Wertschöpfungskette (Upstream) umfasst die Gewinnung von Rohstoffen sowie die Produktion von Komponenten und Bauteilen. Der Volkswagen Konzern unterhält enge Beziehungen zu zahlreichen Zulieferern, die Rohstoffe und Vorprodukte bereitstellen.

Darüber hinaus betreibt der Konzern eigene Fertigungsstätten und Werke, in denen wesentliche Bauteile wie Motoren, Getriebe und Fahrwerke produziert werden. Durch die Kontrolle über diese wesentlichen Produktionsschritte sollen hohe Qualitätsstandards gewährleistet und gleichzeitig innovative Technologien und Verfahren direkt implementiert werden.

Dies wird ebenso durch unsere enge Zusammenarbeit mit einer Vielzahl von Zulieferern, die spezialisierte Komponenten und Dienstleistungen bereitstellen, unterstützt.

Kerngeschäft

Das Kerngeschäft (Core Business) umfasst folgende zentrale Aktivitäten: die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw, Bussen und Motorrädern sowie das Geschäft mit Originalteilen und Komponenten. Besonders relevante Stakeholder in diesem Bereich sind die Beschäftigten sowie der Betriebsrat.

In der Entwicklungsphase investiert der Volkswagen Konzern in fortschrittliche Technologien und innovative Designs mit dem Ziel, hochmoderne und umweltfreundliche Fahrzeuge zu produzieren. Die Fertigung erfolgt in weltweit verteilten Produktionsstätten, die auf Effizienz und Qualität ausgerichtet sind. Effiziente Logistikprozesse sollen eine nahtlose Integration aller Schritte gewährleisten, von der Produktion bis zur Auslieferung, und gleichzeitig zur Reduktion von Emissionen und Kosten beitragen. Der Vertrieb erfolgt über ein globales Netzwerk von Händlern und Vertriebsstellen, die den Kundinnen und Kunden die Fahrzeuge zeitnah und zuverlässig zur Verfügung stellen sollen.

Hier schließt sich die Wertschöpfungskette des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit seiner Palette an Dienstleistungen von Fahrzeugleasing und Fahrzeugfinanzierung, Versicherungen sowie weiteren fahrzeugnahen Mobilitätsprodukten an – sowohl für Privatkunden als auch für gewerbliche Einzelabnehmer und Flottenkunden. Darüber hinaus bieten die Händler und Geschäftspartner auch Wartungsverträge an.

Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Der nachgelagerte Bereich der Wertschöpfungskette (Downstream) umfasst die Nutzungsphase des Fahrzeugs sowie das End-of-Life-Management. In dieser Phase spielen die Nutzung der Fahrzeuge und die damit verbundenen Dienstleistungen eine zentrale Rolle. Die Händler und Servicepartner bieten umfangreiche Service- und Reparaturdienstleistungen an und sollen sicherstellen, dass Kundinnen und Kunden stets Zugriff auf qualitativ hochwertige Ersatzteile haben. Hinzu kommt das wachsende Segment der Mobilitätsdienstleistungen, das den Kundenbedürfnissen nach Flexibilität und Komfort Rechnung trägt. Einerseits sind dies Fahrzeugangebote nach Bedarf, wie Leasing, Vermietung oder Auto-Abonnements an Endkunden. Andererseits wird MOIA als Anbieter autonomer Mobilitätsdienste die Betreiber zukünftiger autonomer Ridepooling-Flotten mit einer schlüsselfertigen Plattform unterstützen. Sie bietet alle notwendigen Dienstleistungen von Flottenmanagement und Buchungssystemen über Software-Integration bis hin zu Betriebsunterstützung und Schulungen.

Der schnelle Ausbau der Ladeinfrastruktur ist und bleibt eine wichtige Voraussetzung für den Hochlauf der E-Mobilität. Daher treibt der Volkswagen Konzern den Aufbau der Ladeinfrastruktur mit seinen Partnern der Marke Elli in Europa, CAMS in China und Electrify America in Nordamerika voran. Elli ist auch im Energiegeschäft aktiv und verfolgt das Ziel, sich vom Anbieter von Ladeinfrastruktur zum ganzheitlichen Energieserviceprovider zu wandeln.

Das End-of-Life-Management ist ein integraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie des Volkswagen Konzerns. Im Fokus stehen dabei das Produkt- und Batterierecycling. Darüber hinaus ermöglicht es im Rahmen von zirkulären Materialien den Zugriff auf unsere Rohstoffe aus Gebrauchtfahrzeugen.

Konzernstrategie

KERNTHEMEN UND IMPERATIVE DER GROUP STRATEGY



Nachhaltigkeit ist im Volkswagen Konzern verankert und fester Bestandteil unserer Konzernstrategie, welche im Kapitel „Ziele und Strategien“ des Konzernlageberichts dargestellt ist. Unsere Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist im Imperativ „Elevate Sustainability“, welcher dem Kernthema „Focus on Fundamentals“ zugeordnet ist, fest in der Konzernstrategie verankert.

Konzernnachhaltigkeitsstrategie

Mit unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ setzen wir wichtige und zielorientierte Impulse. Die Gesellschaft braucht ein Engagement, das einen positiven Mehrwert erzielt, um zur Regenerationsfähigkeit unseres Planeten beizutragen und für jetzige und zukünftige Generationen eine lebenswerte Zukunft zu gestalten. Wir wollen dazu einen Beitrag leisten und verstehen dabei Nachhaltigkeit breit und umfassend – ökologisch, sozial und ökonomisch. Unsere Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Wir pflegen dazu eine partnerschaftliche Zusammenarbeit und konstruktiven Austausch mit unseren Stakeholdern, um zu lernen und uns weiter zu verbessern.

Die Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist für den gesamten Volkswagen Konzern gültig, das heißt für die Konzernstellen, für alle Marken und Gesellschaften. Auf diese Weise umfasst sie unsere Produkte, Dienstleistungen und Stakeholder, inklusive unserer Kundinnen und Kunden. Mit der regenerate+ wollen wir uns als Volkswagen Konzern differenzieren und ermöglichen gleichzeitig unseren Marken, sich in ihrem spezifischen Marktumfeld zu positionieren.

Gemeinsam folgen wir einer Vision für den Volkswagen Konzern und treiben eine nachhaltige Wertschöpfung voran. Die Transformation zu einem nachhaltig wirtschaftenden Unternehmen ist ein Prozess, wir sind stetig in Bewegung. Dabei überprüfen wir unsere Ziele regelmäßig und passen sie fortlaufend an. Unsere Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ zeichnet sich durch Maßnahmen in vier Dimensionen aus: Natur, Unsere Belegschaft, Gesellschaft und Business.

Dimensionen von regenerate+ Natur

Der Volkswagen Konzern hat sich in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie als zentrales Ziel gesetzt, mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Die Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Mensch und Umwelt auszuüben sowie mithilfe regenerativer Maßnahmen zu einer Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

Klimaschutz: Der Volkswagen Konzern will ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen werden

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein. Das Zwischenziel: Bis 2030 soll sich der CO₂-Fußabdruck in der Nutzungsphase unserer Pkw und leichten Nutzfahrzeuge um 30 % (gegenüber 2018) pro von unseren Kundinnen und Kunden gefahrenem Kilometer verringern.

Die Produktionsstandorte weltweit sollen zudem bis 2040 bilanziell CO₂-neutral sein – 10 Jahre früher als ursprünglich geplant. Dafür sollen unter anderem die Treibhausgasemissionen bis 2040 im Vergleich zu 2018 um 90 % reduziert werden. Das will der Volkswagen Konzern zum Beispiel durch die Umstellung der Energieversorgung und Steigerung der Energieeffizienz erreichen. So soll bis 2030 der externe Strombezug aller Standorte zu 100 % aus CO₂-neutralen Quellen stammen. Derzeit stammt bereits der externe Strombezug der europäischen Werke zu 100 % aus erneuerbaren Energien.

Im Rahmen der strategischen Vision der Zero Impact Factory verfolgen wir das Ziel, die absoluten Umweltauswirkungen unserer Produktionsstandorte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten gegenüber 2018 stufenweise um 37,5 % bis 2030, um 68,8 % bis 2040 und anschließend weiter in Richtung bilanzieller Neutralität im Jahr 2050 zu reduzieren. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Klimaschutz befinden sich unter Umweltinformationen im Kapitel „Klimawandel“.

Ressourcen: Der Volkswagen Konzern arbeitet daran, den Bedarf an primären Rohstoffen fortlaufend zu reduzieren

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Dabei steht vor allem die Ressourcenschonung im Fokus. Der Volkswagen Konzern hat sich hierzu konzernweit Ambitionen gesetzt: Wir streben an, bis zum Jahr 2040 in unseren Pkw und leichten Nutzfahrzeugen einen Anteil von 40 % an zirkulären Materialien einzusetzen. Dies gilt für Fahrzeugprojekte mit einem Produktionsstart ab 2040 (exklusive China). Als zirkuläre Materialien definieren wir im Konzern Materialien aus technischen oder natürlichen Kreisläufen, also neben Rezyklat auch biobasierte oder CO₂-basierte Materialien. Bereits jetzt sind in der gesamten ID.-Familie Dachhimmel, Stoffe, Teppiche, Sitze, Türverkleidungen und Dekorflächen aus recycelten Materialien, beispielsweise Sitzbezüge mit Garn aus Meereskunststoffen und recycelten PET-Flaschen, enthalten. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Ressourcen befinden sich unter Umweltinformationen im Kapitel „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“.

Ökosystem: Der Volkswagen Konzern fördert die Biodiversität

Die Herstellung und der Betrieb unserer Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität. Diesem Einfluss wollen wir entgegenwirken, indem wir daran arbeiten, unsere Landnutzung zu reduzieren und so einen Mehrwert für die Natur und die Verbesserung der Artenvielfalt zu erzielen. Wir streben an, Biodiversität nicht nur zu erhalten, sondern sie entlang der gesamten Wertschöpfungskette – von der Rohstoffgewinnung über die Produktion bis hin zum Recycling – zu fördern. Der Volkswagen Konzern ist sich seiner Verantwortung bewusst. Wir unterstützen weltweit Naturschutzprojekte und engagieren uns seit 2007 für den Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Als Gründungsmitglied der Initiative Biodiversity in Good Company e. V. erkennen wir die drei Ziele des internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt (CBD - Convention on Biological Diversity) an. Wir haben zudem entsprechende Handlungsfelder definiert, um im Rahmen unseres wirtschaftlichen Handelns unseren Beitrag zum Erreichen dieser Ziele zu leisten. Darüber berichten wir alle zwei Jahre in unserem Fortschrittsbericht.

Zur Förderung der biologischen Vielfalt über die eigene Wertschöpfungskette hinaus hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2025 einen Biodiversitätsfonds für externe Natur- und Biodiversitätsprojekte initiiert. Der Fonds ist mit bis zu 25 Mio. € pro Jahr ausgestattet und hat eine geplante Laufzeit von fünf Jahren (2025 - 2029). Ziel ist es, wirkungsvolle Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung der Biodiversität außerhalb der Konzernstandorte und der Lieferkette zu ermöglichen. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Ökosystem befinden sich unter Umweltinformationen im Kapitel „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“.

Unsere Belegschaft

Der Volkswagen Konzern ist ein sozialer Arbeitgeber. Wir stehen für eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur. Durch faire Löhne tragen wir an unseren Standorten zur Sicherung des Lebensstandards unserer Beschäftigten bei. Wir investieren umfassend in die Qualifizierung, Sicherheit und Gesundheit unserer Beschäftigten.

Kultur: Der Volkswagen Konzern fördert eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur

Im Volkswagen Konzern lehnen wir Diskriminierung in jeder Form ab. Wir fördern das partnerschaftliche Verhalten am Arbeitsplatz und engagieren uns für Inklusion. Wir sind überzeugt, dass Integrität und Compliance nur in einer angstfreien Kultur gelebt werden können, und wir schaffen hierfür die Voraussetzungen. Ein besonderes Anliegen ist uns die Erhöhung des Frauenanteils auf allen Ebenen der Belegschaft. Als ein traditionell von Ingenieurinnen und Ingenieuren sowie technischen Fachkräften dominiertes Unternehmen stehen wir wie alle Automobilunternehmen vor besonderen Herausforderungen.

Wichtig ist uns Vielfalt im Hinblick auf Kultur, Herkunft und Muttersprache. Wir messen jährlich im Rahmen des Diversity-Indexes den Internationalisierungsgrad im Top-Management des Volkswagen Konzerns und unser Ziel ist es, diesen kontinuierlich zu steigern. Für das Jahr 2025 war eine Steigerung des Diversity-Indexes auf 154 geplant. Dieser Zielwert für 2025 wurde mit dem Wert von 168 übertroffen. Weiterführende Informationen zur Ausgestaltung des Diversity-Indexes befinden sich unter Sozialinformationen im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ unter der Überschrift „Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit“.

Belegschaft: Der Volkswagen Konzern möchte ein einzigartiger Arbeitgeber sein und Teams zum Erfolg führen

Die Transformation der Automobilindustrie macht die Arbeit in einem Unternehmen wie dem Volkswagen Konzern facettenreicher und interessanter: Coding tritt neben klassische Ingenieurstätigkeiten, künstliche Intelligenz entlastet die Beschäftigten von Routinetätigkeiten und neben physische Produkte treten mehr und mehr digitale Geschäftsmodelle. Im Volkswagen Konzern möchten wir diese Vorteile ausspielen, um den Beschäftigten ein einzigartiges Arbeitserlebnis zu ermöglichen. Wichtig ist uns, dass unsere Beschäftigten beim Wandel mithalten können. Deswegen investieren wir umfangreich in Qualifizierung. Nähere Informationen hierzu befinden sich unter Sozialinformationen im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ unter dem Abschnitt „Arbeitsbedingungen“.

Arbeitsschutz und Gesundheitsprävention: Der Volkswagen Konzern steht für ganzheitlichen Gesundheits- und Arbeitsschutz

Die Gewährleistung eines sicheren und gesunden Arbeitsumfelds ist nicht nur wesentlicher Bestandteil einer nachhaltigen Unternehmensführung, sondern auch ein wichtiger Baustein der Arbeitgeberattraktivität. Arbeits- und gesundheitsschutzrelevante Risiken sollen so wirksam reduziert und Prozessstörungen vorgebeugt werden. Wir beabsichtigen in den kommenden Jahren, unsere Präventionsangebote für die Beschäftigten weiter auszubauen. Der Volkswagen Konzern setzt auf präventive Ansätze, um die physische und psychische Gesundheit und das Wohlergehen der Beschäftigten zu fördern. Auch im Bereich der Unfallstatistik ist unser Ziel, eine Unfallhäufigkeitsrate durchgängig für alle Marken und Gesellschaften auf einem führenden Niveau zu etablieren. Zur systematischen Steuerung und Qualitätssicherung unserer Aktivitäten im Bereich Gesundheit und Sicherheit sollen sich alle Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns mit mehr als 1.000 Beschäftigten bis Ende 2026 nach der Norm ISO 45001 zertifizieren lassen.

Gesellschaft

Der Volkswagen Konzern hat als einer der größten Automobilhersteller der Welt eine große Verantwortung gegenüber seinen Partnern, Stakeholdern und der Gesellschaft. Es geht uns nicht nur darum, dieser Verantwortung und Rolle gerecht zu werden, sondern darüber hinaus eine positive Wirkung zu erzeugen. Der ganzheitliche Ansatz von regenerate+ bildet die Basis, um gemeinsam mit den Partnern und Stakeholdern die Nachhaltigkeit voranzubringen.

Lieferkette: Der Volkswagen Konzern gestaltet verantwortungsvolle und nachhaltige Lieferketten

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, nachhaltige Mobilität für kommende Generationen zu ermöglichen. Dazu gehört es, unserer rechtlichen, sozialen und ökologischen Verantwortung nicht nur im eigenen Konzern, sondern auch in unserer Lieferkette gerecht zu werden. Diese umfasst mehr als 63 Tausend. Lieferantenstandorte in 93 Ländern weltweit. Ziel ist es, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, indem Risiken für potenziell betroffene Personen identifiziert, mitigiert und minimiert werden. Wo möglich und über gesetzliche Anforderungen hinausgehend, können auch positive Wirkungen erzielt werden.

Unsere Ambition ist es, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95% der relevanten direkten Lieferanten ein positives Sustainability Rating (S-Rating) haben. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Lieferkette befinden sich unter Sozialinformationen im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“.

Stakeholder: Der Volkswagen Konzern ist ein verlässlicher Partner

Der Volkswagen Konzern ist ein vertrauenswürdiger Partner und will das auch in Zukunft bleiben. Grundlage dafür ist nicht nur unsere lange Tradition, sondern vor allem unser klares Bekenntnis zu nachhaltiger Mobilität und gesellschaftlicher Verantwortung.

Als global agierendes Unternehmen beeinflussen unsere Geschäftsaktivitäten das Leben vieler Menschen. Daraus leiten wir die Verantwortung ab, gemeinsam mit unseren Stakeholdern den Rahmen unseres wirtschaftlichen Handelns aktiv mitzugestalten. Ein kontinuierlicher Austausch mit unseren Stakeholdern ist daher für uns von zentraler Bedeutung. Ziel dieses kritischen und konstruktiven Dialogs ist es, die Bedürfnisse unserer Stakeholder zu verstehen, Vertrauen aufzubauen und langfristige Partnerschaften zu etablieren. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Stakeholder befinden sich im Abschnitt „Interessen und Standpunkte der Stakeholder“.

Gesellschaftliches Engagement: Der Volkswagen Konzern steigert die positive gesellschaftliche Wirkung

Die Gesellschaft ist ein Teil des Volkswagen Konzerns und dieser ist ein Teil der Gesellschaft. Das bringt auch die Verantwortung mit sich, positiv zu wirken – an den Standorten und über diese hinaus. Um dieses Ziel zu erreichen, unterstützt der Volkswagen Konzern verschiedene Projekte durch Spenden. Auch das direkte Engagement der Beschäftigten im Rahmen von Freiwilligenarbeit zählt auf dieses Ziel ein. Mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ bündeln wir die Aktivitäten unter dem Begriff Societal Impact und bringen sie mit dem Rahmen des ganzheitlichen Nachhaltigkeitsansatzes in Einklang.

Das Hauptaugenmerk unserer Aktivitäten im Bereich Societal Impact liegt auf der Unterstützung von Corporate-Citizenship-Projekten in Form von Zukunfts-, Umwelt-, Bildungs- und Gemeinschaftsprojekten an vielen unserer Standorte auf der ganzen Welt. Neben Spenden des Konzerns, unserer Gesellschaften und der Beschäftigten hat der Volkswagen Konzern 2025 einen neuen Sustainability Impact Fund mit bis zu 20 Mio. € pro Jahr für Nachhaltigkeitsprojekte eingerichtet, um das gesellschaftliche Wirken zu verbessern. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Societal Impact befinden sich unter Sozialinformationen im Kapitel „Societal Impact“.

Business

Das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns wird durch den ganzheitlichen Ansatz von regenerate+ weiter vorangetrieben. Neue Geschäftsfelder, neue Produkte, Services und Finanzierungsmodelle erweitern und stärken dabei das Kerngeschäft und unterstützen dessen Transformation. Bei der nachhaltigen Ausrichtung seiner Geschäftsaktivitäten berücksichtigt der Volkswagen Konzern auch die Anforderungen und das Feedback von Investoren sowie Erkenntnisse aus relevanten Ratings.

Umsatz: Der Volkswagen Konzern nutzt und fördert nachhaltigkeitsorientierte Geschäftsfelder

Nachhaltigkeit bleibt ein Leitmotiv für das wirtschaftliche Handeln. Treiber hierfür sind die zunehmend wahrnehmbaren Folgen des Klimawandels, das geschärfte Kundenbewusstsein für eine nachhaltige Lebensweise und nicht zuletzt selbstverpflichtende Rahmenbedingungen wie zum Beispiel das Pariser Klimaschutzabkommen.

Zentral für die Reduktion der durch den Straßenverkehr verursachten Emissionen ist die Elektromobilität. 2025 lag der BEV-Anteil an den Auslieferungen des Volkswagen Konzerns bei 10,9% (8,2%).

Seit 2023 investiert der Volkswagen Konzern zusätzlich über den Venture Capital Fonds Leitmotiv gezielt in die Dekarbonisierung. Leitmotiv wurde mit einem Ankerinvestment von 300 Mio. USD aufgelegt und verfolgt das Ziel, innovative Technologien und Lösungen entlang der gesamten Mobilitätswertschöpfungskette und darüber hinaus zu fördern und deren Marktreife zu beschleunigen.

Weiterführende Informationen zum Themenfeld Umsatz befinden sich unter Umweltinformationen im Kapitel „EU-Taxonomie“.

Finanzierung: Der Volkswagen Konzern stärkt und intensiviert nachhaltige Finanzierungen

Nachhaltigkeits- und Klimaschutzbezogene Geschäftsaktivitäten sind für den Volkswagen Konzern von zentraler strategischer und operativer Bedeutung. Sie bilden eine wichtige Säule der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und haben einen hohen Einfluss auf Investitionsentscheidungen. Dementsprechend ist es unser Ziel, nachhaltigkeitsorientierte Finanzierung aktiv mitzugestalten.

Bis 2030 strebt der Volkswagen Konzern an, dass mindestens 30% des ausstehenden Anleihevolumens über Grüne Anleihen (Green Bonds) finanziert sind. Bis 2040 will der Volkswagen Konzern diesen Anteil auf 50% ausbauen. Um diese Ziele zu erreichen, wird schon heute die Mehrheit des jährlichen Anleihe-Emissionsvolumens in Euro im sogenannten grünen Format beziehungsweise im Rahmen des Klassifizierungssystems der EU-Taxonomie begeben. Weiterführende Informationen zum Themenfeld Finanzierung befinden sich unter Umweltinformationen im Kapitel „EU-Taxonomie“.

INTERESSEN UND STANDPUNKTE DER STAKEHOLDER

Als international tätiges Unternehmen beeinflussen unsere Geschäftsaktivitäten das Leben vieler unterschiedlicher Menschen. Ein entsprechend ausgerichtetes Stakeholder-Engagement ist daher unerlässlich, um die wesentlichen Handlungsfelder der Konzernnachhaltigkeitsstrategie zu bestimmen und die steigenden und sich verändernden Erwartungen der Stakeholder frühzeitig wahrzunehmen. Unter Stakeholder-Engagement versteht der Volkswagen Konzern die Verpflichtung, mit Interessens- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft systematisch und kontinuierlich in den Austausch zu gehen, ihnen aktiv zuzuhören und ihren Input bei der Weiterentwicklung unserer Strategien zu berücksichtigen. Das Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den in der Grafik aufgeführten Stakeholder-Gruppen. Wir streben an, ihre Anforderungen und Erwartungen an uns zu verstehen, mit ihnen zentrale Themen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ zu diskutieren sowie deren Verknüpfung mit der Konzernstrategie und deren Umsetzung zu erörtern.



Stakeholder sind definiert als Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis von unternehmerischen Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden. Der Volkswagen Konzern hat für sich zehn Gruppen als wichtigste Stakeholder-Gruppen identifiziert. Im Zentrum des Stakeholder-Netzwerks stehen die Beschäftigten sowie die Kundinnen und Kunden. Darüber hinaus wurden auf Basis einer kontinuierlichen Stakeholder-Analyse acht weitere Gruppen identifiziert. Ein stetiger Austausch zwischen internen und externen Stakeholder-Gruppen ist für den Volkswagen Konzern wichtig. Der Aufsichtsrat und der Betriebsrat fungieren in diesem Kontext nicht nur als Kontroll- und Beratungsgremien, sondern auch als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholdern. Der Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns wird als Überwachungsorgan über die Standpunkte und Interessen der jeweils betroffenen Stakeholder in Bezug auf nachhaltigkeitsbezogene Auswirkungen im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten regelmäßig informiert. Er ist insbesondere in Entscheidungen mit grundlegender Bedeutung für das Unternehmen über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Er ist paritätisch

besetzt, das heißt die Hälfte der Mitglieder sind Arbeitnehmervertreter. Interessen, Standpunkte und Rechte der eigenen Beschäftigten sind somit auf höchster Ebene im Konzern vertreten.

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, die Interessen seiner Stakeholder systematisch in die strategische Ausrichtung und operative Umsetzung seiner Geschäftsaktivitäten zu integrieren. Dies erfolgt sowohl auf Marken- und Regionalebene als auch auf Konzernebene. Die Marken und Regionen verfügen über eigene Stakeholder-Engagement-Strategien, die unter anderem durch Kundenbefragungen, Marktforschungsinstrumente und weitere dialogorientierte Formate sicherstellen sollen, dass Produkte und Dienstleistungen den Erwartungen der Kundinnen und Kunden entsprechen.

Aufgabe des Volkswagen Konzerns ist es, die Aktivitäten in einem ganzheitlichen Rahmen zusammenzuführen und zu koordinieren. Dieser Rahmen umfasst:

- > das Stakeholder-Engagement auf Konzernebene mit spezifischen Formaten und dem Fokus auf konzernweit relevante Stakeholder;
- > die Beratung und Koordination der Marken und Regionen bei der Umsetzung ihrer Stakeholder-Engagement-Aktivitäten;
- > die Durchführung regelmäßiger Stakeholder-Analysen und -Befragungen.

Wesentliche Elemente des Stakeholder-Engagements werden durch die Stakeholder-Relationship-Strategie des Konzerns beschrieben, die nach ihrer Neuausrichtung im Jahr 2024 im aktuellen Berichtsjahr weiterentwickelt und fortgeführt wurde. Ziel dieser Strategie ist es, einen offenen und konstruktiven Austausch mit unseren Stakeholdern zu ermöglichen und deren Impulse systematisch in die Weiterentwicklung der Konzernstrategie einzubeziehen. Die Grundsätze der Stakeholder-Relationship-Strategie richten sich dabei übergeordnet an der Konzernstrategie aus. Zentrale Instrumente der Strategie sind regelmäßige Austauschformate, die sich an den jeweiligen Interessensgruppen orientieren, und jährliche Stakeholder-Foren zur strategischen Ausrichtung und Entwicklung des Konzerns sowie themenspezifische Dialogformate.

Darüber hinaus werden Stakeholder-Interessen zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen von den jeweils verantwortlichen Fachbereichen auf Konzernebene berücksichtigt. Weiterführende Informationen finden sich in den relevanten Themenstandards, insbesondere in den Berichtskapiteln unter den Sozialinformationen.

Die Umsetzung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ wurde auch im Jahr 2025 durch Stakeholder-Engagement-Formate begleitet. Ziel war es, alle relevanten Stakeholder-Gruppen über Status und Fortschritte bei der Umsetzung der Nachhaltigkeitsstrategie zu informieren und in den direkten Dialog zu treten. Die Beschäftigten konnten sich über den regenerate+ Fortschrittsbericht, Intranet-Artikel, Präsentationen sowie digitale Informationsveranstaltungen über den Fortschritt der Strategie informieren. Darüber hinaus bestand die Möglichkeit, über unterschiedliche Kommunikationswege Fragen zu stellen und Interessen zu bekunden.

Die Integration menschenrechtlicher Aspekte erfolgt über das Compliance Management System zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten sowie über das Responsible Supply Chain System. Weiterführende Informationen befinden sich unter Sozialinformationen in den Kapiteln „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ sowie „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ und „Betroffene Gemeinschaften“. In den beiden letztgenannten Kapiteln wird darüber hinaus dargelegt, wie die Interessen und Standpunkte von Arbeitskräften in der Lieferkette sowie von betroffenen Gemeinschaften Berücksichtigung finden.

Gemäß den Anforderungen der ESRS wurde im Berichtsjahr erneut eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Eine detaillierte Beschreibung hierzu befindet sich unter dem Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“. Die daraus abgeleiteten Inhalte und Themen fließen routinemäßig in die Weiterentwicklung und Umsetzung der Konzernstrategie sowie in Dialogformate wie die Reputationsstudie ein. Letztere wurde zwischen 2017 und 2023 jährlich durchgeführt, um das Vertrauen externer Stakeholder in den Volkswagen Konzern zu ermitteln und in Form einer Kennzahl abbilden zu können. Vor dem Hintergrund sich wandelnder wirtschaftlicher, gesellschaftlicher und regulatorischer Rahmenbedingungen wurde das inhaltliche Framework der Reputationsstudie in den Jahren 2024 und 2025 grundlegend überarbeitet und weiterentwickelt. Die Reputationskennzahl basiert dabei auf einem erweiterten theoretischen Ansatz, der die Dimensionen Vertrauen, Sympathie und Ansehen umfasst und die

zentralen Treiber von Reputation systematisch abbildet. Der daraus ermittelte Global Reputation KPI leistet einen entscheidenden Beitrag zur Verankerung des Stakeholder-Engagements in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und wird neben weiteren Kennzahlen der regenerate+ gegenüber dem Vorstand und Aufsichtsrat berichtet.

Im Jahr 2025 wurde die Studie erstmals nicht nur in den Kernmärkten Deutschland, USA und China, sondern auch in weiteren europäischen und amerikanischen Ländern durchgeführt, um ein umfassendes und differenziertes Bild der Konzernreputation in strategisch wichtigen Regionen zu gewinnen. Neben Deutschland wurde die Befragung auch in Großbritannien, Italien, Frankreich, Spanien, Polen – zusammengefasst als Europa – sowie in Mexiko und Brasilien durchgeführt. Die Ergebnisse der aktuellen Erhebung zeigen für die einzelnen Regionen folgende Reputations-KPIs:

- > Deutschland 81 %
- > Europa (Großbritannien, Italien, Frankreich, Spanien, Polen) 86 %
- > USA 73 %
- > Mexiko 100 %
- > Brasilien 96 %
- > China 98 %

Der jeweilige Reputation KPI fasst zusammen, wie das Unternehmen in den Dimensionen Vertrauen, Sympathie und Ansehen bewertet wird. Für jede dieser Dimensionen wird ermittelt, welcher Anteil der Befragten eine positive Einschätzung abgibt. Diese drei Werte werden anschließend zu einem Durchschnittswert zusammengeführt. Der KPI zeigt somit, wie groß der Anteil der Befragten ist, der die Reputation des Unternehmens insgesamt positiv wahrnimmt. Der Global Reputation KPI entspricht dem arithmetischen Mittel der regionalen KPIs und liegt bei 89%. Aufgrund der konzeptionellen und methodischen Weiterentwicklung der Befragung sind die aktuellen Werte nicht direkt mit den Ergebnissen aus den Vorjahren vergleichbar. Die vorliegenden Ergebnisse zeigen jedoch, dass der Volkswagen Konzern in den befragten Märkten ein hohes Maß an Vertrauen, Ansehen und Sympathie genießt.

Ein zentrales Format unseres Stakeholder-Engagements ist das Volkswagen Group Sustainability Forum, das im Juni 2025 zum zweiten Mal stattfand. Ziel der Veranstaltung war es, einen offenen und konstruktiven Dialog zwischen externen Stakeholdern aus Industrie, Wissenschaft, NGOs sowie internen Vertretenden des Konzerns und der Marken zu ermöglichen. Im Fokus standen die gemeinsame Reflexion aktueller Herausforderungen, die Diskussion von Fortschritten und Erwartungen sowie die Erarbeitung konkreter Impulse für die Weiterentwicklung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie.

Ein weiteres wesentliches Instrument des Stakeholder-Engagements ist der im Jahr 2024 neu ausgerichtete unabhängige Nachhaltigkeitsbeirat, der im Berichtsjahr 2025 seine Arbeit fortgesetzt und weiter konsolidiert hat. Der Beirat ist entlang der vier strategischen Dimensionen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ organisiert. Für jede Dimension wurde eine sogenannte Sustainability Practice Group eingerichtet, in der jeweils drei externe Expertinnen und Experten mit drei internen Beschäftigten aus dem Konzern zusammenarbeiten. Diese Gruppen bieten Raum für einen regelmäßigen, themenspezifischen Austausch auf Augenhöhe und ermöglichen eine kontinuierliche kritische Reflexion strategischer Zielsetzungen und Maßnahmen. Im Berichtsjahr 2025 haben die Practice Groups unter anderem Impulse zur Weiterentwicklung des konzernweiten KPI-Systems sowie zur Ausgestaltung themenspezifischer Roadmaps geliefert. Die Ergebnisse der Gruppenarbeit wurden in regelmäßigen Austauschformaten mit dem Konzernvorstand adressiert, um eine enge Verzahnung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie mit der Unternehmensführung sicherstellen zu können. Die inhaltlichen Schwerpunkte der Practice Groups im Berichtsjahr lagen unter anderem in der Konsultation und Weiterentwicklung von strategischen Initiativen wie der Konzernstrategie, den Konzern-Megatrends sowie dem theoretischen Framework der Reputationsstudie.

Die zwölf externen Mitglieder des Beirats sind wie folgt auf die vier Dimensionen der regenerate+ verteilt:

NATUR

DR. FRAUKE FISCHER

Agentur Auf!

Universität Würzburg

Fachgebiet: Biodiversität

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland; Afrika

REBECCA TAUER

WWF Deutschland

Fachgebiet: Kreislaufwirtschaft

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

DR. JULIAN ZUBER

GermanZero e. V.

Fachgebiet: Klimagesetzgebung

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

UNSERE BELEGESCHAFT

DR. JOEL HARTTER

Parallel Labs

University of Colorado

Fachgebiet: Menschenzentrierte Strategien

Regionaler Schwerpunkt: USA

CHRISTINA SCHILDMANN

Hans-Böckler-Stiftung

Fachgebiet: Arbeit der Zukunft

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

HANNAH ZOLLER

University of Labour

Fachgebiet: Betriebliche Weiterbildung

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

GESELLSCHAFT

ARON CRAMER

BSR

Fachgebiet: Unternehmerische Verantwortung

Regionaler Schwerpunkt: USA

DR. MAJA GÖPEL

Leuphana Universität

Mission Wertvoll

Fachgebiet: Systemische Transformation

Regionaler Schwerpunkt: Deutschland

MARCIN PIERSIAK

Alliance for Responsible Mining

Fachgebiet: Nachhaltige Beschaffung

Regionaler Schwerpunkt: Kolumbien; Europa; Afrika

BUSINESS

ROSALINE MAY LEE

Rensselaer Polytechnic Institute

Fachgebiet: Transformation & Innovation

Regionaler Schwerpunkt: USA; China

WILLIAM TODTS

Transport & Environment

Fachgebiet: Nachhaltige Mobilität

Regionaler Schwerpunkt: Belgien; Europa

JEAN-LOUIS WARNHOLZ

Future Inc.

Fachgebiet: Zukunftsstrategien; Finanztechnologie

Regionaler Schwerpunkt: USA

INFORMATIONEN ZU VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

Zusammensetzung und Diversität des Vorstands

Gemäß § 6 der Satzung der Volkswagen AG setzt sich der Vorstand aus mindestens drei Personen zusammen. Zum 31. Dezember 2025 bestand der Vorstand aus acht Mitgliedern.

Bei der Zusammensetzung des Vorstands berücksichtigt der Aufsichtsrat verschiedene Aspekte, darunter auch Vielfalt (Diversität). Unter Vielfalt als Abwägungsgesichtspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung der Geschlechter. Dabei berücksichtigt der Aufsichtsrat insbesondere auch folgende Gesichtspunkte:

- > Die Vorstandsmitglieder sollen über langjährige Führungserfahrung verfügen.
- > Die Vorstandsmitglieder sollen, wenn möglich, Erfahrung aus unterschiedlichen Ausbildungen und Berufen mitbringen.
- > Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über technischen Sachverstand, insbesondere über Kenntnisse und Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art und sonstigen technischen Erzeugnissen, sowie über internationale Erfahrung verfügen.
- > Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance verfügen.
- > Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein.
- > Es wird angestrebt, einen Frauenanteil zu erreichen, der die gesetzliche Mindestanzahl übersteigt. Nach dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz II, FÜPoG II) gilt für die Volkswagen AG zwingend ein Beteiligungsgebot, dem zufolge mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein müssen. Aktuell beträgt die Frauenquote im Vorstand 12,5%.

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand, Erfahrungen, Auffassungen, Vertretung der Geschlechter sowie Alter der Vorstandsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Vorstandsmitglieder insbesondere in die Lage versetzen, für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“, entgegenwirkt. Sie soll auf diese Weise zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens beitragen. Die genannten Anforderungen zur Zusammensetzung des Vorstands sollen gewährleisten, dass dieser über Erfahrungen verfügt, die für die Konzernbereiche, Produkte und geografischen Standorte des Volkswagen Konzerns relevant sind.

Zusammensetzung und Diversität des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Vertreter der Anteilseigner zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15% der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt. Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Arbeitnehmervertretern. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von den Beschäftigten gewählte Arbeitnehmer. Die anderen drei Vertreter der Arbeitnehmer sind von den Beschäftigten gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Um seine Kontroll- und Beratungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können, muss der Aufsichtsrat als Gesamtgremium über die hierfür erforderliche Expertise verfügen, das heißt Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist – also der Automobilbranche –, und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen können. Dazu gehören insbesondere Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen im Bereich der Transformation der Automobilindustrie, etwa mit Blick auf die Themen Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen. Zudem

sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen. Das betrifft zum Beispiel Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen mit Blick auf Ressourcen, Lieferketten, Energieversorgung, Corporate Social Responsibility, nachhaltige Technologien und entsprechende Geschäftsmodelle. Der Aufsichtsrat und seine Ausschüsse können entscheiden, dass bei Bedarf Sachverständige und Auskunftspersonen zur Beratung über einzelne Gegenstände, wie auch ESG-Fragen, hinzugezogen werden. Weiterführende Informationen zu den Qualifikationen des Aufsichtsrats finden sich in der Qualifikationsmatrix in der „Konzernerklärung zur Unternehmensführung“. Die Zuordnung der Kompetenzen basiert auf einer Selbsteinschätzung des jeweiligen Aufsichtsratsmitglieds.

Bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, wird auf Vielfalt (Diversität) geachtet. Dazu sind insbesondere Aufsichtsrat und Nominierungsausschuss im Rahmen ihrer Vorschläge an die Hauptversammlung zur Wahl von Vertretenden der Anteilseigner berufen. Bei der Vorbereitung solcher Wahlvorschläge soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern eine Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder, unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Im Aufsichtsrat sollten breit gefächerte Erfahrungswerte und unterschiedliche Spezialkenntnisse vertreten sein. Zudem sollte der Aufsichtsrat insgesamt über eine umfassende Meinungs- und Kenntnisvielfalt verfügen, um ein gutes Verständnis des aktuellen Stands sowie der längerfristigen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens entwickeln zu können. Der Aufsichtsrat empfiehlt auch den Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften, die bei Wahlen von Arbeitnehmervertretern ein Vorschlagsrecht haben, sowie dem Land Niedersachsen im Rahmen seines Rechts zur Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern, die Vorgaben des Aufsichtsrats zu seiner Zusammensetzung zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für Personen, die im Rahmen einer eventuell erforderlichen gerichtlichen Ersatzbestellung ein Antragsrecht haben. Die genannten Anforderungen zur Zusammensetzung des Aufsichtsrats sollen auch sicherstellen, dass das Gesamtgremium über relevante Erfahrung im Bereich der Geschäftstätigkeit und der geografischen Standorte des Volkswagen Konzerns verfügt. Bei der Zusammensetzung des Aufsichtsrats wird auch auf die Unabhängigkeit der Mitglieder geachtet. Nach der Definition der ESRS sind in der aktuellen Besetzung des Aufsichtsrats die 10 Arbeitnehmervertreter sowie 5 Anteilseignervertreter unabhängig, was zu einem prozentualen Anteil von 75 % führt.

Nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz, FüPoG) gilt für den Aufsichtsrat eine gesetzlich vorgeschriebene Quote von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern. Aktuell gehören dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG insgesamt 45 % Frauen an.

Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte im Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG

Der Vorstandsvergütung liegt das vom Aufsichtsrat am 14. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossene Vergütungssystem zugrunde, das der Aufsichtsrat zuletzt im Dezember 2023 und im April 2024 mit Wirkung ab dem 1. Januar 2024 weiterentwickelt hat, um insbesondere den Interessen des Kapitalmarkts noch besser nachzukommen. Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands ist klar und verständlich. Es setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

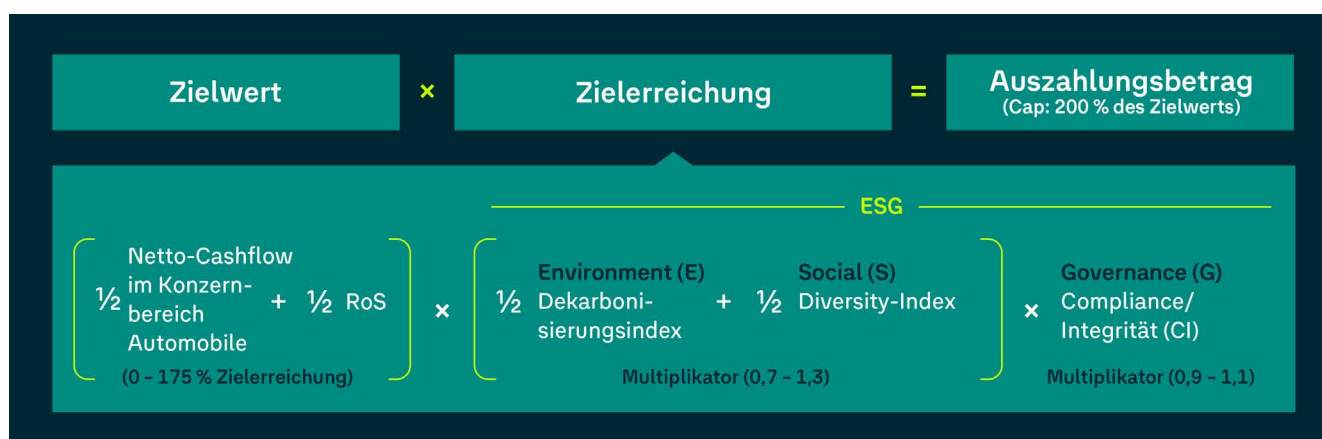
Die Vergütung der Vorstandsmitglieder setzt sich aus festen und variablen Bestandteilen zusammen. Feste Bestandteile der Vergütung der Vorstandsmitglieder sind das Grundgehalt, Nebenleistungen und die betriebliche Altersversorgung. Variable Bestandteile sind der Jahresbonus mit einem einjährigen Bemessungszeitraum und der Performance-Share-Plan mit einem vierjährigen Bemessungszeitraum (Langzeitbonus). Die Vergütung der im Geschäftsjahr 2025 bestellten Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder findet sich im „Vergütungsbericht“.

Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Unternehmens auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel Earnings per share in Verbindung mit der Aktienkurs-

entwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, soll eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicherstellen und das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft fördern.

Der Jahresbonus ist an den finanziellen Erfolgszielen Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile („Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile“) und Operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns („RoS“) sowie an der Erreichung von Nachhaltigkeitszielen (Environmental, Social und Governance, „ESG“) ausgerichtet, die jeweils über einen Multiplikator („ESG-Faktor“) berücksichtigt werden. Die Integration des ESG-Faktors trägt der Bedeutung von Nachhaltigkeitszielen Rechnung. Dabei werden durch den Dekarbonisierungsindex, den Stimmungs- und Diversity-Index sowie den Governance-Faktor verschiedene Nachhaltigkeitsaspekte abgedeckt.

Der Aufsichtsrat hat für das Geschäftsjahr 2025 von der ihm eingeräumten Möglichkeit Gebrauch gemacht, für das Teilziel Soziales allein den Diversity-Index heranzuziehen und den Stimmungsindex als ESG-Kriterium auszusetzen. Der Stimmungsindex wird ab dem Geschäftsjahr 2026 durch den Engagement-Index abgelöst. Der Engagement-Index wird ab dem Geschäftsjahr 2026 neben dem Diversity-Index als Teilziel Soziales des ESG-Faktors im Rahmen des Jahresbonus herangezogen. Der Dekarbonisierungsindex bemisst sich nach den Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken während des gesamten Lebenszyklus und zeigt den Fortschritt hinsichtlich der Verbesserung unserer CO₂-Bilanz. Der Dekarbonisierungsindex operationalisiert die Klimaschutzziele des Volkswagen Konzerns und ist damit die zentrale klimaschutzbezogene Kenngröße im Unternehmen. Weitere Informationen zu den Treibhausgasemissionsreduktionszielen (Scope 1, 2 und 3) finden sich im Kapitel „Klimawandel“. Mit dem Diversity-Index wird weltweit die Entwicklung des Frauenanteils im Management sowie der Internationalisierungsgrad im Top-Management erhoben. Die Kennzahl setzt Anreize für eine vorbildliche Führungs- und Unternehmenskultur. Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen in den USA bleiben Beschäftigte von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG in den USA sowie von deren Tochtergesellschaften außerhalb der USA sowie sonstige in den USA Beschäftigte hinsichtlich des Frauenanteils bei der Bemessung des Diversity-Index unberücksichtigt. Hinsichtlich der Internationalisierung im Top-Management bleiben Beschäftigte von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG in den USA sowie sonstige in den USA Beschäftigte unberücksichtigt. Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck.



Die im Vergütungssystem zugrunde gelegten ESG-Faktoren sind im Konzernlagebericht des Geschäftsberichts 2025 beschrieben. Sie zählen zu den strategischen, nichtfinanziellen Leistungsindikatoren und sind den als wesentlich identifizierten Themen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen Konzerns zugeordnet.

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2025 für die Teilziele Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Diversity-Index) als Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen im Geschäftsjahr 2025 erzielt wurden.

	UMWELT			SOZIALES	
	Dekarbonisierungsindex			Diversity-Index	
in t CO ₂ e/Fahrzeug		2025	in Punkten		2025
Maximalwert		47,5	Maximalwert		158,0
Zielwert 100 %-Niveau		48,5	Zielwert 100 %-Niveau		154,0
Mindestwert		50,5	Mindestwert		150,0
Ist-Wert		46,3	Ist-Wert		168,0

Der Governance-Faktor soll im Regelfall bei 1,0 liegen und nur bei besonderen Vorkommnissen nach pflichtgemäßem Ermessen auf 0,9 gesenkt oder auf 1,1 angehoben werden. Für das Geschäftsjahr 2025 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für alle Vorstandsmitglieder auf den Regelwert 1,0 festgelegt.

Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats besteht aus einer festen Vergütung und dem Sitzungsgeld sowie gegebenenfalls aus einer festen Vergütung für die Tätigkeit in den Ausschüssen.

NACHHALTIGKEITSMANAGEMENT

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zur Erhaltung ihrer Tragfähigkeit zu leisten. Die Vision ist es, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Eine wichtige Säule zur kontinuierlichen Verbesserung unserer Nachhaltigkeitsperformance stellt unser Nachhaltigkeitsmanagement dar. Die damit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in der Konzernrichtlinie Nachhaltigkeitsmanagement festgehalten.

Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG. Weitere Verantwortung übernehmen die Ressortvorstände mit ihrer Zuständigkeit für spezifische Managementsysteme mit Nachhaltigkeitsbezug sowie der Chief Sustainability Officer auf Konzernebene. Die Konzern Nachhaltigkeit ist dem Bereich Konzern- und Produktstrategie, Generalsekretariat unter dem Vorstandsressort des Konzernvorstandsvorsitzenden zugeordnet. Diese strategische Verankerung der Nachhaltigkeit im Unternehmen soll zu dessen Resilienz beitragen, da sie eine solide Grundlage für nachhaltige Entwicklung und Widerstandskraft gegenüber äußeren Einflüssen schafft.

Nachhaltigkeit sowie die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ sind Teil des TOP-10-Programms des Konzerns und werden über die strategische Steuerungsstruktur der Konzernstrategie gelenkt. Um den Fortschritt der Dimensionen und Themen unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie – analog der Konzernstrategie und den für das Geschäftsjahr gültigen Zielen des TOP-10-Programms des Konzerns – möglichst transparent zu gestalten, werden die strategischen Ziele und Meilensteine mittels der OKR-Methode (Objectives and Key Results) strukturiert und auch regelmäßig gemessen. Dementsprechend werden für alle Dimensionen und Fokusthemen strategische Ziele (Objectives) und anvisierte Zwischenergebnisse (Key Results) definiert. Diese sollen im Wesentlichen durch zeitlich limitierte Projekte und Arbeitspakete realisiert werden, denen auch die Kennzahlen und weitere Indikatoren zugeordnet sind. Der Erreichungsgrad wird kontinuierlich verfolgt und das Gesamtbild halbjährlich, unter anderem dem Vorstand, aufgezeigt. So sollen die Relevanz der Fokusthemen, deren Ziele und Meilensteine sowie Projekte und Arbeitspakete regelmäßig auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert werden.

Für die systematische Implementierung und zur transparenten Gestaltung des Fortschritts wurden für regenerate+ Kennzahlen definiert. Die Ziele und Kennzahlen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie dienen dabei nicht nur der internen Steuerung, sondern werden auch mit Partnern, der Gesellschaft und dem Kapitalmarkt immer wieder diskutiert.

Des Weiteren übernimmt die Konzernfunktion Nachhaltigkeit die Koordination sämtlicher nachhaltigkeitsrelevanter Aktivitäten sowie des konzernweiten und funktionsübergreifenden Netzwerks für Nachhaltigkeit. Durch klar definierte Kernprozesse wird der Austausch mit Konzernfunktionen, Marken und Gesellschaften strukturiert. Ziel ist es,

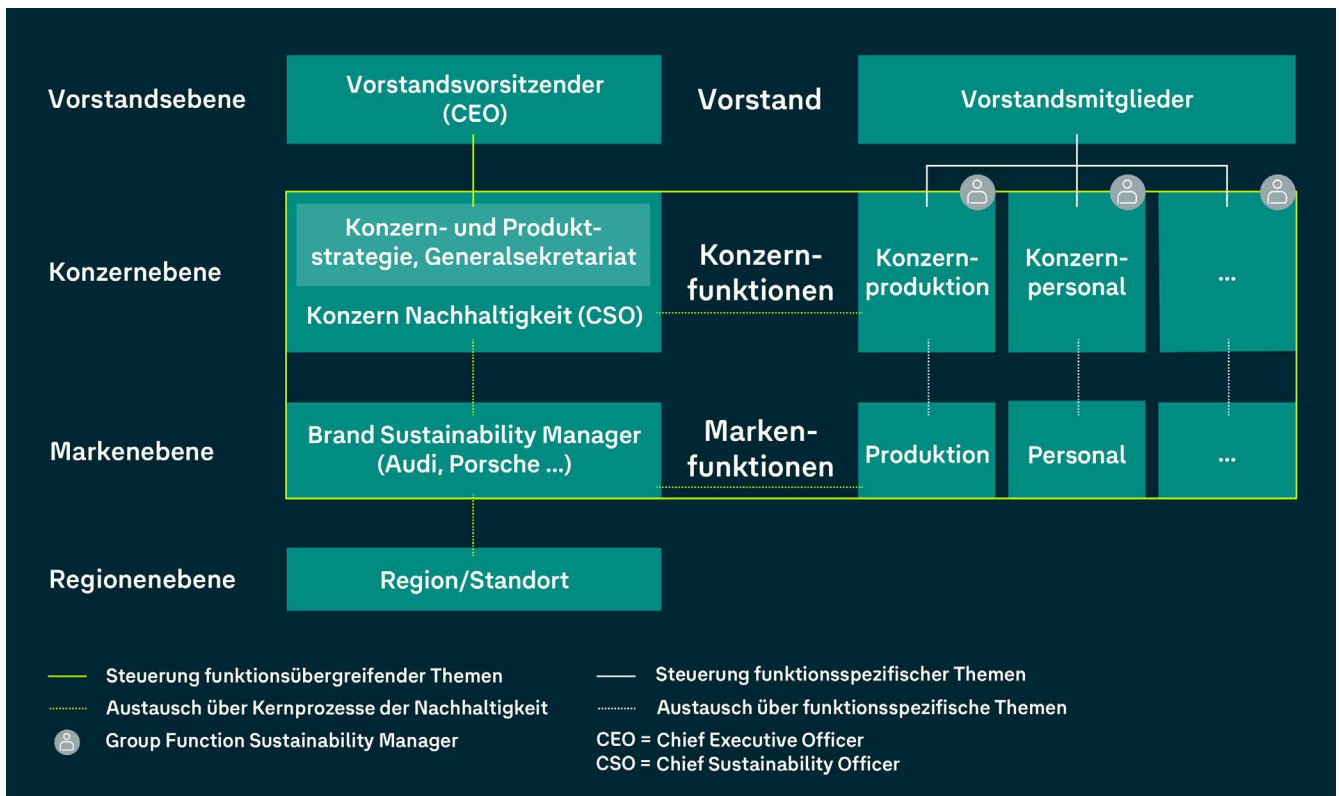
Transparenz über externe Anforderungen zu schaffen und diese in unternehmerisches Handeln zu übersetzen. Dadurch wird ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess der Nachhaltigkeitsleistung des Konzerns angestrebt.

Zu den zentralen Kernprozessen gehören: die Entwicklung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und die Wesentlichkeitsanalyse, das Stakeholder-Management, ESG-Ratings, Sustainability Policies sowie die Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen im Zusammenhang mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie.

Darüber hinaus werden in den einzelnen Vorstandsressorts funktionsspezifische Nachhaltigkeitsthemen verantwortet und gesteuert. Die jeweilige Verantwortung zur Umsetzung von Managementkonzepten, um Auswirkungen, Risiken und Chancen zu adressieren, obliegt dabei der jeweiligen Konzernfunktion. Sofern dem Vorstand Empfehlung zu nachhaltigkeitsrelevanten Themen vorgestellt werden, sind Auswirkungen auf nachhaltigkeitsstrategische Fragen zu bewerten und mit dem Chief Sustainability Officer im Vorfeld abzustimmen.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG überwacht und berät den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und ist insbesondere in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Überwachung und Beratung durch den Aufsichtsrat umfassen auch Nachhaltigkeitsthemen. So befasst sich der Prüfungsausschuss unter anderem mit der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung und der Überwachung des Prozesses der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Auf Grundlage der Vorprüfung des Prüfungsausschusses und der Ergebnisse der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung durch den hierfür beauftragten Prüfer befasst sich auch der Aufsichtsrat im Rahmen seiner Prüfung des Lageberichts mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Der Aufsichtsrat hat ferner einen Beauftragten für ESG bestimmt. Aktuell nimmt Herr Hans Dieter Pötsch diese Aufgabe wahr. Frau Susanne Wiegand sowie die Herren Hans Dieter Pötsch und Ferdinand Oliver Porsche verfolgen und begleiten die aktuellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringen ihre Expertise in den Aufsichtsrat beziehungsweise in den Prüfungsausschuss der Volkswagen AG ein. Regelmäßige Statusberichte im Rahmen der gesetzlichen und vom Aufsichtsrat festgelegten Berichtspflichten des Vorstands sorgen dafür, dass der Aufsichtsrat stets über alle für seine Aufgaben relevanten Entwicklungen und Veränderungen informiert ist. Zudem bindet der Aufsichtsrat bei Bedarf renommierte externe Expertinnen und Experten ein, die den Aufsichtsrat durch spezialisiertes Wissen und objektive Einschätzungen unterstützen.

Auf Marken- und Gesellschaftsebene übernimmt jeweils das Brand Sustainability Management die funktionsübergreifende Koordination von Nachhaltigkeitsthemen. Es entwickelt die markenspezifische Nachhaltigkeitsstrategie weiter, verantwortet eigenständig die Inhalte, Implementierung und Steuerung sowie Berichterstattung zu Nachhaltigkeitsthemen innerhalb der Marke. Darüber hinaus repräsentiert es die Marke zu Nachhaltigkeitsthemen nach außen und stimmt sich mit der Konzernfunktion Nachhaltigkeit ab.



Der Vorstand der Volkswagen AG befasst sich regelmäßig mit den Ergebnissen der funktionsübergreifenden Nachhaltigkeits-Kernprozesse, um sich einen Überblick zur Nachhaltigkeits-Performance des Unternehmens zu verschaffen. In diesem Zuge wurden beispielsweise im Berichtsjahr 2025 die Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse vom Konzernvorstand bestätigt. Zudem befasste sich der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats mit den Ergebnissen der Wesentlichkeitsanalyse.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden zusätzlich mit den Zielen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ abgeglichen. Die Ergebnisse dienten dabei als Beitrag, um die Strategie auf ihre allgemeine Resilienz zu überprüfen und sicherzustellen, dass identifizierte Auswirkungen, Risiken und Chancen angemessen berücksichtigt werden.

Im Rahmen der Überprüfung lag der Fokus zunächst auf einer qualitativen Bewertung des Abdeckungsgrades der ermittelten Auswirkungen, Risiken und Chancen in Bezug auf regenerate+. Die strategischen Ziele und Ambitionen der regenerate+ fallen mit ihrem Zielhorizont von größer gleich 10 Jahren in die Definition des langfristigen Zielhorizonts gemäß ESRS. Zusätzlich wird die Umsetzung von kurz- und mittelfristigen Zwischenzielen und Maßnahmen in den jeweiligen Fachfunktionen verantwortet und in den Themenstandards berichtet.

Durch diesen Abgleich konnte aufgezeigt werden, dass regenerate+ langfristig alle nachhaltigkeitspezifischen Themen abdeckt, die für die strategische Weiterentwicklung der ganzheitlichen Nachhaltigkeitsperformance von Bedeutung sind. Die einzigen Ausnahmen stellen wenige themenspezifische Auswirkungen, Risiken und Chancen dar, beispielsweise in den Themenfeldern Kundinnen und Kunden oder politisches Engagement und Lobbytätigkeiten. Diese Aspekte sind innerhalb der Fachbereiche oder Marken in deren spezifischen Aktivitäten abgedeckt. Eine Risikomitigierung erfolgt über die Managementkonzepte in den Konzernfunktionen. Hierbei stehen diesen etablierte Managementwerkzeuge, wie beispielsweise das Risikomanagementsystem, zur Verfügung, um potenzielle Risiken frühzeitig zu erkennen.

Zusätzlich zur beschriebenen Analyse des Abdeckungsgrades in Bezug auf regenerate+ wurde eine Resilienzanalyse in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den Bereichen Klimawandel (ESRS E1) und biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) im Jahr 2024 durchgeführt. Diese Analysen bewerten die Wider-

standsfähigkeit des Geschäfts- und Betriebsmodells grundsätzlich für kurz-, mittel- und langfristig als gegeben. Details zum Vorgehen und den Ergebnissen der jeweiligen Resilienzanalyse sind unter Umweltinformationen in den Kapiteln „Klimawandel“ und „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“ zu finden.

RISIKOMANAGEMENT UND INTERNE KONTROLLEN DER NACHHALTIGKEITSBERICHTERSTATTUNG

Mithilfe des Risikomanagementsystems (RMS) und des standardisierten Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können. Das standardisierte IKS wurde in den letzten Jahren zur besseren Absicherung von Prozessrisiken entwickelt und in wesentlichen Gesellschaften etabliert. Jährlich erfolgt eine risikoorientierte Überprüfung der in das standardisierte IKS einzubeziehenden Gesellschaften. In 26 Kontrollkatalogen werden den Konzerngesellschaften im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern. Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung beispielsweise Prozessrisiken in der Entwicklung oder der Produktion, im Bereich Compliance sowie für Nachhaltigkeitsthemen adressiert. Die Kontrollkataloge werden in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität geprüft und erweitert. Zur Erfüllung der Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung und zur Absicherung des zugehörigen Berichtsprozesses sind im Berichtsjahr mitigierende interne Kontrollen anhand eines Kontrollkatalogs für den Nachhaltigkeitsberichterstattungsprozess im standardisierten IKS durchgeführt worden.

Hierbei wurden die Bestandteile des Berichtsprozesses von der Absicherung der Vollständigkeit und Richtigkeit des Berichtsumfangs, über die Wesentlichkeitsanalyse, die identifizierten Chancen, Risiken und Auswirkungen bis hin zur Vollständigkeit und Richtigkeit der Darstellung in der externen Berichterstattung als Risiken identifiziert und vollständig als abzudeckende Prozessrisiken in den Kontrollkatalog aufgenommen.

Für das Risiko der fehlerhaften Berechnung, Erfassung oder Weiterverarbeitung von Datenpunkten wurde ein risikoorientiertes Konzept aufgesetzt, das unter anderem Aspekte wie die Komplexität der Datengenerierung berücksichtigt. Abhängig von der Risikoeinstufung der Datenpunkte erfolgt eine Aufnahme in den zentralen Ansatz des standardisierten IKS beziehungsweise verbleibt eine dezentrale Dokumentation.

Die regelmäßige Überprüfung der identifizierten wesentlichen Risiken entlang des Berichtsprozesses, die dazugehörigen Kontrollen, die Identifikation potenzieller Kontrollschwächen und deren Behebung sowie die entsprechende Berichterstattung erfolgen im Rahmen der Prozesse des standardisierten IKS. Vierteljährlich erfolgt eine Berichterstattung an den Konzernvorstand sowie den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats zum Abarbeitungsstand der identifizierten Kontrollschwächen. Weiterführende Informationen zum Risikomanagementansatz befinden sich im folgenden Abschnitt.

VORGEHENSWEISE UND ERGEBNISSE DER DOPPELTEN WESENTLICHKEITSANALYSE

Die ESRS sehen zur Bestimmung der im Nachhaltigkeitsbericht zu berichtenden Themen eine doppelte Wesentlichkeitsanalyse vor. Dabei werden die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Nachhaltigkeitsaspekte identifiziert und bewertet. Im Jahr 2023 wurde im Volkswagen Konzern eine Methodik aufgebaut, die sowohl als Leitfaden für den Volkswagen Konzern als auch für die als zukünftig berichtspflichtig angesehenen Gesellschaften im Volkswagen Konzern zur Umsetzung der Wesentlichkeitsanalyse des Berichtsjahres 2024 diene. Dieses Vorgehen zielte darauf ab, die Bewertung nach einheitlichen Schritten und Kriterien durchzuführen. So wurde für das Geschäftsjahr 2024 sowohl für den Volkswagen Konzern als auch für den Teilkonzern der Volkswagen Financial Services AG (inklusive Volkswagen Bank GmbH und Volkswagen Leasing GmbH) und die Volkswagen Financial Services Overseas AG, den Porsche AG Konzern und die TRATON GROUP eine eigene doppelte Wesentlichkeitsanalyse gemäß der festgelegten Bewertungsmethodik durchgeführt. Aufbauend auf diesen Ergebnissen wurden die Bewertungen in der Wesentlichkeitsanalyse für das Geschäftsjahr 2025 aktualisiert. Die Wesentlichkeitsanalyse wird jährlich aktualisiert.

Methodik, Annahmen und Input-Parameter

Betrachtungsgegenstand der Wesentlichkeitsanalyse waren sowohl die eigene Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns als auch die im Abschnitt „Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie“ beschriebenen vor- und nachgelagerten Prozessschritte der Wertschöpfungskette. Als weltweit agierender Konzern wurde eine globale Perspektive auf Auswirkungen, Risiken und Chancen eingenommen. Expertinnen und Experten der Volkswagen AG haben die Identifikation und Bewertung für den gesamten Konzern auf Basis einer einheitlichen Bewertungsskala vorgenommen. Bei spezifischen Auswirkungen wurden ausgewählte Expertinnen und Experten aus Konzern-gesellschaften einbezogen. Dieses Vorgehen hatte das Ziel, Unsicherheiten im Bewertungsprozess zu reduzieren und Annahmen zu validieren. Soweit möglich, wurde für eine datenbasierte Bewertung auf bestehende Analysen und Einordnungen zurückgegriffen. Dazu zählten Analysen aus anderen ESG-Due-Diligence-Prozessen, zum Beispiel Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) für die S-Standards, Lebenszyklusanalysen für ESRS E1 und ESRS E5, SCIP-Chemikalienanalyse für ESRS E2, Wasserfußabdruck für ESRS E3, Standortanalyse für ESRS E4. Bei Unklarheiten über Auswirkungen, insbesondere bei Auswirkungen über Geschäftsbeziehungen und in der weitergehenden Wertschöpfungskette, wurde konzernweit harmonisiert mit konservativen Annahmen gearbeitet. Zusätzlich wurden eine Klimarisikooanalyse, siehe Kapitel „Klimawandel“, und eine Analyse von Auswirkungen auf die Biodiversität, siehe Kapitel „Biologische Vielfalt und Ökosysteme“, durchgeführt.

Prozessschritte im Detail

Der Prozess innerhalb des Volkswagen Konzerns gliedert sich in vier grundlegende Schritte.

- > Kontextanalyse
- > Sammlung von Auswirkungen, Risiken und Chancen
- > Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen
- > Validierung der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse

Kontextanalyse

Im Rahmen einer Kontextanalyse im Geschäftsjahr 2024 hat der Volkswagen Konzern relevante Stakeholder-Gruppen, sein Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette in Bezug auf die ESRS-Anforderungen konkretisiert. Als verbindliche Basis für die Themenliste zur Wesentlichkeitsanalyse wurden die 37 Unterthemen der ESRS definiert, die Unterunterthemen fanden dabei Berücksichtigung. Zusätzlich wurde eine Analyse auf Unternehmensspezifika durchgeführt und Corporate Citizenship als zusätzliches Unterthema definiert. Dementsprechend wurden 38 Themen für die Wesentlichkeitsanalyse im Volkswagen Konzern genutzt. Diese wurden auch als Ausgangsbasis für die Wesentlichkeitsanalyse 2025 verwendet. Für eine höhere Konsistenz mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ wurde das unternehmensspezifische Thema „Corporate Citizenship“ in „Societal Impact“ umbenannt.

Sammlung von Auswirkungen, Risiken und Chancen

Auf Basis der 38 Themen wurden im Geschäftsjahr 2024 positive und negative Auswirkungen, Risiken und Chancen gesammelt. Die Basis stellten insbesondere bereits identifizierte Auswirkungen, Risiken und Chancen des Konzerns dar, einschließlich der des Risiko- und Chancenberichts. Diese wurden ergänzt durch Zulieferungen aus den Konzerngesellschaften. Die Unterunterthemen der ESRS wurden zur Schärfung der Auswirkungen, Risiken und Chancen auf Unterthemenebene herangezogen. Diese granularen Auswirkungen, Risiken und Chancen wurden jeweils zu Clustern zusammengefasst, die als adäquate Ebene für die Berichterstattung eines global agierenden Konzerns angesehen werden. In Fachgesprächen wurden diese teilweise weiter geschärft und auf Basis bestehender Prozesse zu ESG-Sorgfaltspflichten des Volkswagen Konzerns modifiziert. Die Konzerngesellschaften nutzten die gebildeten Cluster auch als Grundlage für ihre Wesentlichkeitsanalyse und ergänzten in ausgewählten Fällen unternehmensspezifische Aspekte.

Aktualisierung der Sammlung und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen

Für die Wesentlichkeitsanalyse 2025 wurde die Sammlung und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen aus dem Geschäftsjahr 2024 aktualisiert. Hierbei wurde von der Möglichkeit Gebrauch gemacht, die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse aus dem Vorjahr zu verwenden, sofern es keine wesentlichen Änderungen gab.

Dazu haben im ersten Schritt Themen-Expertinnen und -Experten aus verschiedenen Fachbereichen bewertet, ob es bei den Themen wesentliche Änderungen in den organisatorischen und operativen Strukturen oder in externen Faktoren gab.

Im zweiten Schritt wurde bei einer wesentlichen Änderung das Thema vertiefend diskutiert und gegebenenfalls die Bewertung angepasst. Falls die Bewertung nicht angepasst wurde oder in den Fällen, in denen keine wesentliche Änderung gesehen wurde, wurde die Bewertung aus dem Vorjahr übernommen.

Validierung der Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse

In einem letzten Schritt wurde die Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen Konzerns validiert. Ein zentraler Teil dieser Validierung war die Harmonisierung der Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalysen der Konzerngesellschaften. Jede als zukünftig berichtspflichtig angesehene Gesellschaft dokumentierte ihre Ergebnisse und stellte sie für eine Konsolidierung auf Konzernebene zur Verfügung. Die Konsistenz der Bewertungen wurde überprüft, Abweichungen auf Angemessenheit diskutiert und Bewertungen teilweise angepasst.

Einen weiteren Teil der Harmonisierung nahm eine Validierung aus Menschenrechtsperspektive ein. Hier wurde der Schweregrad negativer menschenrechtlicher Auswirkungen betrachtet und ein Abgleich mit den priorisierten Risiken gemäß dem LkSG durchgeführt.

Die Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse wurden zum Abschluss mit der strategischen Ausrichtung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie *regenerate+* abgeglichen, im Zuge einer bereichsübergreifenden Validierung abgestimmt und vom Vorstand freigegeben. Der beschriebene Prozess ist über entsprechende Kontrollen im Standard-IKS abgesichert. Um im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres relevante Auswirkungen, Risiken und Chancen für den Wesentlichkeitsprozess erfassen und bewerten zu können, wurden bestehende Stakeholder-Formate und die Ergebnisse aus dem Risikomanagementsystem auf wesentliche Veränderungen geprüft.

Stakeholder-Einbindung

Der Volkswagen Konzern hat die Anliegen seiner relevanten Stakeholder-Gruppen indirekt in die Wesentlichkeitsanalyse integriert, direkte Konsultationen haben nicht stattgefunden. Für die Durchführung der Wesentlichkeitsanalyse wurden interne Expertinnen und Experten eingebunden. So konnte internes Wissen der Fachbereiche zu Bezügen zwischen den Nachhaltigkeitsthemen und den relevanten betroffenen Stakeholdern genutzt werden, etwa aus Analysen und ESG-Ratings. Rückkopplungen individueller Dialoge von Fachbereichen mit Stakeholdern wurden ebenfalls in den Prozess eingebunden. Des Weiteren gehören zu den Fachbereichen, die die bereichsübergreifende Validierung durchführen, auch diejenigen, die auch die Perspektive der Stakeholder-Gruppen berücksichtigt haben, zum Beispiel Nachhaltigkeit, Personalwesen, Betriebsrat, Umwelt und Beschaffung.

Bewertungsmethodik im Detail

Wesentlichkeit der Auswirkungen

In Übereinstimmung mit den ESRS wurden sowohl positive als auch negative Auswirkungen bewertet, um die Wesentlichkeit der Auswirkungen zu beurteilen. Die positiven und negativen Auswirkungen wurden in den beiden Kategorien tatsächliche Auswirkungen und potenzielle Auswirkungen getrennt bewertet. Tatsächliche Auswirkungen im Kontext der Wesentlichkeitsanalyse sind solche Auswirkungen, die bereits heute tatsächlich stattfinden oder stattgefunden haben. Dieser Zeithorizont gilt für alle im Nachhaltigkeitsbericht genannten tatsächlichen Auswirkungen. Potenzielle Auswirkungen sind solche Auswirkungen, die mit hinreichender Wahrscheinlichkeit eintreten können. Der relevanteste Zeithorizont von potenziellen Auswirkungen wird als kurz- (< 1 Jahr), mittel- (1 - 5 Jahre) oder langfristig (> 5 Jahre) beschrieben.

Zur Ermittlung der negativen Auswirkungen wurden die Parameter Ausmaß, Tragweite und Unumkehrbarkeit einzeln bewertet und mit dem Durchschnitt zum Schweregrad der Auswirkung zusammengeführt. Zur Einschätzung der positiven Auswirkungen wurden Ausmaß und Tragweite bewertet. Auch hier ergibt der Durchschnitt der beiden Kriterien den Schweregrad.

Sowohl bei positiven als auch negativen Auswirkungen wurde im Falle einer potenziellen Auswirkung die Eintrittswahrscheinlichkeit bewertet. Bei tatsächlichen Auswirkungen wurde eine Eintrittswahrscheinlichkeit von 100% zugrunde gelegt.

Auf der Grundlage von Ausmaß, Tragweite und bei negativen Auswirkungen zusätzlich Unumkehrbarkeit wurden die Auswirkungen in Schweregradkategorien eingeteilt. Die Multiplikation der Faktoren für Schweregrad und Eintrittswahrscheinlichkeit ergibt die Wesentlichkeitsbewertung der Auswirkungen. Auswirkungen werden ab einem Risikoscore von 50 auf einer Skala von 1 bis 100 als wesentlich im Sinne der Materialität der Auswirkungen eingeordnet.

Finanzielle Wesentlichkeit

Im Risiko- und Chancenbericht im Konzernlagebericht sind die Risikomanagementprozesse des Volkswagen Konzerns beschrieben. Der Risiko-Quartalsprozess deckt dabei alle akuten Sachverhalte ab – unabhängig von der Art des Risikos, wie beispielsweise Vertriebs-, Umwelt- oder Personalrisiken. Zur Erfüllung der Anforderungen aus den ESRS wurde ein zusätzlicher Risiko- und Chancen-Identifikationsprozess aufgesetzt. Das Verfahren zur Identifikation und Bewertung von Risiken und Chancen für die Nachhaltigkeitsberichterstattung erfolgt dabei in Anlehnung an die bereits im Konzern etablierten Verfahren für den Risiko-Quartalsprozess. Für jedes Risiko und jede Chance aus dem Nachhaltigkeitsumfeld wird basierend auf den Vorgaben der ESRS ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit mit dem potenziellen Schweregrad ergibt und die Risiken und Chancen vergleichbar macht. Der Schweregrad ergibt sich aus den gewichteten Kriterien finanzieller Effekt sowie Reputationseffekt. Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Steuerung und Kontrolle getroffen wurden, abhängig von den ESRS-Vorgaben bei der Bewertung berücksichtigt.

Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit steigt mit zunehmender Wahrscheinlichkeit an, bis er den höchsten Score-Wert von 10 ab einer Eintrittswahrscheinlichkeit größer 90% im Betrachtungszeitraum erreicht. Für das Kriterium finanzieller Effekt steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationseffekt kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung/-bildung über den lokalen Vertrauensverlust/-gewinn bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust/-gewinn annehmen.

Die Bewertung erfolgt je Risiko oder Chance unter dem Aspekt der finanziellen Auswirkung auf das operative Ergebnis in dem relevanten Zeithorizont, in dem es eintreten kann. Hierbei wird zwischen kurzfristig (< 1 Jahr), mittelfristig (1 - 5 Jahre) und langfristig (> 5 Jahre) unterschieden. Akute Nachhaltigkeitsrisiken werden ebenfalls im Risiko-Quartalsprozess identifiziert, bewertet und gesteuert. Nachhaltigkeitsrisiken werden gleichwertig zu anderen identifizierten Risikoarten behandelt.

Nachhaltigkeitsrisiken/-chancen werden ab einem Risiko-Score von 50 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Effekt von 1 Mrd. € als wesentlich im Sinne der finanziellen Materialität bewertet. Dieses Vorgehen steht in Analogie zu den etablierten Berichtsvorgaben des Risiko-Quartalsprozesses.

Die Bewertungen wurden in einem auf der Wesentlichkeitsanalyse basierenden Prozess mit den jeweiligen Fachbereichen auf Konzernebene erörtert.

Im Rahmen des kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesses werden das RMS und IKS regelmäßig optimiert. Dabei wird den internen und externen Anforderungen, insbesondere den Anforderungen der ESRS, gleichermaßen Rechnung getragen. Fallweise begleiten externe Expertinnen und Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung unserer RMS und IKS.



Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen

Für die Berichterstattung über das Geschäftsjahr 2025 wurden die relevanten Angabepflichten der ESRS auf Basis der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert und in den jeweiligen ESRS-Kapiteln dargestellt.

Um die zu berichtenden Informationen zu ermitteln, wurden im Volkswagen Konzern in einem ersten Schritt die Datenpunkte zu einem bis mehreren der 38 Unterthemen zugeordnet. Im nächsten Schritt wurden die Datenpunkte, die sich ausschließlich auf unwesentliche Unterthemen beziehen, aus der Berichterstattung ausgeschlossen. In einem weiteren Schritt wurde die Betrachtung um freiwillige und Datenpunkte mit schrittweise eingeführten Angabepflichten reduziert, die als nicht berichtsrelevant bewertet wurden. In einem letzten Schritt sind Metriken, die zwar einem wesentlichen Unterthema zugeordnet, aber als nicht relevant eingestuft wurden, aus verschiedenen Gründen ausgeschlossen worden.

Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse

Im Kontext der doppelten Wesentlichkeitsanalyse sind 28 der 38 betrachteten Unterthemen als wesentlich identifiziert worden. Dabei ist es ausreichend, dass entweder eine Auswirkung oder ein Risiko oder eine Chance als wesentlich bewertet wird. Insgesamt wurden 17 positive Auswirkungen, 20 negative Auswirkungen, 8 Risiken und keine Chancen als wesentlich eingeordnet. Im Vergleich zum Vorjahr wurde bei den Unterthemen „Bodenverschmutzung“, „Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit für alle (Nachhaltigkeit in der Lieferkette)“ und „Ökonomische, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften“ jeweils eine wesentliche negative Auswirkung identifiziert. Diese resultierten aus einem Abgleich mit bestehenden Lieferkettenanalysen. Dadurch sind die Themen „Bodenverschmutzung“ und „Ökonomische, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften“ als neue wesentliche Unterthemen hinzugekommen. Zudem wurden durch eine ganzheitlichere Betrachtung des Themas Biodiversität mit einem stärkeren Fokus auf Lieferkette und Logistik sowie auf den Einfluss des Volkswagen Konzerns zwei negative Auswirkungen als nicht mehr wesentlich eingestuft. Dadurch wurden die Unterthemen „Auswirkungen auf den Zustand der Arten“ und „Auswirkungen auf den Umfang und den Zustand von Ökosystemen“ nicht mehr als wesentlich eingestuft und entfallen. Das Unterthema „Management der Beziehungen zu Lieferanten, einschließlich Zahlungspraktiken“ wurde zu „Management der Beziehungen zu Lieferanten“ umbenannt, da Zahlungspraktiken als nicht wesentlich beurteilt wurden. Darüber hinaus wurden in allen Themenstandards weitere Auswirkungen, Risiken und Chancen identifiziert, die nicht die Schwelle für die Berichterstattung erreicht haben. Inhärente Risiken werden im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ beschrieben. Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen konnten den Unterthemen der ESRS zugeordnet werden (siehe Grafik). Einzig die Auswirkung des Themas Societal Impact wird über zusätzliche unternehmensspezifische Angaben abgedeckt. Für das Berichtsjahr wird die Möglichkeit genutzt, die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen in den entsprechenden Themenstandards darzustellen. Auch aktuelle finanzielle Effekte werden, soweit wesentlich und erhoben, in den Berichtskapiteln zu den Themenstandards beschrieben.

Themenstandard		Unterthema	Auswirkung/ Risiko/ Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wertschöpfungs- kette	Zeit- horizont
Umweltinformationen	E1: Klimawandel	Klimaschutz	+			
			-			
		Anpassung an den Klimawandel				
		Energie	+			
			-			
	E2: Umweltverschmutzung	Luftverschmutzung	-			
		Wasserverschmutzung	-			
		Bodenverschmutzung	-			
		Besonders besorgniserregende Stoffe	-			
	E3: Wasser	Wasser	-			
	E4: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts	-			
		Auswirkungen und Abhängigkeiten von Ökosystemleistungen	-			
	E5: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ressourcenzuflüsse, einschl. Ressourcennutzung	+			
			-			
		Ressourcenabflüsse	+			
			-			
		Abfall	-			

Themenstandard	Unterthema	Auswirkung/ Risiko/ Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wertschöpfungs- kette	Zeit- horizont
Sozialinformationen	S1: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	+			
		-			
		+			
		-			
	S2: Nachhaltigkeit in der Lieferkette	+			
		-			
		+			
		-			
	S3: Betroffene Gemeinschaften	+			
		-			
	S4: Kundinnen und Kunden	+			
		-			
	Unternehmens- spezifisches Thema	+			

Themenstandard	Unterthema	Auswirkung/ Risiko/ Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wertschöpfungs- kette	Zeit- horizont
Informationen zur Unternehmensführung	Unternehmenskultur	+			
	Schutz von Hinweisgebenden	+			
	Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten	+			
	Management der Beziehungen zu Lieferanten	+			
	Korruption und Bestechung	+			



Chance

Positive
AuswirkungTatsächliche
AuswirkungVorgelagerte
Wertschöpfungs-
ketteKurzfristiger
Zeithorizont
(< 1 Jahr)

Risiko

Negative
AuswirkungPotenzielle
AuswirkungEigener
GeschäftsbereichMittelfristiger
Zeithorizont
(1–5 Jahre)Nachgelagerte
Wertschöpfungs-
ketteLangfristiger
Zeithorizont
(> 5 Jahre)

Einführung in das Umweltmanagement

Der Volkswagen Konzern verfolgt im Hinblick auf die Umwelt das Ziel, mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Unsere Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Mensch und Umwelt auszuüben und mithilfe regenerativer Maßnahmen zu einer Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

ÜBERGREIFENDE INFORMATIONEN ZU DEN MANAGEMENTKONZEPTEN

Im Zusammenhang mit den Umweltstandards der ESRS spielen fünf Managementkonzepte eine zentrale Rolle:

- > Dekarbonisierung
- > Vermeidung von Umweltverschmutzung
- > Nachhaltiges Wassermanagement
- > Biodiversität
- > Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Konzepte stützen sich auf unsere Konzernrichtlinien (KRL) zum Umwelt-Compliance-Managementsystem (UCMS), welche eine wesentliche Rolle in der Unternehmenssteuerung spielen. Ergänzend dazu sind der Code of Conduct, unsere Konzernstrategie, unsere Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, der Code of Conduct für Geschäftspartner, unser Leitbild Umwelt goTOzero, die Umweltpolitik, unsere Dekarbonisierungsstrategie und das Biodiversity Commitment von Bedeutung. Diese adressieren die Umweltverträglichkeit der Produkte, Dienstleistungen und Prozesse sowie den ökologischen Fußabdruck des Volkswagen Konzerns.

Diese konzernweit gültigen Dokumente sind intern und mit Ausnahme der KRL auch öffentlich verfügbar. Auf entsprechende Inhalte gehen wir im folgenden Kapitelverlauf ein. Thematische Spezifikationen finden sich jeweils unter dem Abschnitt „Managementkonzept“ innerhalb der Kapitel zu Umweltinformationen.

Im Code of Conduct ist der Umweltschutz als ein zentraler Unternehmensgrundsatz verankert. Als weltweit tätiges Wirtschaftsunternehmen trägt der Volkswagen Konzern Verantwortung für die Umweltverträglichkeit und Nachhaltigkeit seiner Produkte, Standorte und Services. Der Anspruch ist es, ein globaler Anbieter nachhaltiger Mobilität und ein Vorbild für den Schutz der Umwelt zu sein. Der Volkswagen Konzern setzt auf umweltverträgliche, fortschrittliche und effiziente Technologien und implementiert diese über den gesamten Lebensweg seiner Produkte. Bereits in der Entwicklung und Produktion achtet der Volkswagen Konzern auf einen schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen, eine fortlaufende Reduktion seiner Umweltauswirkungen und die Einhaltung der Umweltschutzgesetze und -regeln. Darüber hinaus wird die Umweltverträglichkeit der Produkte und Herstellungsverfahren kontinuierlich bewertet und bei Bedarf optimiert.

In der Konzernnachhaltigkeitsstrategie nehmen die Themenfelder Klimaschutz und Energie unter der Perspektive der Dekarbonisierung von Geschäftsaktivitäten des Konzerns eine Schlüsselrolle ein. Dabei soll die Innovationskraft genutzt werden, um den ökologischen Fußabdruck über den gesamten Lebenszyklus der Produkte und Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns zu reduzieren. Die Innovationen sollen gleichzeitig die Kundinnen und Kunden darin unterstützen, umweltfreundlicher zu handeln.

Der Volkswagen Konzern richtet sein Handeln im Rahmen von regenerate+ an den Grundsätzen des Schutzes und der Stärkung der Umwelt aus. In diesem Rahmen stellen die Dekarbonisierung, die Etablierung einer Kreislaufwirtschaft und die Erhaltung der Biodiversität Fokusthemen dar. Die Dimension Natur ist dabei ein wesentliches Element des regenerate+ Rahmenprogramms. Der Volkswagen Konzern strebt an, die positive Wirkung seines Handelns in diesem Bereich messbar und nachvollziehbar zu gestalten. Daher ist es eins der zentralen Ziele der Dimension Natur, mehr zu erreichen als nur die Reduktion von Emissionen. Unsere Vision besteht darin, einen positiven Einfluss auf Mensch und Umwelt auszuüben sowie durch regenerative Maßnahmen zur Wiederherstellung und Verbesserung von Ökosystemen und Lebensbedingungen beizutragen.

Mit dem Code of Conduct für Geschäftspartner wird der konzernweite Nachhaltigkeitsfortschritt unterstützt. Um die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzureichen, verpflichten wir Lieferanten, die Anforderungen an ihre direkten Geschäftspartner weiterzugeben. Darüber hinaus engagiert sich der Volkswagen Konzern als verantwortungsvolles Mitglied der Gesellschaft und als Partner für Politik und Wirtschaft. Dabei sucht das Unternehmen aktiv den Dialog über zukünftige Mobilitätskonzepte und eine ökologisch nachhaltige Entwicklung.

Das Leitbild Umwelt goTOzero bildet den Rahmen für alle umweltbezogenen Aktivitäten des Volkswagen Konzerns. Mit diesem Leitbild streben wir an, die Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenswegs unserer Produkte und Mobilitätslösungen zu reduzieren. Die Einhaltung von Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen ist dabei eine Grundvoraussetzung für unser Handeln. Das Leitbild verknüpft unsere Ziele, Kennzahlen, Programme und Maßnahmen und legt den Fokus unseres Handelns auf vier zentrale Handlungsfelder und die darunterliegenden Zielstellungen (siehe Abbildung).



Das Leitbild Umwelt goTOzero befindet sich zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses in einem Review-Prozess, in dessen Rahmen unter anderem die Statements in Bezug auf das 1,5-Grad-Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens an aktuelle externe und interne Entwicklungen angepasst werden sollen (siehe auch Abschnitt „Bekenntnis zum

Pariser Klimaschutzabkommen und unsere Klimaziele“ im Kapitel „Klimawandel“). Eine aktualisierte Version des Leitbildes soll im Laufe des Geschäftsjahres 2026 auf der Webseite des Volkswagen Konzerns veröffentlicht werden.

Das Thema Umwelt-Compliance hat für den Volkswagen Konzern den gleichen hohen Stellenwert wie das aktive Engagement für den Umweltschutz. Dies umfasst nicht nur die Einhaltung gesetzlicher und interner Vorgaben, sondern auch den intensiven Dialog und die Zusammenarbeit mit Stakeholdern. Die Einbindung von Beschäftigten, Kundinnen und Kunden, Geschäftspartnern, Gesetzgebern, Behörden, Nachbarschaft der Standorte und weiteren Interessengruppen ist für den Volkswagen Konzern von zentraler Bedeutung. Ziel ist es, das Verständnis für deren Erwartungen und Anforderungen im Umweltbereich zu vertiefen. Ihre Anregungen fließen in das UCMS ein, werden sorgfältig bewertet und spiegeln sich in den Prozessen, Produkten und Dienstleistungen des Volkswagen Konzerns wider.

Der Volkswagen Konzern hat für seine umweltbezogenen Entscheidungen, für die Steuerung von Projekten und sein Verhalten im Umweltschutz eine Umweltpolitik formuliert. Diese konkretisiert das übergeordnete Leitbild Umwelt goTOzero. Damit werden Leitplanken für das Verhalten und die Arbeitsweise von Führungskräften sowie Beschäftigten zu fünf Themen gesetzt: Führungsverhalten, Compliance, Umweltschutz, Zusammenarbeit mit Stakeholdern und fortlaufende Verbesserung. Die Umweltpolitik hebt beispielsweise die Integration erneuerbarer Energien, die Dekarbonisierung, nachhaltige Lieferketten sowie die Energieeffizienz hervor. Außerdem beabsichtigt der Volkswagen Konzern, die ökologischen Auswirkungen seiner Prozesse, Produkte und Dienstleistungen zu verringern und das UCMS sowie die Umweltleistung kontinuierlich zu verbessern.

Ausgehend vom Leitbild Umwelt und der Umweltpolitik ist der Umweltschutz fest in den Bereichen des Volkswagen Konzerns, wie beispielsweise Produktion, Logistik und Vertrieb, verankert:

- > In der strategischen Vision der Zero Impact Factory entwickelt der Volkswagen Konzern konkrete Schritte hin zu einer nachhaltigeren Produktion. Diese Vision beschreibt eine idealisierte Fabrik, die möglichst klima-, ressourcen- und umweltschonend produziert und somit nachteilige Umweltauswirkungen bei der Fahrzeug- und Komponentenproduktion reduziert. Auf dem Weg dahin wenden die Marken und Standorte die dafür entwickelten Messmethoden und Steuerungsinstrumente an. Weitere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken.“ Die Messmethoden und Steuerungsinstrumente ermöglichen das Erfassen und Reduzieren der quantitativen Umweltauswirkungen der Produktionsstandorte, insbesondere in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser und Abfall. Zusätzlich im Fokus stehen auch qualitative Aspekte wie das Erscheinungsbild der Fabriken, das Engagement für Biodiversität, der Schutz von Böden, ein funktionierendes Umwelt-Compliance-Management, die Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie ein umweltfreundliches Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter- und Gütertransport.
- > Im Rahmen der Initiative goTOzero Impact Logistics arbeiten die Logistikbereiche konzernweit daran, das Leitbild Umwelt goTOzero des Volkswagen Konzerns in der Logistik aktiv umzusetzen. Durch die fortlaufende Optimierung von Transportnetzwerken und Logistikprozessen – unterstützt durch digitale Lösungen – sollen Transporte vermieden und Emissionen reduziert werden. Ergänzend dazu wird der Einsatz emissionsarmer Technologien und alternativer Energieträger im Transport von Produktionsmaterialien und Fahrzeugen gezielt geprüft, pilotiert und vorangetrieben.
- > Das Vertriebsnetz des Volkswagen Konzerns erstreckt sich weltweit auf über 150 Märkte mit knapp 17.000 Handels- und Servicestandorten. Neben dem breiten Angebot an vollelektrischen Fahrzeugen und Hybridmodellen haben wir das Projekt goTOzero Retail ins Leben gerufen, das sich auf die Dekarbonisierung und Steigerung der ESG-Leistung aller Handels- und Servicestandorte fokussiert und unsere Vertriebspartner bei der Umstellung hin zu einem klimaneutralen Geschäftsmodell unterstützen soll.

Eine Konzernrichtlinie für das UCMS regelt die Anforderungen, Aufgaben und Verantwortlichkeiten in Bezug auf Umwelt und Compliance. Sie bildet den Rahmen für die Umsetzung des UCMS über alle Phasen der Geschäftstätigkeit und den gesamten Lebensweg der Fahrzeuge in den Marken und Gesellschaften. Die Richtlinie definiert die Mindestanforderungen an die Gesellschaften und gibt ihnen die Flexibilität, diese in einer Weise umzusetzen, die ihrer Geschäftstätigkeit entspricht. Durch die systematische Umsetzung der Anforderungen aus der KRL zum UCMS wird die Wirksamkeit und Robustheit der Umwelt-Compliance-Managementsysteme der Standorte des Volkswagen Konzerns gestärkt. Festgelegte Rollen und Verantwortlichkeiten sorgen für eine eindeutige Zuordnung von Aufgaben und Kompetenzen. Externe

Zertifizierungen führen, neben der Durchführung interner Audits, zu einer objektiven Bewertung dieser Managementsysteme und sollen deren kontinuierliche Weiterentwicklung absichern. Mithilfe des UCMS wird zudem regelmäßig die Wirksamkeit von Maßnahmen überprüft. Eine detaillierte Erläuterung erfolgt jeweils im Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen“ in den jeweiligen Kapiteln innerhalb der Umweltinformationen. Der Volkswagen Konzern gibt gemäß seines UCMS vor, die Beschäftigten der Gesellschaften und Marken regelmäßig im Hinblick auf Umweltschutz und Umwelt-Compliance zu schulen. Gemäß der KRL sind alle Produktions- und Entwicklungsstandorte im Konzern außerdem aufgefordert, ihre Umweltmanagementsysteme nach ISO 14001 zertifizieren oder nach dem Eco-Management and Audit Scheme (EMAS) validieren zu lassen.

Mit dem Responsible Supply Chain System (ReSC-System) haben wir ein umfassendes Managementsystem etabliert, das menschenrechtliche und umweltbezogene Aspekte in der Lieferkette frühzeitig identifizieren und systematisch adressieren soll. Es zielt darauf ab, negativen Auswirkungen und Risiken entgegenzuwirken oder sie abzustellen, positive Auswirkungen und gegebenenfalls Chancen zu fördern und die Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten kontinuierlich zu verbessern. Das ReSC-System des Volkswagen Konzerns ist auf die Achtung und Förderung der weltweit geltenden Vorschriften zum Schutz der Menschenrechte ausgerichtet.

Die Verantwortlichkeiten des Volkswagen Konzerns im Bereich Umwelt sind klar geregelt. Die konzernweite Steuerung des operativen Umweltschutzes verantworten der Chief Executive Officer (CEO) der Marke Volkswagen Pkw und der Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie (KSK-UE), der von zahlreichen Fachgremien unterstützt wird. Dieser informiert den Konzernvorstand regelmäßig über umwelt- und energierelevante Themen. Der KSK-UE koordiniert konzernweit den Austausch und trifft Entscheidungen zu Umwelt- und Energiethemen. Zu seinen Aufgaben gehören die Implementierung von Ressourceneffizienzprogrammen und die Überwachung der Zielverwirklichung. Als oberstes Umweltgremium des Volkswagen Konzerns hat der KSK-UE eine zentrale Rolle in der umweltbezogenen Entscheidungsfindung. Weitere Gremien übernehmen die Steuerung wichtiger Einzelaspekte, wie zum Beispiel der Konzernsteuerkreis Flotten-Compliance. Klimabezogene Themen werden durch regelmäßige Sitzungen der Konzernsteuerkreise sowie durch einen kontinuierlichen Austausch mit den Leitungen der verschiedenen Forschungs- und Entwicklungseinheiten des Konzerns und der Marken sowie anderer Konzernfunktionen abgestimmt und gesteuert. Zur Unterstützung dieser Abstimmung wurden auf Konzernebene bereichs- und markenübergreifende Arbeitsstrukturen entwickelt. Diese Strukturen bauen auf der Tätigkeit von Gremien wie dem KSK-UE, dem Konzernlenkungsausschuss Produkt-Recycling und der Group Platform Nachhaltigkeit Produkt auf. Das Konzernregelungsmanagement ist zentraler Ansprechpartner für Konzernrichtlinien und überwacht den Gesamtprozess in Bezug auf alle KRL. Jeder verantwortliche Bereich muss die von ihm betreuten KRL und deren Anlagen mindestens einmal jährlich auf Aktualität prüfen und bei Bedarf aktualisieren.

ÜBERGREIFENDE ZIELE UND METRIKEN

Reduktion der spezifischen Umwelteinflüsse durch die Produktion

Das Berichtsjahr 2025 war das langfristig gesetzte Zieljahr zum Erreichen einer Verbesserung der Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) um 45 % pro Fahrzeug beziehungsweise Komponententeil gegenüber 2010. Die UEP ist eine selbst entwickelte Kennzahl, die sich als gewichteter Mittelwert aus den fünf Kennzahlen Energieverbrauch, CO₂-Emissionen, Wasserentnahme, Lösemittlemissionen beziehungsweise flüchtige organische Verbindungen (Volatile Organic Compounds – VOC) und Beseitigungsabfälle ergibt.

Im Basisjahr 2010 lagen der Energieverbrauch bei 2.519 kWh je Fahrzeug, die CO₂-Emissionen bei 1.096 kg je Fahrzeug, die Wasserentnahme bei 4,54 m³ je Fahrzeug, der produktionsspezifische Abfall zur Beseitigung bei 23,3 kg je Fahrzeug und die VOC-Emissionen bei 4,13 kg je Fahrzeug.

Eine Vielzahl erfolgreich umgesetzter Maßnahmen wirkte sich auch 2025 positiv auf die Entwicklung der spezifischen Umweltkennzahlen pro Fahrzeug aus. Die UEP verbesserte sich von 48,5 % im Jahr 2024 auf 53 % im Jahr 2025. Das Ziel von 45 % Verbesserung bis 2025 wurde damit erheblich übertroffen. Die nachfolgende Tabelle zeigt Veränderungen der spezifischen Umweltkennzahlen pro Fahrzeug und macht Veränderungen gegenüber dem Basisjahr 2010 sichtbar.

UMWELTENTLASTUNG PRODUKTION (UEP)

pro Fahrzeug	Einheit	2025	2024
Umweltentlastung Produktion (UEP)	%	-53,0	-48,5
Spezifischer Energiebedarf	%	-23,8	-21,5
Spezifische CO ₂ -Emissionen	%	-71,0	-62,8
Spezifische VOC-Emissionen	%	-69,5	-67,5
Spezifische Wasserentnahme	%	-33,3	-27,1
Spezifischer Abfall zur Beseitigung*	%	-81,9	-79,4

*nur produktionsspezifische Mengen

Das UEP-Ziel steht im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero und unterstützt die Erreichung der Klimaziele sowie die Verbesserung der Energie- und Ressourceneffizienz. Das Ziel leistet außerdem einen Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Kennzahl UEP steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1, E2, E3 und E5. In Bezug auf Klimawandel (E1) werden im Rahmen der UEP die Kennzahlen Energieverbrauch und CO₂-Emissionen pro Fahrzeug berücksichtigt. Hinsichtlich Umweltverschmutzung (E2) berücksichtigt die UEP die VOC-Emissionen pro Fahrzeug. Im Hinblick auf Wasserressourcen (E3) wird die Wasserentnahme pro Fahrzeug einbezogen. Schließlich adressiert die UEP über die Bewertung von Abfällen zur Beseitigung auch das Thema Kreislaufwirtschaft (E5).

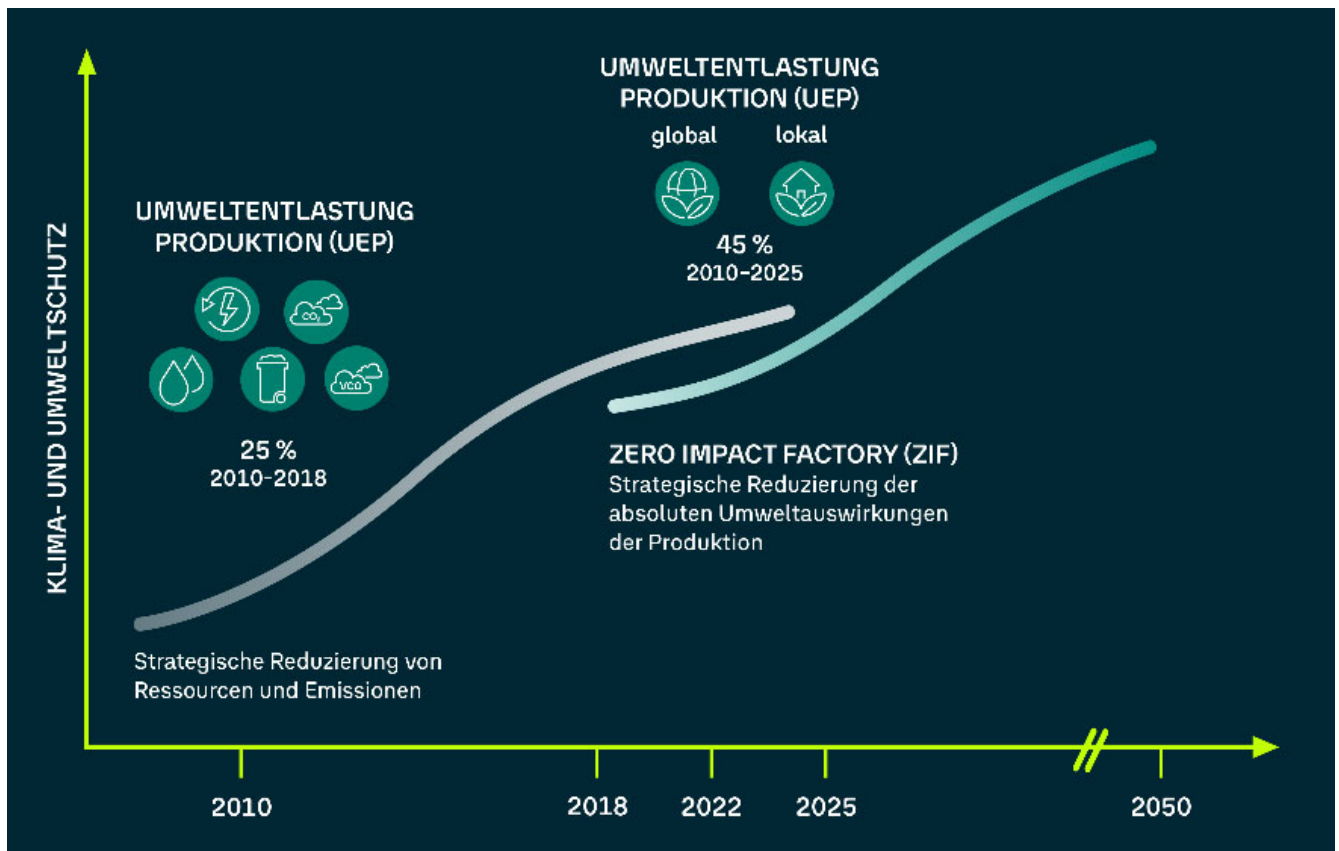
Reduktion der absoluten Umwelteinflüsse durch die Produktion

Mit der strategischen Vision der Zero Impact Factory strebt der Volkswagen Konzern an, die Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte weltweit einheitlich und ganzheitlich zu messen und zu bewerten. Dafür wurden zwei eigenständige Methoden entwickelt: Die Site Checklist analysiert qualitative Aspekte eines Standorts in elf Handlungsfeldern, während die Impact-Points-Methode eine quantitative Bewertung der absoluten Umweltauswirkungen eines Standorts ermöglicht.

Im Rahmen der Impact-Points-Methode verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, die absoluten Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten gegenüber 2018 stufenweise um 37,5 % bis 2030, um 68,8 % bis 2040 und anschließend – als finale Vision – weiter in Richtung bilanzieller Neutralität im Jahr 2050 zu reduzieren. Die Fortschritte werden jährlich überprüft und sollen zukünftig öffentlich kommuniziert werden.

Die Ziele zur Verringerung der Impact Points stehen im Einklang mit dem Leitbild Umwelt goTOzero. Sie unterstützen die Erreichung interner wie externer Klimaziele, die Verbesserung der Energie- und Ressourceneffizienz sowie die Reduktion schädlicher Emissionen in Luft und Gewässern. Die Zielsetzung trägt zur Erreichung der übergeordneten SDGs bei, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Messung der Umweltauswirkungen der Produktion mittels Impact Points bildet die methodische Grundlage zur Erreichung unserer Vision einer Produktion mit minimalen Auswirkungen auf die Umwelt. Nachfolgende Abbildung zeigt die damit einhergehende Transition von der Steuerungskennzahl UEP hin zu den Impact Points.

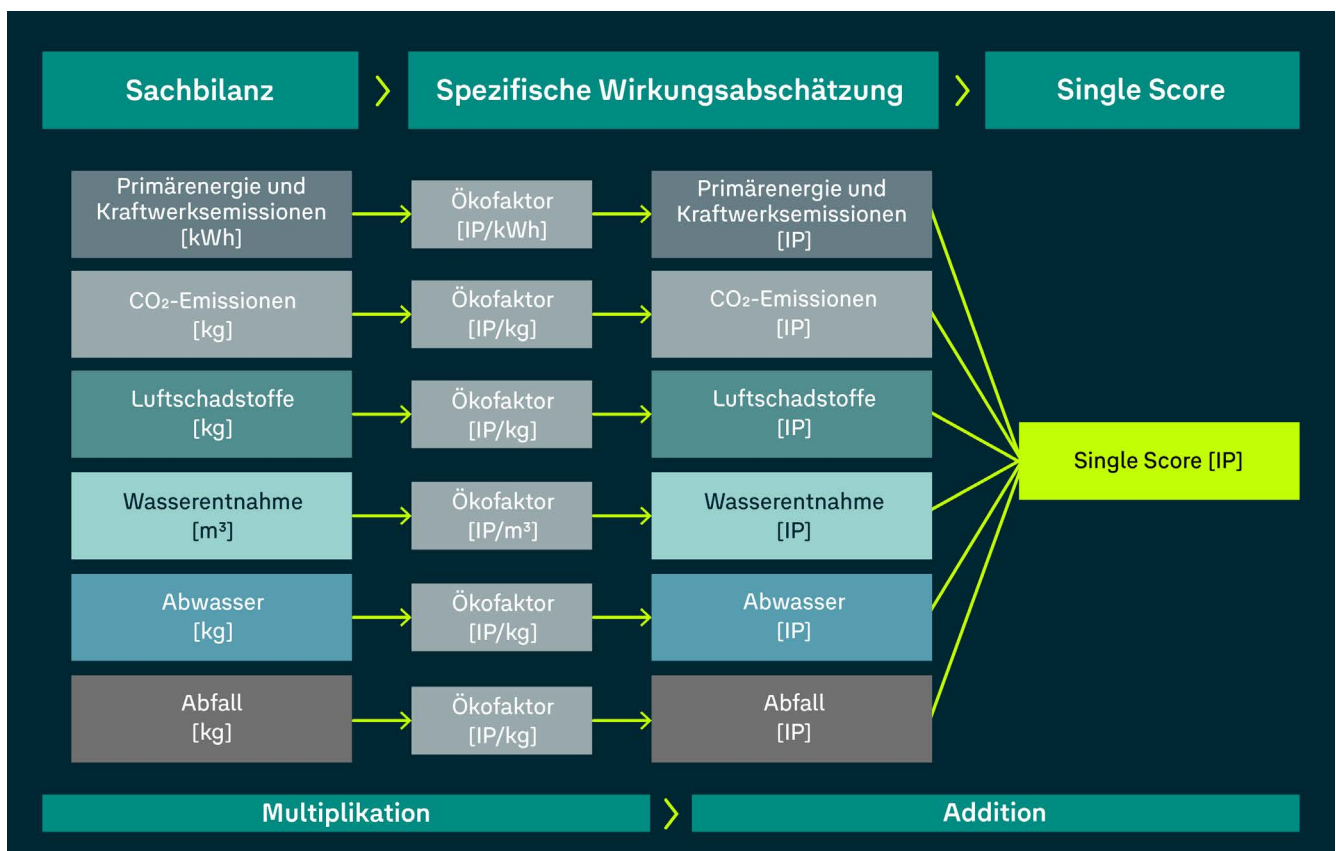


Die Impact-Points-Methode wurde in enger Zusammenarbeit mit wissenschaftlichen Partnern, insbesondere mit der Technischen Universität Berlin, entwickelt und in zwei wissenschaftlichen Veröffentlichungen publiziert. Diese sind öffentlich unter <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0959652622052209> und <https://www.mdpi.com/2071-1050/16/7/3011> abrufbar. Die Impact-Points-Methode basiert auf der Methode der ökologischen Knappheit, die die Wirkung von Schadstoffemissionen und Ressourcenentnahmen auf die Umwelt bewertet. Dabei werden aktuelle Umweltbelastungen in Relation zu den gesellschaftspolitisch als zulässig angesehenen Belastungen gesetzt. Diese sogenannten Belastbarkeitsgrenzen wurden für die Impact-Points-Methode aus nationalen Gesetzgebungen, internationalen Zielen sowie aus wissenschaftlichen Prinzipien abgeleitet. Die Impact-Points-Methode berücksichtigt dabei sechs übergeordnete Umweltaspekte:

- > Primärenergie und Kraftwerksemissionen beziehen sich auf die Bereitstellung und Transmission von Energie durch die Energieinfrastruktur sowie Emissionen am Kraftwerk wie VOC, Stickoxide (NO_x) und Staub (Particulate Matter, PM).
 - > CO₂-Emissionen umfassen den Ausstoß von Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) direkt am Standort (Scope 1) beziehungsweise indirekt durch Energiebezug (Scope 2).
 - > Luftschadstoffe beinhalten den lokalen Ausstoß von Luftschadstoffen wie VOC, Stickoxide und Staub direkt am Standort.
 - > Wasserentnahme berücksichtigt die lokale Wasserentnahme sowie die Nutzung der externen Frischwasserinfrastruktur.
 - > Abwasser bezieht sich auf die Einleitung von Schadstoffen wie Stickstoff (N), Phosphor (P), Nickel (Ni) und Zink (Zn) in lokale Gewässer sowie die Nutzung von externer Abwasserinfrastruktur.
 - > Abfälle berücksichtigen sowohl die Transporte als auch die Entsorgungsprozesse für die in der Produktion entstehenden Abfälle (zum Beispiel Deponierung, thermische und stoffliche Verwertung oder Nutzung als Ersatzrohstoffe).
- Zur Ermittlung der Umweltauswirkungen wird zunächst ein Dateninventar erstellt (Sachbilanz). Anschließend erfolgt die Ermittlung der Umweltauswirkungen je Umweltaspekt durch Multiplikation mit sogenannten Ökofaktoren

(Wirkungsabschätzung). Die Höhe eines Ökofaktors beschreibt die Relevanz des jeweiligen Umweltaspekts, wie beispielsweise CO₂e-Emissionen, im Vergleich zu anderen Aspekten. Die Ökofaktoren berücksichtigen dabei sowohl planetare Grenzen als auch politische Zielsetzungen der Länder, in denen der Volkswagen Konzern Produktionsstandorte betreibt. So erzeugt zum Beispiel die Wasserentnahme an einem Standort mit geringem lokalen Wasserrisiko weniger Impact Points als an einem Standort mit hohem lokalen Wasserrisiko. Hieraus ergibt sich eine Gewichtung der Umweltaspekte.

Die nachfolgende Abbildung zeigt eine schematische Darstellung des Berechnungsweges zur Impact-Points-Methode.



Die Kennzahl der Impact Points steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1, E2, E3 und E5. In Bezug auf Klimawandel (E1) berücksichtigen die Impact Points sowohl die Umweltaspekte Primärenergie und Kraftwerksemissionen als auch CO₂-Emissionen. Hinsichtlich Umweltverschmutzung (E2) bezieht die Methode die Umweltaspekte Luftschadstoffe und Abwasser ein. Im Hinblick auf Wasser (E3) wird der Umweltaspekt Wasserentnahme berücksichtigt. Schließlich adressieren die Impact Points über den Umweltaspekt Abfall auch das Thema Kreislaufwirtschaft (E5).

Berücksichtigung qualitativer Umweltaspekte in der Produktion

Die intern entwickelte Site Checklist stellt neben den Impact Points die zweite Bewertungsmethode im Rahmen der strategischen Vision Zero Impact Factory dar. Mit ihr wird die Umsetzung festgelegter Kriterien hinsichtlich umweltbezogener Eigenschaften einer Fabrik in elf Handlungsfeldern nachverfolgt. Der Volkswagen Konzern strebt für seine Produktionsstandorte bis zum Jahr 2030 im Mittel mindestens einen Erfüllungsgrad von 60% der Site Checklist an. Bis 2040 soll dieser Wert auf 73,4% und bis 2050 auf 87,2% steigen. Diese Zielsetzung gilt für Produktionsstandorte, die Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Komponenten herstellen. Im Basisjahr 2022 lag die Absprungbasis

konzernweit bei 44,5 % durchschnittlicher Erfüllung der Site Checklist. Die Fortschritte werden jährlich überprüft und sollen zukünftig öffentlich kommuniziert werden.

Die Zielsetzung trägt zur Erreichung der übergeordneten SDGs bei, insbesondere zu den Zielen SDG 6 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 7 (bezahlbare und saubere Energie), SDG 9 (Industrie, Innovation und Infrastruktur), SDG 12 (nachhaltiger Konsum und Produktion), SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz) und SDG 15 (Leben an Land).

Die Site Checklist wurde in Zusammenarbeit mit verschiedenen Konzernfachbereichen, Marken und Gesellschaften entwickelt und orientiert sich an internen sowie externen Vorgaben wie beispielsweise dem EU Green Deal und der EU-BREF-Dokumentation für die besten verfügbaren Technologien (BAT – Best Available Techniques).

Die Site Checklist umfasst elf Handlungsfelder mit insgesamt über 140 überwiegend qualitativen Umweltkriterien: Umwelt Compliance, Architektur und Wahrnehmung, Planung, Digitalisierung, Wasser, Energie und CO₂, Material, Boden, Biodiversität, Schadstoffe sowie Mobilität. Die Handlungsfelder und Kriterien werden regelmäßig evaluiert und bei Bedarf aktualisiert. Die Standorte bewerten jedes Kriterium als erfüllt oder nicht erfüllt. Kriterien dürfen dabei nur als erfüllt bewertet werden, wenn dies mit geeigneten Prüfnachweisen belegt ist. Zulässige Nachweise und Mindestkriterien sind in einem internen Leitfaden definiert. Aus der Erfüllung der Einzelkriterien ergibt sich für jedes der elf Handlungsfelder ein Erfüllungsgrad zwischen 0 % (kein Kriterium erfüllt) und 100 % (alle Kriterien erfüllt). Die Standortergebnisse berechnen sich jeweils als Mittelwert dieser Erfüllungsgrade, wobei alle Handlungsfelder gleich gewichtet werden. Das Konzernergebnis ergibt sich schließlich als Mittelwert aller Standortergebnisse.

Die Methode der Site Checklist mit ihren elf Handlungsfeldern steht in direktem Zusammenhang mit den Umweltstandards ESRS E1 bis E5. Ein Bezug zum Thema Klimawandel (E1) wird insbesondere über die Handlungsfelder Energie und CO₂ und Mobilität hergestellt. Die Handlungsfelder Boden und Schadstoffe stehen in direktem Zusammenhang mit dem Thema Umweltverschmutzung (E2). Hinsichtlich Wasser (E3) enthält die Site Checklist ein gleichnamiges Handlungsfeld mit entsprechenden Bewertungskriterien. Das Handlungsfeld Biodiversität steht in Zusammenhang mit dem Thema Biologische Vielfalt und Ökosysteme (E4). Schließlich adressiert das Handlungsfeld Material das Themenfeld Kreislaufwirtschaft (E5).

Erhöhung der Anzahl von Lieferanten mit Umweltzertifizierungen

Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, seine Umweltauswirkungen in der vorgelagerten Lieferkette zu verbessern. Dafür wurde im Rahmen der regenerate+ das Ziel gesetzt, bis 2040 nachweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95 % der relevanten direkten Lieferanten ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem (zum Beispiel gemäß ISO 14001 oder EMAS) etabliert haben. Das Ziel gilt für Lieferanten mit Produktionsstandorten, an denen mehr als 100 Arbeitskräfte beschäftigt sind und ist durch den Code of Conduct für Geschäftspartner vertraglich bindend. Seit 2022 ist ein Nachweis darüber im Rahmen des Volkswagen Konzern Sustainability Ratings (S-Rating) erforderlich.

Als Ausgangspunkt für die Fortschrittsmessung dient das Jahr 2023, in dem 80 % der Lieferanten bereits ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem besaßen. Im Berichtsjahr konnte der Anteil auf 86 % erhöht werden.

Zur Erreichung des Ziels bis 2040 werden die Fortschritte jährlich durch das Nachhaltigkeitsmanagement der Beschaffung überwacht. Die Methodik basiert auf einem standardisierten Fragebogen zur Selbsteinschätzung, dessen Angaben und Dokumente von einem externen Dienstleister zentral überprüft und validiert werden. Zudem erfolgt eine Risikoanalyse unter Einbeziehung von Daten externer Dienstleister und risikobasierten Audits. Damit sollen auf die Zielerreichung hingewirkt und regelmäßige Abweichungen frühzeitig erkannt werden.

Einheitliche Erfassung von Umweltdaten

Die Umweltdaten der Standorte stellen eine wichtige Grundlage für die Ermittlung quantitativer Kennzahlen dar, die in den Kapiteln ESRS E1 bis E5 berichtet werden. Der Umfang der betrachteten Standorte wird im Kapitel „Allgemeine Informationen“ beschrieben. Mit der internen Konzernnorm VW 98000 legt der Volkswagen Konzern fest, wie diese sogenannten Umweltindikatoren innerhalb des Unternehmens einheitlich ermittelt und dokumentiert werden sollen. Insgesamt werden circa 200 Umweltindikatoren auf Standortebene erfasst und über das interne Umweltinformationssystem (UIS) berichtet. Die Bereitstellung der Umweltindikatoren liegt in der Zuständigkeit und Verantwortung des jeweiligen Standorts.

Für die Erfassung von Umweltindikatoren sind grundsätzlich folgende Verfahren zulässig: Mit höchster Priorität sollen direkte Messungen physikalischer Größen erfolgen. Dies beinhaltet beispielsweise die Messung der Abwassermengen mittels Durchflussmessgeräten, die Ermittlung der Abfallmengen mittels Wiegen oder die Ablesung von Energieverbräuchen an Energiezählern. Mit nachrangiger Priorität ist eine Berechnung von Umweltindikatoren aus Messgrößen zulässig, falls eine direkte Messung technisch oder wirtschaftlich nicht realisierbar ist. Dies gilt etwa für die freigesetzte Menge an CO₂e aus der Nutzung von Brennstoffen oder die Emission von Schadstoffen ins Abwasser, welche üblicherweise auf Grundlage von Stichprobenmessungen extrapoliert wird. Mit geringster Priorität ist eine Schätzung von Indikatoren auf Basis nachvollziehbarer Annahmen zulässig – beispielsweise einer proportionalen Abhängigkeit der Abfallmenge von der gefertigten Stückzahl. Grundsätzlich müssen alle angewandten Verfahren durch unabhängige Dritte, wie beispielsweise Zertifizierer oder Wirtschaftsprüfer, nachvollziehbar und prüfbar sein.

Umweltangaben werden entsprechend der ESRS-Anforderungen für E1-5 (Energie), E1-6 (THG-Emissionen), E2-4 (Emissionen in Luft und Wasser) und E4-SBM3 (biodiversitätssensible Gebiete) für den Volkswagen Konzern und Gesellschaften mit operativer Kontrolle dargestellt (gemäß Berichtsumfang des Kapitels „Allgemeine Informationen“). Kennzahlen, die über diese Offenlegungsanforderungen hinausgehen, werden für die Gesellschaften mit operativer Kontrolle freiwillig berichtet.

Klimawandel

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und beabsichtigt, bis 2050 ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN IM BEREICH KLIMASCHUTZ UND ENERGIE

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Klimaschutz				
Der Volkswagen Konzern verfolgt das Ziel, die Treibhausgasemissionen (THG-Emissionen) in der Wertschöpfungskette zu reduzieren. Die größten Effekte zeigen sich hierbei in der nachgelagerten Wertschöpfungskette durch den Wandel zur E-Mobilität in der Nutzungsphase und den so steigenden Anteil an elektrischen Antrieben der Fahrzeuge. Die vorgelagerten THG-Emissionen können durch die Umstellung auf klimafreundlichere Prozesse und Produkte reduziert werden. In eigenen Geschäftstätigkeiten können die THG-Emissionen durch die Entwicklung von Produkten mit einem geringen THG-Fußabdruck reduziert werden, zum Beispiel durch die Verwendung von nachhaltigen Materialien oder die Entwicklung hocheffizienter Motoren.	+			
THG-Emissionen entstehen insbesondere in der Nutzungsphase bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden. Zudem entstehen THG-Emissionen durch den Abbau und die Verarbeitung von Rohstoffen und durch die Herstellung von Komponenten in der Lieferkette sowie im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit.	-			
Das Risiko einer Verfehlung der gesetzlichen weltweiten Flottenemissionsziele, beispielsweise bedingt durch eine nicht ausreichende Umstellung auf elektrische Antriebe oder fehlende Marktresonanz, wurde für den Volkswagen Konzern als wesentliches Übergangsrisiko definiert. Finanzielle Effekte ergeben sich vor allem durch drohende Strafzahlungen. In diesem Zusammenhang wurde im Berichtsjahr ein mittlerer dreistelliger Millionen-Euro-Betrag den Rückstellungen zugeführt. Auch im Jahr 2026 sind voraussichtlich finanzielle Effekte mit diesem Risiko verbunden.				
Anpassung an den Klimawandel				
Die vorgelagerte Lieferkette wird prozess- und datengestützt sowohl im Kurzfrist- als auch im Langfristbereich überwacht und untersucht. Basierend auf aktuellen Vorhersagen zum Klimawandel wird die vorgelagerte Lieferkette des Volkswagen Konzerns zukünftig klimabedingten Gefahren ebenfalls stärker ausgesetzt sein. Als Konsequenz kann es zu Versorgungsstörungen und Anpassungen der Produktionsprogramme in den Produktionsstandorten des Konzerns kommen. Dies wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als physisches wesentliches Risiko identifiziert.				

Energie

Die positiven Effekte zur Verringerung der Nutzung fossiler Energien entstehen durch Nutzung erneuerbarer Energien – vor allem für den Fahrzeugantrieb, durch die Umstellung der Produktion sowie durch Anpassungen in der Lieferkette. Dazu gehören beispielsweise ein höherer Anteil an elektrisch angetriebenen Fahrzeugen, die mit erneuerbaren Energien geladen werden, die Nutzung von Grünstrom an Standorten sowie die Festlegung von Obergrenzen für CO₂-Emissionen pro relevantem Bauteil.

Die Transformation des Volkswagen Konzerns hin zur E-Mobilität wird insbesondere Auswirkung auf die Nutzung der Fahrzeuge haben. In der aktuellen Marktsituation zeichnet sich zwar eine Verlangsamung der Transformation ab, jedoch wird der zunehmende Einsatz von Elektrofahrzeugen zu einer Reduktion des Primärenergiebedarfs führen.

Die Auswirkung ergibt sich aus der Nutzung des verbleibenden Anteils fossiler Energien entlang der Wertschöpfungskette, da die Herstellung und Nutzung von fossilen Energien mit THG- und weiteren Emissionen verbunden sind.



Chance



Positive Auswirkung



Tatsächliche Auswirkung



Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)



Risiko



Negative Auswirkung



Potenzielle Auswirkung



Eigener Geschäftsbereich

Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)



Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Die Prozesse zur Identifizierung möglicher Auswirkungen sind im Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ des Kapitels „Allgemeine Informationen“ beschrieben.

Prozessbeschreibung und Ergebnisse Klimarisikoanalyse Übergangsrisiken

Die Identifizierung von möglichen Übergangsrisiken und -chancen erfolgte mithilfe einer Szenarioanalyse sowie auf Basis weiterer unternehmensinterner Quellen im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen“ des Kapitels „Allgemeine Informationen“).

Die Zeithorizonte der Analyse entsprechen dabei den allgemeinen Festlegungen in diesem Bericht. Unter dem Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen“ des Kapitels „Allgemeine Informationen“ sind die Verbindungen zwischen der Lebensdauer der Kapitalgüter und den Zeithorizonten der strategischen Planung dargestellt.

Für die Szenarioanalyse wurden die Szenarien „Announced Pledges“ (APS) sowie „Net Zero Emissions by 2050“ (NZE) der Internationalen Energieagentur (IEA) herangezogen. Maßgebliche Quellen waren der IEA-Bericht „Net Zero Roadmap: A Global Pathway to Keep the 1.5 °C Goal in Reach – 2023 Update“ sowie der „Global EV-Outlook 2024“. Die Berichte berücksichtigen die zum Erstellungszeitpunkt aktuellen International Panel for Climate Change (IPCC)-Sachstandsberichte und damit den aktuellen Stand der Klimawissenschaft. Das zugrundeliegende „Global Energy and Climate Model“ der IEA modelliert nicht nur die Transformation des Transportsektors, sondern auch weitere, für Wertschöpfungskette und Geschäftsmodell des Konzerns relevante Sektoren wie Energie- und Rohstoffproduktion.

Das Szenario NZE richtet sich in seinem Ambitionsgrad am Idealziel des Pariser Klimaschutzabkommens aus, die Erderwärmung auf 1,5 °C zu begrenzen; das Szenario sieht eine begrenzte Überschreitung der 1,5 °C-Grenze vor, wobei der globale Temperaturanstieg bis 2100 auf etwa 1,4 °C zurückgeht.

Damit eignet es sich für eine Einschätzung einer maximal zu erwartenden Intensität und Geschwindigkeit der Übergangsereignisse und somit der maximalen Risikoexposition. Aufgrund seines normativen Charakters und der begrenzten praktischen Umsetzbarkeit wird es jedoch nicht als Richtschnur für die Strategieentwicklung herangezogen. Das APS-Szenario der IEA basiert hingegen auf den aktuell veröffentlichten Verpflichtungen der staatlichen Akteure. Es entspricht einem globalen Temperaturanstieg von deutlich unter 2 °C. Weitere Verläufe mit geringerer Intensität und

Geschwindigkeit der Übergangsereignisse wurden zudem im Rahmen der Strategieentwicklung durch den Volkswagen Konzern untersucht, um Unsicherheiten hinsichtlich der Ausprägung der Risikotreiber zu adressieren (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz“). Hierbei wurden keine zusätzlichen Risiken identifiziert.

Die IEA-Szenarien betrachten verschiedene Zeithorizonte; speziell zum Transportsektor sind konkrete Aussagen zu den Zeitpunkten 2030, 2035 und 2050 enthalten. Der Fokus der Analyse lag auf der Entwicklung bis 2030 für den mittelfristigen Zeithorizont sowie 2035 für den langfristigen Zeithorizont.

Auf Basis der Szenarien konnten mehrere relevante Übergangsereignisse identifiziert werden. Die Szenarien basieren auf der Annahme, dass Regierungen weltweit ambitionierte Klimapolitiken umsetzen, darunter CO₂-Bepreisung, strengere Flotten-Emissionsstandards und Verbote für Neuzulassungen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in wichtigen Märkten. Zugleich wird der Ausbau von Anreizsystemen zur Förderung elektrischer Fahrzeuge angenommen.

Marktseitig nehmen die Szenarien an, dass steigende Verfügbarkeit und Kostenrückgang die Nachfrage nach elektrischen Fahrzeugen zusätzlich vorantreiben. Voraussetzung hierfür ist jedoch der schnelle Ausbau der Ladeinfrastruktur. Unter diesen Annahmen machen Elektrofahrzeuge im Jahr 2030 je nach Szenario etwa zwischen der Hälfte und zwei Drittel der weltweit verkauften Pkw aus. Diese Entwicklung kann allerdings regional stark unterschiedlich ausfallen.

Hierdurch ergibt sich mittel- bis langfristig eine erhöhte Nachfrage nach Batterierohstoffen sowie nachhaltig produzierten und kreislauffähigen Materialien. Für diese kann es zu eingeschränkter Verfügbarkeit und Preissteigerungen kommen.

Aus technologischer Perspektive setzen die Szenarien eine Weiterentwicklung der derzeitigen Batterietechnologie sowie sektorübergreifend eine weitere Steigerung der Energieeffizienz voraus. Hierdurch könnten die Emissionen aus der vorgelagerten Wertschöpfungskette merklich gesenkt werden.

Die Übergangsereignisse wurden entlang der Wertschöpfungskette verortet sowie qualitativ hinsichtlich Auswirkungen auf Strategie und Geschäftsmodell in Form möglicher Risiken und Chancen analysiert. Diese wurden mit den in der doppelten Wesentlichkeitsanalyse formulierten Risiken und Chancen abgeglichen.

Die Bewertung erfolgte im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse durch relevante Fachbereiche, in Abstimmung mit dem Konzern-Risikomanagement und dem Nachhaltigkeitsmanagement (siehe Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ im Kapitel „Allgemeine Informationen“).

Wesentliche Risiken, die aus dem Bedarf an nachhaltigen Rohstoffen resultieren, sind im Kapitel „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“ beschrieben.

Physische Risiken

Für die Bewertung klimabezogener Risiken der eigenen Standorte wurden Klimagefahren für rund 200 der wichtigsten Konzernstandorte untersucht. Diese umfassen sämtliche Produktionsstandorte sowie wichtige Vertriebs-, Verwaltungs- und Entwicklungsstandorte. Für die Bewertung von klimabezogenen physischen Risiken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette wurden Klimagefahren für circa 1.000 wichtige Zuliefererstandorte untersucht.

Die Untersuchung erfolgte über ein Software-Tool, welches die Geokoordinaten der Standorte nutzt. Es wurden sowohl chronische Gefahren wie Hitze- und Kältestress als auch akute physische Gefahren wie Flussüberschwemmungen oder Sturmfluten analysiert.

Die Betrachtungszeiträume sind an denen des genutzten Software-Tools ausgerichtet und stimmen weitgehend mit den in diesem Bericht angelegten Zeiträumen überein. Der kurzfristige Zeitraum entspricht dem der Status quo-Betrachtung im Tool. Der mittelfristige Zeitraum betrachtet die Entwicklung bis 2030 und stimmt mit dem Zeitraum der strategischen Planung des Konzerns einschließlich der Planung der Kapitalallokation überein. Der langfristige Zeithorizont betrachtet die Entwicklung bis 2050, um der potenziellen Lebensdauer der Vermögenswerte Rechnung zu tragen.

Für die Prognose wurde das Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP5-8.5) - Szenario des IPCC herangezogen, welches ein Hochemissionsszenario nach dem aktuellen Stand der Klimawissenschaften darstellt und somit die maximal zu erwartende Risikoexposition hinsichtlich Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit plausibel abdeckt. Es

prognostiziert bis Ende des 21. Jahrhunderts eine Erwärmung von 3,3 °C bis 5,7 °C und basiert auf intensiver fossiler Brennstoffnutzung, wirtschaftlichem Wachstum und energieintensiven Lebensstilen.

Für die eigene Geschäftstätigkeit wurde festgestellt, dass ein Teil der untersuchten Standorte bereits heute gegenüber relevanten Klimagefahren exponiert ist, wie etwa Flussüberschwemmungen oder Sturmfluten. Im Rahmen der Risikoanalyse wurden auch weitere Stressfaktoren (zum Beispiel Hitzestress, Kältestress, Niederschlag) mit untersucht.

Das Risiko durch direkte Schäden und einen daraus resultierenden Ausfall der Produktion wurde insgesamt anhand der zu erwartenden finanziellen Auswirkungen auf den Volkswagen Konzern im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse über alle betrachteten Zeithorizonte als nicht wesentlich eingestuft.

Für die vorgelagerte Wertschöpfungskette wurde festgestellt, dass knapp 1/7 der untersuchten Lieferantenstandorte bereits heute gegenüber relevanten Klimagefahren wie Flussüberschwemmungen und Sturmfluten exponiert sind.

Speziell im Hochemissions-Szenario würden viele Klimagefahren wie zum Beispiel Überschwemmungen in den kommenden Jahrzehnten noch deutlich zunehmen, wodurch künftig Störungen in der Lieferkette häufiger beziehungsweise mit größerem Ausmaß auftreten könnten.

Je nach Schwere und Dauer der Lieferverzögerung der betroffenen Bauteilgruppen sowie der konkreten Sourcing-Situation können längere und ausgedehnte Betriebsunterbrechungen, welche potenziell auch mehrere Produktionslinien und/oder Standorte umfassen könnten, nicht ausgeschlossen werden. Dies wurde im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse als wesentliches Risiko über alle betrachteten Zeithorizonte identifiziert.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die identifizierten wesentlichen Auswirkungen und Risiken im Feld Klimaschutz und Energie haben Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Strategie des Konzerns. Eine detaillierte strategische Einordnung der wesentlichen Auswirkungen und Risiken erfolgt im Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan“.

Informationen zur künftigen Anpassungsfähigkeit von Strategie und Geschäftsmodell im Hinblick auf wesentliche Übergangsrisiken finden sich im Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz“.

Die wesentlichen Auswirkungen und Risiken werden durch Richtlinien, Maßnahmen und Ziele auf unterschiedlichen Ebenen adressiert. Im Vordergrund stehen die Minderung negativer Auswirkungen, die Stärkung positiver Auswirkungen sowie die Vermeidung beziehungsweise Minderung wesentlicher Risiken.

Die Richtlinien und übergeordneten Maßnahmen im Hinblick auf die beschriebenen wesentlichen positiven und negativen Auswirkungen im Bereich Klimaschutz und Energie werden im Abschnitt „Minderung des Klimawandels und Energieeffizienz“ beschrieben. Unter dem Abschnitt „Einsatz erneuerbarer Energien“ werden weitere Maßnahmen bezogen auf die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit sowie der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette beschrieben, inklusive der Nutzungsphase der Produkte.

Weitere Details und Umsetzungsbeispiele zu Maßnahmen finden sich im Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“. Dabei zielen die Maßnahmen in den Abschnitten „Keine Dekarbonisierung ohne E-Mobilität“, „Steigerung der Fahrzeugeffizienz“, „Bilanziell CO₂e-neutrale Nutzungsphase“ sowie „Beitrag zu einer klimaschonenden Logistik und Hard-to-Abate-Sektoren“ auf die Auswirkungen in der Nutzungsphase der Produkte. Die Maßnahmen unter den Abschnitten „Klimaschutz in der Fertigung“, „Zero Impact Logistics“ und „Dekarbonisierung der Händler-netze“ betreffen die Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit sowie Teile der nachgelagerten Wertschöpfungskette. Die Maßnahmen in Bezug auf die vorgelagerte Lieferkette werden unter dem Abschnitt „Vorgaben für Dekarbonisierung in der Lieferkette“ dargestellt.

Richtlinien und Maßnahmen zur Steuerung der wesentlichen Risiken sind im Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz“ dargestellt.

Das unter dem Abschnitt „Reduktion der Scope 3 THG-Emissionen in der Nutzungsphase“ dargestellte Ziel zählt zudem auf das identifizierte wesentliche Übergangsrisiko ein. Gleiches gilt für die in den Abschnitten „Keine Dekarbonisierung ohne E-Mobilität“ und „Steigerung der Fahrzeugeffizienz“ dargestellten Maßnahmen.

STRATEGIE: KLIMAWANDEL UND ÜBERGANGSPLAN

Strategie für den Klimawandel

Nachhaltigkeit wird ein bedeutsames Thema in der Geschäftswelt bleiben und weiter an Bedeutung gewinnen, getrieben durch die immer stärker wahrnehmbaren Folgen des Klimawandels, ein größeres Bewusstsein für nachhaltige Lebensstile bei den Kundinnen und Kunden und nicht zuletzt durch Rahmenbedingungen wie dem Pariser Klimaschutzabkommen.

Die Dekarbonisierung ist ein Kernbestandteil der Konzernaktivitäten und nimmt eine Schlüsselrolle in der Strategie des Volkswagen Konzerns ein. Unsere Dekarbonisierungsstrategie umfasst grundsätzlich den gesamten Konzern. Ein konzernweiter Dekarbonisierungsplan im Sinne des ESRS E1 Paragraph 16 liegt bisher noch nicht vor, da die TRATON GROUP und Everllence (vormals MAN Energy Solutions) über keine Übergangspläne verfügen. Die im Folgenden dargestellten Maßnahmen und Kennzahlen zur Implementierung des Dekarbonisierungsprogramms fokussieren sich auf den Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge des fahrzeugbezogenen Geschäfts. Die durch die Digitalisierung und Elektrifizierung getriebene Transformation erfordert umfassende Investitionen, welche in der Konzernstrategie verankert und in der Mittelfristplanung berücksichtigt sind.

Operationalisierung des Dekarbonisierungsprogramms

Unser Dekarbonisierungsprogramm schließt den gesamten Lebensweg unserer Produkte ein. Es wird über eine klare Maßnahmenhierarchie operationalisiert. Für das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird diese Maßnahmenhierarchie im Folgenden beschrieben: An erster Stelle stehen Maßnahmen, mit denen sich CO₂e-Emissionen vermeiden lassen. An zweiter Stelle folgen die Maßnahmen, mit denen der Konzern die Energieversorgung in der gesamten Wertschöpfungskette und in allen Lebensphasen eines Fahrzeugs sukzessive auf regenerative Energie umstellen will. Zuletzt werden in ausgewählten Fällen nicht vermeidbare CO₂-Äquivalent (CO₂e)-Emissionen über Klimaschutzprojekte kompensiert, die höchsten internationalen Standards Rechnung tragen. Weiterführende Informationen folgen im Abschnitt „Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen“.

Innerhalb der Maßnahmenhierarchie definiert der Volkswagen Konzern vier wesentliche Dekarbonisierungshebel, über die die Erreichung der Emissionsreduktionsziele geplant ist. Diese Dekarbonisierungshebel werden im Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“ näher erläutert. Konkrete Maßnahmen zur Zielerreichung werden beispielsweise in den Abschnitten „Klimaschutz in der Fertigung“ und „Keine Dekarbonisierung ohne E-Mobilität“ beschrieben.

Bekenntnis zum Pariser Klimaschutzabkommen und unsere Klimaziele

Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen¹. Unsere Ambition ist es, als Unternehmen bis 2050 bilanziell CO₂-neutral zu sein. Dieses Ziel wollen wir mithilfe unserer oben beschriebenen Maßnahmenhierarchie erreichen, wobei wir mit klarer Priorität zuerst Emissionen verringern und vermeiden und nur für schwer oder nicht zu vermeidende Emissionen Offsetting-Maßnahmen anwenden wollen. Für die Produktion und die dazugehörigen Scope 1 und 2 Emissionen haben wir uns dieses Ziel bereits für 2040 gesetzt, nähere Informationen finden sich im Abschnitt „Reduktion der Scope 1- und 2- THG-Emissionen“. Weitere zertifizierte Ziele gibt es für die Nutzungsphase (Scope 3 - Kategorie 11), die im Abschnitt „Reduktion der Scope 3 THG-Emissionen in der Nutzungsphase“ genauer beschrieben werden.

Strategische Umsetzung durch das konzernweite Nachhaltigkeitsmanagement

Im Volkswagen Konzern ist ein konzernweites Nachhaltigkeitsmanagement etabliert, das auch das Thema Klimaschutz umfasst. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer internen Konzernrichtlinie festgehalten.

¹ Aufgrund veränderter politischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen sowie volatiler Märkte ist aktuell eine belastbare Ableitung eines 1,5 °C - Klimatransitionspfades, für den es derzeit keine finalen Anforderungen der SBTi gibt, insbesondere für die durch uns nicht direkt beeinflussbaren Scope 3-Emissionen, die maßgeblich vom Absatz der vollelektrischen Fahrzeuge abhängen, nicht darstellbar.

Der Fortschritt des Übergangsplans wird durch die strategischen Kennzahlen gemessen. Die strategischen Kennzahlen sind unter anderem Scope 1, 2 und 3 - Emissionen, der Dekarbonisierungsindex (DKI) und der Anteil der Elektrofahrzeuge (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „THG-Emissionen“ sowie Kapitel „Allgemeine Informationen“). Diese dienen auch der Fortschrittskontrolle innerhalb der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+.

Aktivitäten im Rahmen der EU-Taxonomie

Detaillierte Ausführungen zur EU-Taxonomie erfolgen im Kapitel „EU-Taxonomie“.

Produktionskapazitäten und technische Anlagen

Produktionskapazitäten und technische Anlagen, die auf die Herstellung von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren fokussiert sind, laufen Gefahr, im Zuge des Übergangs zu einer dekarbonisierten Wirtschaftsweise an Wert zu verlieren und möglicherweise zu sogenannten „gestrandeten Vermögenswerten“ zu werden. Der Anteil dieser Investitionen in Scope 1 und 2 ist im Vergleich zu den Scope 3 - Emissionen des Unternehmens jedoch nachgelagert, da er sich im Wesentlichen auf die Herstellung der Fahrzeuge beschränkt. Der Konzern begegnet diesem Risiko durch die Fokussierung seines Investitionsprogramms auf innovative Fertigungskonzepte, die der Transformation des Unternehmens dienen.

Exposition hinsichtlich Kohle-, Öl- oder Gasaktivitäten

Der Volkswagen Konzern konzentriert sich auf die Herstellung, den Vertrieb und das Marketing von Kraftfahrzeugen und Mobilitätslösungen. Der Hauptwirtschaftszweig des Unternehmens ist die Herstellung von Kraftfahrzeugen. Ausschließlich Investitionen in diesen Wirtschaftszweig sind als wesentlich eingestuft worden. Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten hat sich ergeben, dass Aktivitäten mit Kohle, Öl und Gas im Wesentlichen nur im Zusammenhang mit dem fahrzeugbezogenen Geschäft stattfinden und diesem zuzurechnen sind.

Angabe zu Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten

Im Rahmen der Climate Benchmark Regulation wurden die Ausschlusskriterien für Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte überprüft. Dabei wurde festgestellt, dass Anhang 12.1 nicht zutreffend ist. Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte sind Indizes, die besonderen Kriterien unterliegen und von Anbietern entlang dieser sowie eigener Kriterien zusammengestellt werden. Zudem ist gemäß Anhang 12.2 kein Ausschluss durch Administratoren von Paris-abgestimmten EU-Referenzwerten bekannt.

Verantwortlichkeiten für die nachhaltige Umsetzung

Detaillierte Informationen hinsichtlich der Verantwortlichkeiten finden sich im Abschnitt „Nachhaltigkeitsmanagement“ des Kapitels „Allgemeine Informationen“.

STRATEGIE: KLIMAWANDELRESILIENZ

Die Resilienzanalyse wurde im Jahr 2024 durchgeführt und baut auf den Ergebnissen der Klimarisikoanalyse (siehe Abschnitt „Prozessbeschreibung und Ergebnisse Klimarisikoanalyse“) und der Wesentlichkeitsanalyse (siehe Abschnitt „Vorgehensweise bei der Identifizierung der wesentlichen Informationen“ des Kapitels „Allgemeine Informationen“) auf. Zudem wurden die in der Szenarioanalyse erarbeiteten kritischen Annahmen zur Entwicklung des Sektors einbezogen. Die Resilienzanalyse umfasst die zentralen Elemente des Geschäftsmodells und fokussiert sich auf die als wesentlich identifizierten Auswirkungen, Risiken und Chancen und deren wesentliche Treiber entlang der Wertschöpfungskette. Zur Bewertung der Widerstandsfähigkeit des Volkswagen Konzerns wurden mehrere Aspekte einbezogen: operative Steuerungsmechanismen in Bezug auf die wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen, deren Einbeziehung in Unternehmensplanung und -strategie sowie nötige Kapazitäten für eine weitergehende Anpassung des Geschäftsmodells. Die betrachteten Zeiträume entsprechen denen im Kapitel „Allgemeine Informationen“ im Abschnitt „Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS“, wie sie auch in der doppelten Wesentlich-

keitsanalyse verwendet wurden. Für den langfristigen Zeithorizont fokussieren wir uns auf den Zeitraum bis 2035 als Zieljahr der aktuellen Konzernstrategie.

Einen wesentlichen Baustein zur Erhöhung der Widerstandsfähigkeit in Bezug auf den Klimawandel stellt die Positionierung von Dekarbonisierung als ein maßgeblicher Bestandteil der Konzernstrategie, wie bereits im Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan“ erläutert, dar. Darüber hinaus ist der Klimaschutz fest in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert und wird durch entsprechende Kennzahlen gemessen und gesteuert. Dazu zählt unter anderem der Dekarbonisierungsindex (siehe Abschnitt „Ziele: Klimawandel“).

Die Steuerung der Flottenemissionen hinsichtlich Treibhausgasausstoß obliegt dem Konzern-Steuerkreis Flotten-Compliance (KSK FC). In ihm sind Expertinnen und Experten aller Pkw-Marken und relevanter Fachbereiche vertreten. Der KSK FC überwacht die Einhaltung der regulatorischen Anforderungen und kann bei drohenden Abweichungen vor allem kurz- und mittelfristig wirkende Maßnahmen, beispielsweise zur Vertriebssteuerung, anstoßen. Die regulatorischen Anforderungen sowie Prognosen zur Marktentwicklung gehen zudem in den mittel- und langfristigen Planungsprozess ein.

Zentraler Hebel zur Einhaltung ambitionierter Flottengrenzwerte ist die weitere Elektrifizierung unserer Produktpalette (siehe hierzu Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“). Im Planungsprozess werden hierzu mit den Marken Zielgrößen festgelegt sowie Investitionsbedarfe und erforderliche Anpassungen der Produktionsstandorte über einen fünfjährigen Zeithorizont ermittelt. Unsicherheiten verbleiben hinsichtlich der Geschwindigkeit und Konsequenz, mit der die Elektrifizierung in den verschiedenen Märkten regulatorisch vorangetrieben wird. Daher wurden bei der Erarbeitung der Konzernstrategie verschiedene Szenarien untersucht. Auf dieser Basis wurden konkrete Handlungsoptionen entwickelt und bewertet, mit denen der Konzern sich flexibel an unterschiedliche Ausprägungen der Rahmenbedingungen anpassen kann.

Die dargestellten operativen Steuerungsmaßnahmen und der explizite Einbezug in die integrierte Planung wirken hier vor allem kurzfristig; die geschilderte Adaption der Konzernstrategie hingegen mittel- und langfristig.

Zur Umsetzung der Anpassungsmaßnahmen verfügt der Konzern über ausreichende Kapazitäten. Eine zweistellige Anzahl an Standorten wurde in den vergangenen Jahren bereits erfolgreich auf die Produktion von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen beziehungsweise der dafür benötigten Komponenten umgestellt. Dieses Vorgehen dient als Vorbild für den weiteren Umbau der Konzernstandorte. Für die Umsetzung der Konzernstrategie zur Reduktion der Emissionen im Kontext der Dekarbonisierungsstrategie sind umfangreiche Umschulungs- und Weiterbildungsmaßnahmen notwendig, die teilweise bereits durchgeführt werden. Es gibt ein strategisches Vorgehen und regelmäßige Austauschformate innerhalb des Volkswagen Konzerns zu Themenfeldern der Bildung (siehe auch Abschnitt „Aufbau und Ausbau eines digitalen Weiterbildungsangebots“ des Kapitels „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“).

Zur Deckung seines Kapitalbedarfs, der auch für die weitere Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie notwendig ist, stehen dem Volkswagen Konzern diversifizierte Geld- und Kapitalmarktinstrumente zur Verfügung (siehe Abschnitt „Refinanzierung“ im Kapitel „Aktien und Anleihen“). Das Green Finance Framework des Volkswagen Konzerns ermöglicht es dem Unternehmen, taxonomiekonforme Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie, etwa für die Entwicklung und Produktion vollelektrischer Fahrzeuge, durch nachhaltige Finanzinstrumente zu refinanzieren (siehe hierzu auch Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan“).

Der Volkswagen Konzern hat im Bereich des Supply Chain Managements Prozesse und Methoden implementiert, die kurzfristige Versorgungsstörungen wirksam mitigieren sollen. Hierzu gehören eine etablierte Krisenmanagementstruktur in der Beschaffung sowie die bereichsübergreifende Koordination zwischen Beschaffung, Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion und Logistik. Hierdurch können im Zusammenspiel mit einem weltweit aufgestellten Lieferantennetzwerk Ausfälle einzelner Lieferantenstandorte in vielen Fällen kompensiert werden. Mittel- bis langfristig wird die Resilienz gegen die Auswirkungen klimabedingter Gefahren ein wesentlicher Bestandteil in der Beschaffungsstrategie sein.

In Summe ergab die Resilienzanalyse, dass die wesentlichen Auswirkungen und transitorischen Risiken umfassend, spezifisch und integriert im Unternehmen adressiert werden. Die Fähigkeit, das Geschäftsmodell an die Heraus-

forderungen des Klimawandels anzupassen, wird daher für den kurz-, mittel- und langfristigen Zeithorizont als gegeben eingeschätzt.

Hinsichtlich der physischen Klimarisiken konnte eine umfassende Betrachtung konkreter Gegenmaßnahmen auf Standortebene aufgrund der hohen Anzahl der Konzernstandorte noch nicht erfolgen. Diese ist im Rahmen der Risikoanalyse zur EU-Taxonomie für die dort relevanten Standorte erfolgt. Nähere Informationen dazu sind im Kapitel „EU-Taxonomie“ zu finden.

Grundsätzlich fordert das Business Continuity Management von allen operativen Einheiten, eine Gefährdungsbeurteilung durchzuführen und gegebenenfalls entsprechende Notfallpläne aufzustellen. Des Weiteren fordert der Volkswagen Konzern seine Lieferanten kontinuierlich und regelmäßig dazu auf, ihre Lieferkette resilient gegenüber klimabedingten Gefahren aufzustellen.

An einigen Standorten wurden zudem bereits die konkrete Exposition gegenüber Klimagefahren sowie die getroffenen Gegenmaßnahmen durch den Konzern untersucht. In den kommenden Jahren soll dies schrittweise an weiteren Produktionsstandorten erfolgen. Ein weiterer Baustein der Resilienz ist die umfassende Abdeckung der eigenen Vermögenswerte mit entsprechenden Versicherungen, welche in Zusammenarbeit mit Versicherern für die konzerneigenen Standorte regelmäßig überprüft und an sich ändernde Risikosituationen angepasst wird.

Im Ergebnis ist von einer weitgehenden Resilienz gegenüber physischen Klimarisiken für die im Rahmen der EU-Taxonomie eingehend analysierten Standorte über die betrachteten Zeiträume auszugehen. Aufgrund der bestehenden übergreifenden Steuermechanismen wird von einer grundlegenden Resilienz der weiteren Standorte sowie der direkt vorgelagerten Wertschöpfungskette ausgegangen, welche mittelfristig weiter gestärkt werden soll.

Hinsichtlich Klimagefahren in der indirekten beziehungsweise weiter vorgelagerten Lieferkette verbleiben kurz- bis mittelfristig Unsicherheiten, die zukünftig in der gesamten Automobil- und Zuliefererindustrie adressiert werden sollen.

MANAGEMENTKONZEPT: DEKARBONISIERUNG

Die Dekarbonisierung ist ein zentrales Fokusthema des Konzerns und wird durch ein entsprechendes Managementkonzept unterstützt. Dieses zielt auf die Erreichung der Pariser Klimaschutzziele ab und basiert auf wissenschaftlichen Grundlagen. Daher leiten wir unsere Klimastrategie unter anderem aus den Anforderungen des Greenhouse Gas (GHG) Protocol sowie der Science Based Targets initiative (SBTi) ab. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und haben entsprechende Klimaschutzziele definiert. Eine detaillierte Beschreibung des Bekenntnisses zum Pariser Klimaschutzabkommen erfolgt im Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan“. Ziele in diesem Zusammenhang werden im Abschnitt „Ziele: Klimawandel“ erläutert. Das Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“ spezifiziert die entsprechenden Überwachungsprozesse des Managementkonzepts Dekarbonisierung.

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden Auswirkungen sowie Risiken für den Themenstandard Klimawandel identifiziert (siehe Abschnitt „Wesentliche Auswirkungen und Risiken und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell“). Die identifizierten Auswirkungen und Risiken werden über den bereits beschriebenen Risikomanagementprozess analysiert und im Rahmen des Managementkonzepts Dekarbonisierung mit Maßnahmen adressiert. Hierbei spielen insbesondere die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ mit Fokus auf Dekarbonisierung, das Leitbild Umwelt goTOzero und unsere Zulieferer-Strategie, die wir im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert haben, eine entscheidende Rolle. Eine detaillierte Beschreibung entsprechender Inhalte erfolgt im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“.

Die Themen Energie und CO₂ stehen neben anderen wesentlichen Themen im Fokus der strategischen Vision der Zero Impact Factory. In deren Rahmen verfolgt der Volkswagen Konzern unter anderem das Ziel, die absoluten Umweltauswirkungen seiner Produktionsstandorte für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Komponenten, gemessen in Impact Points, stufenweise bis 2050 zu reduzieren. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern das Ziel, dass seine Produktionsstandorte im Jahr 2030 mindestens 60% der Anforderungen aus der intern entwickelten Site Checklist erfüllen. Hierbei sind Energie und CO₂ zwei konkrete Handlungsfelder.

Die Reduktion von THG-Emissionen und der Einsatz erneuerbarer Energiequellen stellen eine Nachhaltigkeitsanforderung im Umweltschutz an unsere Lieferanten dar und sind entsprechend im Code of Conduct für Geschäftspartner festgehalten.

Minderung des Klimawandels und Energieeffizienz

Das Thema Klimaschutz ist Teil unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ und eines der Handlungsfelder unseres Leitbilds Umwelt goTOzero. Dabei setzen wir konsequent auf die Elektrifizierung unserer Produkte, die Dekarbonisierung unserer gesamten Wertschöpfungskette sowie den Ausbau erneuerbarer Energieerzeugung zur Belieferung unserer Standorte sowie unserer Kundinnen und Kunden. Bis spätestens 2050 wollen wir ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen sein. Hierbei legen wir den Fokus zuerst auf die Reduktion von Emissionen und die Effizienzsteigerung. Nachdem diese Maßnahmen, wie im Abschnitt „Strategie: Klimawandel und Übergangsplan“ beschrieben, umgesetzt worden sind, sollen die besonders schwer vermeidbaren Emissionen mit Carbon-Offsetting-Projekten neutralisiert werden. Dies betrifft dann einen Rest von weniger als 10% der Emissionen. Hierbei orientieren wir uns an den Vorgaben der SBTi.

Eine detaillierte Beschreibung der Dekarbonisierungshebel und entsprechenden Maßnahmen erfolgt im Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“.

Eine effiziente Nutzung von Energie in der Produktion ermöglicht Kosteneinsparungen und vermeidet Umweltauswirkungen bei gleichbleibender oder steigender Produktionsleistung. Ein reduzierter Energiebedarf kann die Auswirkungen, die mit der Energiebereitstellung verbunden sind, verringern. Eine CO₂e-freie Energieversorgung ist derzeit nicht für alle Anteile des globalen Energiebedarfs möglich, daher bleibt Energieeffizienz eine wichtige Grundlage für einen effektiven Klimaschutz (eine detaillierte Erläuterung erfolgt im Abschnitt „Umstellung der Energieversorgung“).

Anpassung an den Klimawandel

Aktuell liegt der strategische Fokus im Bereich Klimawandel besonders auf der Dekarbonisierung und der damit verbundenen Minderung des Klimawandels sowie energierelevanten Themen. So ist die Dimension Klimaschutz Teil unserer Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ und eines der Handlungsfelder unseres Leitbilds Umwelt goTOzero. Aufbauend auf der Risikobewertung unserer Lieferkette und Standorte rückt die Erarbeitung von Konzepten und Richtlinien zur Anpassung an den Klimawandel stärker in den Fokus. Diese sollen perspektivisch ausgeweitet und in den Strategieprozess integriert werden, in Übereinstimmung mit dem Imperativ Increase Global Resilience unserer Group Strategy (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Strategie: Klimawandelresilienz“).

Einsatz erneuerbarer Energien

Ein zentrales Element der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist es, über die reine Reduktion von THG-Emissionen hinauszugehen. Der Hochlauf der E-Mobilität und der Ausbau von Ladenetzen und erneuerbaren Energien gehen dabei Hand in Hand. Neben der verstärkten Fokussierung des Volkswagen Konzerns auf E-Mobilität setzen wir darauf, regenerativ erzeugten Strom in die Nutzungsphase zu integrieren und die gesamte Stromversorgung unserer Werke auf erneuerbare Energien umzustellen.

Weiterhin hat der Volkswagen Konzern klare Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette. Zum Beispiel werden bei Neuvergaben Lieferanten für ausgewählte Fokusbauteile bereits heute vertraglich verpflichtet, CO₂e-Grenzwerte einzuhalten. Eine detaillierte Beschreibung hierzu erfolgt im Abschnitt „Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette“. In unserem Code of Conduct für Geschäftspartner fordern wir, dass unsere Lieferanten geeignete Maßnahmen ergreifen, um Luftemissionen, die eine Gefährdung für Umwelt und Gesundheit darstellen, einschließlich THG-Emissionen, zu reduzieren. Um die Umweltverträglichkeit von Produkten und Dienstleistungen zu verbessern, sollen die Lieferanten für eine proaktive Verringerung der THG-Emissionen entlang der Lieferkette sorgen, zum Beispiel durch den verstärkten Einsatz kohlenstoffneutraler Energiequellen. Lieferanten, die Produkte an den Volkswagen Konzern liefern, geben auf Anfrage Informationen über den Gesamtenergieverbrauch in Megawattstunden (MWh) und den CO₂-Ausstoß in Tonnen (Scope 1, 2 und 3) auf Produktebene an den Volkswagen Konzern weiter.

So kann der Volkswagen Konzern die Umweltkennzahlen seiner Produkte verbessern. Darüber hinaus empfehlen wir unseren Lieferanten, science-based und termingebundene Emissionsreduktionsziele sowie Ziele für den Einsatz erneuerbarer Energien festzulegen, die auf das Pariser Klimaschutzabkommen abgestimmt sind, und Maßnahmen zu ergreifen, die die Dekarbonisierung entlang der Lieferkette vorantreiben. Zudem sollen sie sich verpflichten, bis 2050 netto CO₂-neutral zu sein.

ZIELE: KLIMAWANDEL

Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete Kennzahl „Umweltentlastung Produktion“ (UEP) berücksichtigt unter anderem den spezifischen Energieverbrauch und die CO₂e-Emissionen für die Produktion eines Fahrzeugs beziehungsweise einer Komponente. Die entsprechende Kennzahl wird im Abschnitt „Reduktion der spezifischen Umwelteinflüsse durch die Produktion“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“ berichtet.

Durch die Berücksichtigung von THG-Emissionen und Energiebedarfen besteht außerdem ein Bezug zur Impact Points-Methode (siehe Abschnitt „Reduktion der absoluten Umwelteinflüsse durch die Produktion“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“). Dies betrifft beispielsweise Scope 1 und 2-Emissionen sowie die Nutzung von fossilen, nuklearen und regenerativen Energien.

Die Site Checklist (siehe Abschnitt „Berücksichtigung qualitativer Umweltaspekte in der Produktion“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“) weist mit dem Handlungsfeld Energie und CO₂e ebenfalls einen klaren Bezug zum Thema Klimawandel auf. Insbesondere werden die Themen Dekarbonisierung und Energieeffizienz fokussiert. Konkrete Kriterien der Site Checklist im Bereich Energieeffizienz in der Produktion sind beispielsweise die Optimierung der elektrischen Grundlast in produktionsfreien Zeiten oder eine nutzungsorientierte Klimatisierung und Lüftung. Kriterien mit Bezug zum Thema Dekarbonisierung sind unter anderem der externe Bezug sowie die interne Erzeugung erneuerbarer Energien.

Reduktion der Scope 1 und 2 THG-Emissionen

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, die absoluten THG-Emissionen der Produktion (Scope 1 und 2) weltweit bis 2030 um 50,4% im Vergleich zu 2018 zu reduzieren. Dieses Ziel konnte bereits im Jahr 2024 vorzeitig erreicht werden. Das bis 2030 gesetzte Ziel für Scope 1 und 2 steht im Einklang mit dem 1,5 °C-Zielpfad der SBTi und wurde durch diese geprüft. Das Basisjahr 2018 wurde im Rahmen der Zertifizierung durch die SBTi und anhand dessen Vorgaben festgelegt.

Dies stellt bis heute ein repräsentatives Jahr für die Produktion dar, da sich die Struktur (Art und Anzahl der Standorte) bisher nicht grundlegend geändert hat. Der Ausgangswert der THG-Emissionen lag 2018 bei 9,03 Mio. t CO₂e. Ab 2030 ist eine regelmäßige Anpassung des Basisjahres vorgesehen, um Änderungen in der Unternehmensstruktur Rechnung zu tragen. Die Zielsetzung basiert auf den Definitionen für Scope 1 und 2-Emissionen gemäß dem GHG Protocol und der ESRS. Die Reduktionsziele werden nach der marktbasierten Methode bilanziert und beziehen sich auf die folgenden THG: CO₂, Methan (CH₄), Distickstoffmonoxid (N₂O), Schwefelhexafluorid (SF₆), Fluorkohlenwasserstoffe (FKW) und Chlorkohlenwasserstoffe (CKW). Die Daten zur Überwachung des Ziels werden jährlich über das Umweltinformationssystem (UIS) nach Maßgabe der internen Norm 98000 erhoben, die sich nach den aktuellen Vorgaben der ESRS richtet. Die Daten sind Teil des internen Decarbonisation Report Production, welcher unter anderem auch zur internen Zielverfolgung genutzt wird. Informationen zur Einbindung der Stakeholder finden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen“.

Bis Ende 2025 konnte der Volkswagen Konzern die absoluten THG-Emissionen (Scope 1 und 2 kombiniert) im Vergleich zu 2018 bereits um 60% reduzieren und hat damit sein 2030er - Ziel für die Reduzierung der Treibhausgase bereits erfüllt. Basierend auf den aktuell geplanten Reduktionsmaßnahmen der Standorte wie der Umstellung der Energieversorgung (circa 10% zusätzliche Reduktion) und der Steigerung der Energieeffizienz (circa 8% zusätzliche Reduktion) wird von einer zusätzlichen Reduktion der Emissionen von circa 18% bis 2040 ausgegangen. Die Identifikation und Bewertung weiterer Maßnahmen finden laufend statt.

Reduktion der Scope 3 THG-Emissionen in der Nutzungsphase

Der Volkswagen Konzern hat das Ziel, die CO₂e-Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3) im Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge von 2018 bis 2030 um 30 % zu reduzieren, was von der SBTi als konform mit der Begrenzung der Erderwärmung auf maximal 2 °C bestätigt wurde. Eine wichtige Rolle für das Erreichen dieses Ziels spielt die Nutzung von Elektrofahrzeugen in Kombination mit der Nutzung von regenerativem Strom. Dies ist entscheidend, da bisher rund 70 % der CO₂e-Emissionen eines konventionell angetriebenen Fahrzeugs in der Nutzungsphase entstehen (Well-to-Tank und Tank-to-Wheel). Der Volkswagen Konzern geht von einem kontinuierlichen Wachstum der E-Mobilität weltweit aus, was die Erreichung dieses Ziels unterstützen soll. Der Basiswert für die Emissionen der Nutzungsphase (Scope 3 Kategorie 11) beträgt nach erfolgter Rekalkulation des Basisjahres 191,5 g/CO₂e pro Fahrzeugkilometer für das Jahr 2018 und wurde auf Basis der Anforderungen des SBTi-Standards und des GHG Protocol ermittelt.

Die Zielsetzung folgt den Vorgaben der SBTi, die Klimapfade für verschiedene Sektoren auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse entwickelt und zum Ziel hat, die Ambition des Pariser Klimaschutzabkommens messbar zu machen und je Sektor zu implementieren.

Darüber hinaus werden mögliche Abweichungen in den Emissionsberichten im Einklang mit dem GHG Protocol erfasst und bewertet, welches eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vorsieht, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Details zur Rekalkulation historischer Emissionen sind im Abschnitt „CO₂e-Emissionen über den gesamten Lebensweg (DKI)“ zu finden. Der DKI misst die durchschnittlichen CO₂e-Emissionen pro Fahrzeug über den gesamten Lebenszyklus des LDV-Portfolios des Volkswagen Konzerns und dient als strategischer KPI zur Steuerung und Überwachung der Erreichung konzernweiter Klimaziele.

Der Volkswagen Konzern berücksichtigt bei der Festlegung und Überprüfung der internen Ziele auch zukünftige Entwicklungen, wie Änderungen von Marktanforderungen sowie politischen und ökonomischen Rahmenbedingungen, um darauf hinzuwirken, dass die Emissionsreduktionsziele auch bei veränderten Rahmenbedingungen realisierbar und zielführend sind. Dies wird beispielsweise durch kontinuierliche Anpassungen von Berechnungsparametern unterstützt.

Steigerung der Energieeffizienz an Produktionsstandorten

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, von 2018 bis 2030 Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz an den weltweiten Produktionsstandorten umzusetzen, die insgesamt 4,9 Mio. MWh Energie jährlich einsparen sollen. Grundlage dieses Ziels ist die Zertifizierung der Produktionsstandorte nach ISO 50001 Energiemanagementsystem. Die Zielverfolgung aller Energieziele ist Teil des internen Decarbonisation Report Production. Informationen zur Einbindung der Stakeholder bei der Festlegung von Energiezielen finden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen“. Informationen zu den umgesetzten Maßnahmen und der erzielten Energieeffizienz im Jahr 2025 finden sich im Abschnitt „Energieeffizienz in der Fertigung“.

Erzeugung von erneuerbarer elektrischer Energie

Der Volkswagen Konzern treibt die Energiewende an den eigenen Standorten konsequent voran und hat sich das Ziel gesetzt, bis 2030 eine jährliche Erzeugung von 1,2 Mio. MWh Strom aus erneuerbaren Quellen zu erreichen. Diese Energie soll entweder direkt an den weltweiten Produktionsstandorten des Konzerns oder in deren unmittelbarer Nähe erzeugt werden. Im Jahr 2025 wurden 608.720 (574.801) MWh Strom aus erneuerbaren Quellen gewonnen, was einen bedeutenden Fortschritt gegenüber dem Basisjahr 2020 (200.000 MWh) darstellt.

Bezug von elektrischer Energie in der Produktion

Für die Versorgung seiner weltweiten Werke hat sich der Volkswagen Konzern bis 2030 das Ziel gesetzt, den extern bezogenen Strom mit Ausnahme von China zu 100 % aus erneuerbaren Quellen zu erhalten. Gegenüber dem Basisjahr 2020 wurde bis zum Jahr 2025 bereits eine Verbesserung von 90,9 % auf 95 (94) % erzielt. In China wird angestrebt, die Produktionsstandorte bis 2030 mit 100 % CO₂-neutralem Strom zu versorgen. Aufgrund einer geringeren Verfügbarkeit von erneuerbarem Strom in einigen Provinzen Chinas kann dies auch eine Nutzung von Strom aus nuklearen

Quellen beinhalten. Dieses Ziel unterstützt die Reduktion unserer Treibhausgasemissionen und steht damit im Einklang mit dem Pariser Klimaschutzabkommen.

Reduktion der CO₂-Emissionen im Handels- und Servicenetz

Im Rahmen der Initiative, ein Handels- und Servicenetz mit möglichst geringen negativen Umweltauswirkungen zu betreiben, hat sich der Volkswagen Konzern auch ambitionierte Ziele zur Reduzierung der CO₂-Emissionen des globalen Handels- und Servicepartnernetzes aller Konzernmarken gesetzt. Ausgehend von der Erstmessung im Jahr 2020, in dem der CO₂-Ausstoß bei dem Basiswert von 3,22 Mio. t lag, sollen die CO₂-Emissionen bis 2030 um mindestens 30%, bis 2040 um mindestens 55% und schließlich bis 2050 um mindestens 75% gesenkt werden. Die Reduktionsmessung erfolgt in absoluten Prozentangaben und umfasst das gesamte Handelsnetz, worunter sowohl die „own retail“ als auch der vertragsgebundene Handel und Servicebetrieb aller Konzernmarken weltweit fallen.

Die jährliche Erfassung der CO₂-Emissionen erfolgt direkt bei den Händlern und basiert auf den tatsächlichen Verbrauchswerten der Energieträger. Die Berechnung wird durch intern zur Verfügung gestellte Faktoren für die CO₂-Emissionen unterstützt, um einen einheitlichen Wert zu erreichen, und steht in Verbindung mit dem DKI. Die Methodik zur Zielableitung wurde unter Einbindung externer Expertinnen und Experten entwickelt und basiert auf Quellen wie dem Nationalen Energie- und Klimaplan (NECP), der Internationalen Energieagentur (IEA), der Energy Information Administration (EIA), dem China Energy Outlook und Statista.

Die Datenerhebung zur Bestimmung des Emissionsinventars bei den Handelspartnern erfolgt nach internen Standards und Normen und wird jährlich auf Aktualität validiert. Dies bedeutet, dass die CO₂-Emissionen des gesamten Retail-Netzes jährlich erhoben und die Ergebnisse mit dem definierten Zielpfad abgeglichen werden. Ein weiterer Teil des Nachverfolgungsprozesses ist ein in regelmäßigen Abständen durchzuführender Abgleich mit den rechtlichen Vorgaben, um gegebenenfalls notwendige Nachjustierungen vorzunehmen.

Die jährliche Erfassung und Überprüfung der Kennzahlen erfolgt über ein Business-Intelligence-Tool (WINSTON), um das Erreichen von Meilensteinen und Zielabweichungen zu verfolgen. Im Jahr 2024 wurden die absoluten CO₂-Emissionen im Vergleich zum Basisjahr (2020) bereits um 1,02 Mio. t CO₂ gesenkt.

Wesentliche Dekarbonisierungshebel zur Zielerreichung der THG-Emissionsreduktion

Die Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele des Volkswagen Konzerns basiert vor allem auf vier wesentlichen Dekarbonisierungshebeln: (1) E-Mobilität, (2) Umstellung der Energieversorgung, (3) Energieeffizienz und (4) Dekarbonisierung in der Wertschöpfungskette. Weitere Informationen hierzu finden sich im Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“.

Pläne zur Zielerreichung durch neue Technologie

Technologie ist der Schlüssel für Fortschritt im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+. Als Volkswagen Konzern sind wir eines der wenigen Unternehmen weltweit, das den strategischen Ausbau zur Technologieführerschaft in der E-Mobilität weitgehend in die eigene Hand nimmt – von der Zell- und Batterieforschung bis hin zur Entwicklung und Produktion elektrischer Fahrzeuge.

Der Volkswagen Konzern hat das Ziel, neue Technologien nicht nur in der eigenen Wertschöpfungskette zum Einsatz zu bringen, sondern auch außerhalb. Mit Everllence unterstützt er die Dekarbonisierung auch in anderen Sektoren. So beliefert das Unternehmen die Schifffahrts- und Energieindustrie mit Motoren, die mit klimaneutralen Kraftstoffen betrieben werden können, und rüstet Diesel- oder Schwerölmotoren auf Future Fuels um. Außerdem ist Everllence ein Systemanbieter in den Bereichen Carbon Capture, Utilization & Storage, Wasserstoff und Wärmepumpentechnologie.

Berücksichtigung von Klimaszenarien hinsichtlich der Dekarbonisierungshebel

Die Ableitung der Klimaziele des Volkswagen Konzerns orientiert sich an den SBTi-Vorgaben für den Transportsektor und stützt sich somit unter anderem auf die dort berücksichtigten Klimaszenarien. So beruhen die Klimaszenarien der

SBTi unter anderem auf den IEA-Klimaszenarien. Daraus folgend wurden die wesentlichen Dekarbonisierungshebel, basierend auf einer Analyse des DKI sowie des Emissionsinventars identifiziert.

Der Volkswagen Konzern verwendet darüber hinaus in verschiedenen Zusammenhängen Modelldaten und -annahmen, um Aussagen über die Zukunft zu treffen. Als Mitglied in der Arbeitsgruppe IEA Transport Project werden beispielsweise die IEA-Szenarien APS, Stated Policies Scenario (STEPS) und NZE genutzt, welche auf dem sogenannten GEC-Model (Global energy and climate model von der IEA) basieren. Hierbei konzentrieren wir uns auf das Zieljahr 2030, das einen Meilenstein auf dem Weg zur angestrebten bilanziellen CO₂e-Neutralität des Konzerns bis 2050 darstellt und für interne Kennzahlen als Referenz fungiert. Die Szenarioanalyse legt ihren Fokus auf die Bereiche Produktion, Vertrieb und Technologie, Auswirkungen der Produkte sowie Materialbeschaffung.

CO₂e-Emissionen über den gesamten Lebensweg (DKI)

Mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI) verfügt der Volkswagen Konzern über ein aussagekräftiges Messinstrument, das die Fortschritte und Zwischenergebnisse auf dem Gebiet der Dekarbonisierung transparent und nachvollziehbar macht und das mittels einer selbst entwickelten Software erfasst wird. Die Methodik beruht auf dem GHG Protocol und bemisst sich nach den Emissionen von CO₂e der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (inklusive der chinesischen Joint Ventures) und USA während des gesamten Lebenszykluses. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionsspezifische Flottenwerte, ohne gesetzliche Flexibilitäten berechnet. Die CO₂e-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionsspezifischen Strommischen berechnet. Die Wartung der Fahrzeuge wird hier nicht berücksichtigt. Unsere Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044 verifiziert worden. Im Scope 3 sind in einigen Kategorien auch Emissionen aus weiteren Konzerneinheiten und Regionen enthalten (siehe „Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen“ unter Abschnitt „Metriken: Klimawandel“ für eine detaillierte Darstellung). Die DKI-Berechnungsmethodik wird in Abhängigkeit von internen und externen Anforderungen wie etwa neuen Prüfzyklen für Flottenemissionen regelmäßig angepasst. Für die Darstellung einer methodisch konsistenten Zeitreihe können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte an die neue Methodik angepasst und somit geändert werden.

Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert im Durchschnitt 46,3 (48,6) t CO₂e pro Fahrzeug. Im Vergleich zum Vorjahreswert (nach Rekalkulation) bedeutet dies eine Reduktion um 2,3 t CO₂e pro Fahrzeug. Die deutliche Portfolioverschiebung zu Fahrzeugen mit elektrischen Antrieben führt zwar zu leicht steigenden Emissionen in der Lieferkette, aber zu erheblich geringeren Emissionen in der Nutzungsphase.

Das GHG Protocol sieht eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Es kann unterschiedliche Gründe geben, die Emissionen vergangener Jahre neu zu bewerten, um einen fairen Vergleich mit aktuellen Emissionen zu ermöglichen: Strukturelle Änderungen des Unternehmens, Änderungen der Berechnungsmethode, Steigerung der Genauigkeit von Emissionsfaktoren, Aktivitätsdaten oder Erkenntnisse über signifikante Fehler. Im Volkswagen Konzern werden Berechnungsänderungen einmal jährlich in einem festgelegten Prozess entschieden. Im Berichtsjahr wurde eine Rekalkulation des Vorjahres (2024) und des Basisjahres der aktuellen Klimaschutzziele für die Scope 3 THG-Emissionen (2018) und für alle Werte des DKI seit 2018 durchgeführt. Geänderte Berechnungsprämissen wurden für die Rekalkulation grundsätzlich berücksichtigt, wenn der erwartete Gesamteffekt auf den DKI mehr als 0,1 t CO₂e pro Fahrzeug oder auf eine Kategorie der Scope 3 THG-Emissionen mehr als 1 Mio. t CO₂e im Basisjahr der aktuellen Klimaschutzziele (2018) beträgt.

Die Rekalkulation umfasst damit folgende Themen:

- > Aktualisierung der LCIA-Faktoren auf IPCC AR6 (Rekalkulation für Kategorie 1 & 11) (seit 2025)
- > Extrapolation der bekannten Logistikemissionen auf die weltweite Konzernproduktion an Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Scope 3 - Inventar (seit 2025)
- > Verwendung unternehmensspezifischer Verschnittraten für Stahl- und Aluminiumbauteile in der Produktion anstatt generischer Daten (seit 2022 (Aluminium) beziehungsweise 2023 (Stahl)) und Berechnung generischer Ökobilanzen mit null Prozent Anteil recycelten Aluminiums (seit 2022). Alle neuen Fahrzeug-Ökobilanzen im Volkswagen Konzern werden auf Basis der neuen Berechnungsprämissen ermittelt. Weil in die Berechnung der Lieferketten-Emissionen weiterhin Ökobilanzen für Fahrzeuge auf Basis der vorherigen Berechnungsprämissen eingehen, unterliegt die Rekalkulation des Wertes für das Basisjahr einem Phase-in.

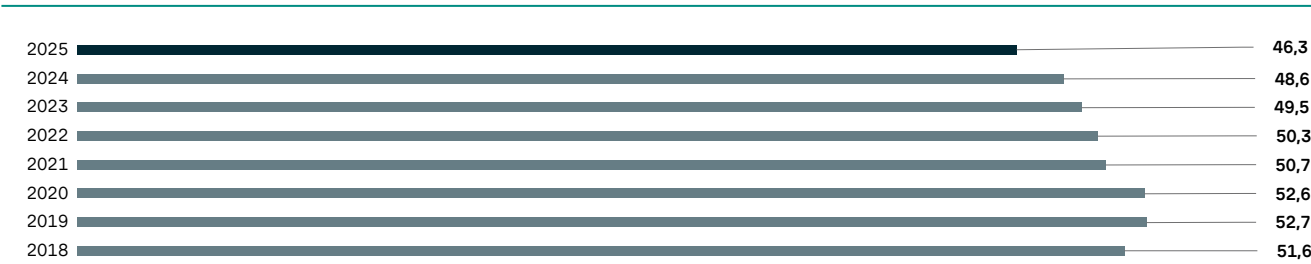
Auf Basis der in der vorherigen Aufzählung beschriebenen Rekalkulation wird in der folgenden Grafik ein hinsichtlich Datenbasis und Berechnungsmethodik homogenisierter Verlauf des DKI seit 2018 dargestellt. Die DKI-Werte für 2018 und 2019 wurden mit einer vereinfachten Methodik auf Basis der Scope 3 THG-Emissionen berechnet. Die in der Abbildung dargestellten Werte der Vorjahre weichen, aufgrund der in der vorherigen Aufzählung beschriebenen Anpassungen der Berechnungen, von den in den Vorjahren veröffentlichten DKI-Werten ab. Weiterhin wurden Berechnungsfehler aus dem Bericht des Vorjahres korrigiert: Anpassung des Produktionsvolumens für die Ableitung des DKI-Wertes 2018 aus den Scope 3 THG-Emissionen für die Nutzungsphase und Korrektur des Phase-In-Faktors für die Lieferkettenanpassungen (Effekt 2018: -0,7 t CO₂e/Fzg.).

DEKARBONISIERUNGSINDEX

	Einheit	2025	2024	Hinweise
Dekarbonisierungsindex GRI 305-4 WLTP	t CO ₂ e/Fahrzeug	46,3	48,6 (48,0)	Die Kennzahl umfasst Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierende Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA. Wesentliche Veränderungstreiber der Reduktion des DKI um 2,3 t CO ₂ e/Fzg. sind Portfolioverschiebungen. Der DKI für die Jahre 2024 und 2025 wird ohne Berücksichtigung von Kompensationsmaßnahmen ausgewiesen. Um eine Vergleichbarkeit zu ermöglichen, wurde der 2024 berichtete DKI (48,0 t CO ₂ e/Fzg.) im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres an neue Berechnungsprämissen angepasst.

DEKARBONISIERUNGSINDEX

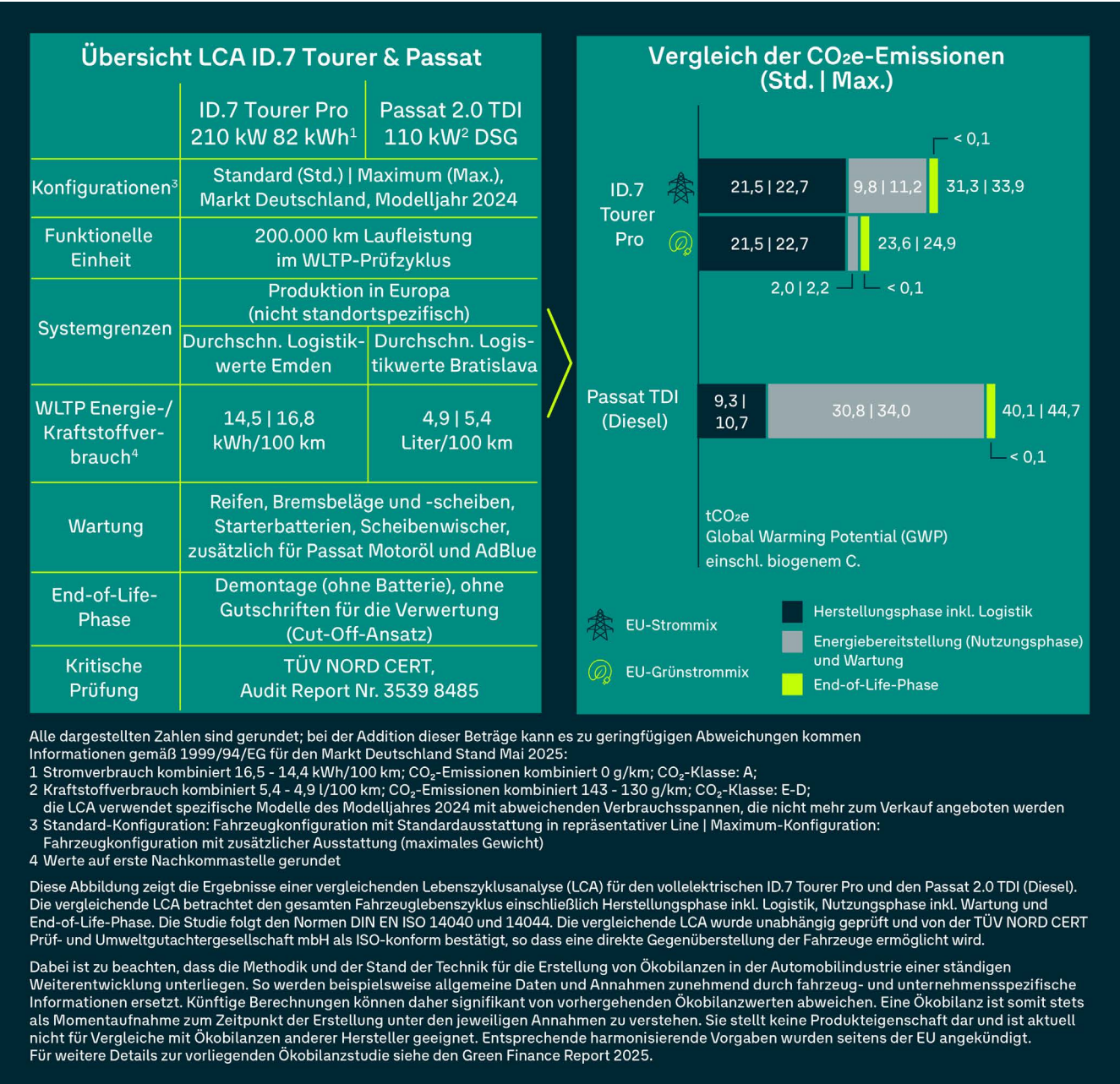
In Tonnen CO₂e/Fahrzeug



MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: KLIMAWANDEL

Bezugnehmend auf die im Übergangsplan beschriebene Maßnahmenhierarchie wurden im Rahmen der Bemühungen zur fortwährenden Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns vier wesentliche Dekarbonisierungshebel definiert. Zur Eindämmung des Klimawandels hat der Volkswagen Konzern Maßnahmen entlang dieser Dekarbonisierungshebel zur Umsetzung definiert.

Den ersten wesentlichen Dekarbonisierungshebel bildet die E-Mobilität. Die damit verbundene Transformation der Automobilindustrie hin zu E-Mobilität und Digitalisierung schreitet mit der technologischen Weiterentwicklung rasant voran. Es wird erwartet, dass der Markt für Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren weiter wächst. Deshalb sind die kosteneffiziente und nachhaltige Produktion von Batteriesystemen sowie der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgsentscheidend. Rund 90% der angestrebten Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns sind aus heutiger Sicht über die Elektrifizierung der Flotte und den Umstieg auf regenerativ erzeugten Strom realisierbar. Allein durch das konsequente Laden mit 100% Strom aus erneuerbaren Quellen können im Vergleich zum normalen EU-Strommix fast die Hälfte aller CO₂e-Emissionen vermieden werden. Durch die Initiative des Volkswagen Konzerns wird so viel erneuerbar erzeugter Strom in die Stromnetze eingespeist, wie die Volkswagen E-Fahrzeugflotte bilanziell über die Lebensdauer verbraucht. Auf diese Weise kann gewährleistet werden, dass die Volkswagen-Flotte eine bilanziell nahezu CO₂e-freie Nutzungsphase hat.



Der zweite wesentliche Dekarbonisierungshebel des Volkswagen Konzerns ist die Umstellung der Energieversorgung. Der Volkswagen Konzern setzt verstärkt darauf, die Stromversorgung der Produktionsstandorte auf erneuerbare Energien umzustellen. Darüber hinaus unterstützt der Volkswagen Konzern direkt den Ausbau erneuerbarer Energien im industriellen Maßstab, indem unter anderem in verschiedenen Regionen Europas neue Wind- und Solarparks entstehen. Dabei werden die Energy Attribute Certificates (Herkunftsnachweise) der Anlagen im Rahmen langfristiger Verträge zehn Jahre lang erworben und belegen den Ursprung des regenerativen Stroms. Im Zuge dessen fördert der Volkswagen Konzern unter anderem sowohl Solarparks in Deutschland und Spanien als auch Windparks, beispielsweise in Schweden. Der von Volkswagen unterstützte Windpark in Nordschweden, von dem der Volkswagen Konzern 70 % aller Herkunftsnachweise abnimmt, gilt als einer der größten Onshore-Windparks in Europa.

Einen dritten wesentlichen Dekarbonisierungshebel stellt die Steigerung der Energieeffizienz dar. In der strategischen Vision der Zero Impact Factory ist die energieeffiziente Fahrzeugfertigung deshalb als zentrales Thema verankert. Zur Steigerung der Energieeffizienz werden an Produktionsstandorten unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt, unter anderem eine Verbesserung der Lüftungstechnik, der Einbau von LED-Beleuchtung, lastabhängige Trocknersteuerungen und die Implementierung auslastungsabhängiger Anlagensteuerungen.

Der vierte wesentliche Dekarbonisierungshebel zur Erreichung der THG-Emissionsreduktionsziele ist die Dekarbonisierung der Wertschöpfungskette. Wir betrachten die Auswirkungen unserer Produkte über den ganzen Lebensweg und sämtliche Stufen der Wertschöpfungskette unserer Produkte hinweg. Dies umfasst den Herstellungsprozess mit Rohstoffentnahme, Werkstoffherstellung und Lieferantenprozessen sowie eigener Produktion an unseren Standorten, die Nutzungsphase durch unsere Kundinnen und Kunden einschließlich der notwendigen Ladestrom- und Kraftstoffbereitstellung und schließlich die Demontage des Altfahrzeugs am Ende des Lebenswegs.

Keine Dekarbonisierung ohne Elektromobilität

Für den Volkswagen Konzern ist eine Dekarbonisierung ohne den Umstieg auf E-Mobilität nicht möglich. Elektrofahrzeuge (Battery-Electric Vehicles, BEV) spielen hier eine zentrale Rolle, da sie während der Nutzung durch unsere Kundinnen und Kunden keine lokalen Emissionen verursachen und im gesamten Lebensweg eine bessere CO₂e-Bilanz aufweisen als vergleichbare Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren (Benziner oder Diesel). Mit der konsequenten Elektrifizierung unserer Flotte ebnen wir auch unseren Kundinnen und Kunden den Weg zu einer potenziell bilanziell CO₂-neutralen Mobilität.

Unsere Elektrofahrzeuge werden an 19 Standorten in Europa, China und den USA gefertigt. Der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) und die Premium Platform Electric (PPE) dienen uns dabei als technisches Rückgrat der Elektrifizierungsoffensive. Fortgeführt werden soll die E-Offensive durch die aktuell noch in der Entwicklung befindliche, modulare Fahrzeugplattform Scalable Systems Platform (SSP), die zum Ziel hat, über alle Markengruppen BEV-Fahrzeuge anzubieten.

Im Jahr 2025 sowie in den kommenden Jahren wird der Volkswagen Konzern die E-Offensive konsequent fortsetzen. So hatten im Berichtsjahr weitere vollelektrische Modelle verschiedener Konzernmarken ihre Markteinführung, darunter die Volkswagen GTX-Variante des ID.3, der elektrische Transporter, der Audi A6 e-tron sowie der Škoda Elroq.

Zusätzlich arbeiten wir bei vielen Modellen weiter an der Effizienzsteigerung. Konkret wird die Bestrebung beispielsweise mit dem zuerst im ID.7 eingeführten hocheffizienten E-Antriebsmodul APP550. Dieses Antriebsmodul wird sukzessive in weiteren Modellen zum Einsatz kommen, so zum Beispiel in weiteren ID.-Modellen, beim Škoda Elroq und Enyaq, beim Audi Q4 e-tron sowie im Cupra Tavascan. Außerdem hat die gesamte ID.-Familie Aufwertungen im Bereich Nachhaltigkeit erhalten, indem Recycling-Materialien wie das durch Meeresplastik recycelte Polyester-garn von SEAQUAL zum Einsatz kommen. Darüber hinaus gehen wir auch die nächsten Schritte im Bereich der Portfoliotransformation, indem wir die gesamte Architektur unserer Fahrzeuge neu ausrichten, so zum Beispiel über die 2024 gegründete Partnerschaft des Volkswagen Konzerns mit dem US-Elektroautohersteller Rivian. Ziel der Zusammenarbeit ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV-Architekturen) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture baut auf der

bestehenden Software- und Elektronikarchitektur von Rivian auf, um gemeinsam branchenführende Architekturen und Software für SDVs beider Partner zu entwickeln.

Umstellung der Energieversorgung

Klimaschutz in der Fertigung

Ein besonderes Augenmerk richtet Volkswagen zudem auf die Umstellung der eigenen Stromerzeugung. So konnte die 2018 begonnene Umrüstung der Kraftwerke in Wolfsburg von Steinkohle auf Erdgas für das Heizkraftwerk Wolfsburg-Nord/Süd Ende 2021 abgeschlossen werden. Die Inbetriebnahme der neuen Gas- und Dampfturbinen-Anlagen im Heizkraftwerk Wolfsburg-West wurde im Dezember 2023 vollzogen. Die Abschaltung der letzten Steinkohle-Blöcke im Heizkraftwerk Wolfsburg-West ist am 1. April 2024 erfolgt.

Der Volkswagen Konzern treibt die Versorgung der eigenen Werke mit Strom aus erneuerbaren Energien weiter voran. Insgesamt wurde 2025 circa 74,5 (66,9) % des gesamten weltweiten Stromverbrauchs durch Strom aus erneuerbaren Energien gedeckt. Im Vergleich zum Vorjahr ist das ein Anstieg um 7,6 (10,6) %.

Bilanziell CO₂e-neutrale Nutzungsphase

Der Volkswagen Konzern strebt eine bilanziell CO₂e-neutrale Nutzungsphase seiner BEV-Flotte durch die Förderung des Ausbaus von erneuerbaren Energien an. Die Nutzungsphase der Fahrzeuge langfristig bilanziell CO₂e-neutral zu gestalten, ist besonders wichtig, da ein großer Teil der CO₂e-Emissionen im Betrieb bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden entsteht. Daher spielt die entsprechende Nutzung von Strom aus erneuerbaren Quellen eine Schlüsselrolle. In der EU zum Beispiel ist fast die Hälfte des EU-Strommixes nicht regenerativen Ursprungs. Der Volkswagen Konzern gleicht den über eine Transparenzstudie ermittelten Anteil von sogenanntem Graustrom (Strom aus fossilen Energiequellen) im Strommix der Gesamtheit der Flottenladevorgänge aus. Dafür werden in einem bilanziellen Ansatz durch die VW Kraftwerk GmbH, Wolfsburg/Deutschland langfristige (10 Jahre) Abnahmeverträge für Grünstromzertifikate (Energy Attribute Certificate) mit neuen erneuerbaren Energieanlagen geschlossen. Während der Vertragslaufzeit werden die Grünstromzertifikate der Anlagen dem Markt entzogen. Damit wird während der festgelegten Nutzungsphase von 200.000 km bilanziell der ermittelte Graustromanteil ausgeglichen. Dies sorgt für unsere Kundinnen und Kunden in Europa für eine bilanziell nahezu CO₂e-neutrale Mobilität in der Nutzungsphase.

Energieeffizienz

Steigerung der Fahrzeugeffizienz

Die Dekarbonisierung wird neben dem Hochlauf erneuerbarer Energien auch durch die Steigerung der Fahrzeugeffizienz geleistet. Diese Effizienz wird grundsätzlich über systemseitige Angebote gesteuert und fortlaufend durchgeführt, indem der Energieverbrauch während des Fahrzeugbetriebs reduziert wird. So unterstützt die Fahrprofilauswahl über eine Option das kraftstoffsparende Fahren. Zusätzlich gibt es bei manuell geschalteten Fahrzeugen Empfehlungen für den Gangwechsel. Ein e-Routenplaner für die effiziente Planung einer Fahrstrecke ist in den elektrischen ID-Modellen als Sonderausstattung verfügbar.

Energieeffizienz in der Fertigung

Die Steigerung der Energieeffizienz ist ein wichtiger Bestandteil der Dekarbonisierungsstrategie. Bis 2025 konnten bereits 10.485 (9.113) Maßnahmen realisiert werden, die eine jährliche Einsparung von 4,0 (3,5) Mio. MWh ermöglichten. Allein im Berichtsjahr 2025 wurden Maßnahmen mit einem Einsparpotenzial von ungefähr 0,5 (0,5) Mio. MWh umgesetzt. Dazu zählen beispielsweise eine Verbesserung der Lüftungstechnik, Wärmerückgewinnung, lastabhängige Trocknersteuerung und die Implementierung auslastungsabhängiger Anlagensteuerung.

Dekarbonisierung in der Wertschöpfungskette

Kapazitäten für die Batteriefertigung

Der Volkswagen Konzern ist weltweit einer der wenigen Automobilhersteller, der die Batterie als Kerntechnologie der E-Mobilität in die eigene Hand nimmt.

Mit der Gründung des Tochterunternehmens PowerCo SE im Jahr 2022 integrierte der Konzern die Entwicklung und Produktion von Batteriezellen in die eigene Wertschöpfungskette und hält damit einen wesentlichen Teil der Wertschöpfung des Elektrofahrzeugs im Unternehmen.

Vom neuen europäischen Battery Hub in Salzgitter aus steuert das Unternehmen den Aufbau des internationalen Fabrikbetriebs, die Weiterentwicklung der Zelltechnologie, die vertikale Integration der Wertschöpfungskette sowie die Ausstattung der Fabriken mit Maschinen und Anlagen.

Die Batterieaktivitäten verfolgen vorrangig das Ziel, die Komplexität und Kosten dieser Schlüsseltechnologie signifikant zu senken, um das Elektrofahrzeug für möglichst viele Menschen attraktiv und bezahlbar zu machen. Darüber hinaus ermöglichen sie auch eine größere technologische Selbstständigkeit. Die zentralen Schlüsselkonzepte der PowerCo SE sind die Einheitszelle und das Standardfabrikkonzept.

Die erste Zellfabrik in Salzgitter/Deutschland hat im Jahr 2025 den Betrieb aufgenommen und die ersten Zellen zur weiteren Validierung konzernintern ausgeliefert. Zwei weitere Zellfabriken in Valencia/Spanien und St. Thomas/Kanada befinden sich im Aufbau. Die PowerCo SE setzt beim Betrieb ihrer Zellfabriken auf klimaschonenden Strom. Für die Gigafabrik Salzgitter hat sie die ersten langfristigen Abnahmeverträge mit Grünstrom-Erzeugern abgeschlossen. Die im Berichtsjahr begonnene Grünstromlieferung wird sich auf rund 240 GWh aus Windkraft sowie rund 65 GWh aus Solar-energie pro Jahr belaufen. Über die gesamte Laufzeit von zehn Jahren ergeben sich daraus rund drei TWh Grünstrom, mit dem die Gigafabrik Salzgitter betrieben wird. Da die Zellfertigung sehr stromintensiv ist, bietet die Nutzung von CO₂-freiem Strom einen starken Hebel zur Dekarbonisierung der Zellproduktion. Allein in Salzgitter können mit den vereinbarten Verträgen voraussichtlich jährlich rund 115.000 t CO₂e im Vergleich zum deutschen Strommix (basierend zum Stand 2023) eingespart werden.

Die PowerCo SE verfolgt mit Nachdruck das Ziel, CO₂-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette der Batteriezellfertigung zu reduzieren. Bereits in der vorgelagerten Lieferkette werden strenge Nachhaltigkeitsanforderungen an die Zulieferer gestellt und systematisch überprüft. Dazu zählen unter anderem der Einsatz von zertifiziertem Strom aus erneuerbaren Energiequellen sowie die Einhaltung definierter CO₂-Grenzwerte. Auch im Bereich der Logistik sind kontinuierliche Maßnahmen zur Dekarbonisierung vorgesehen, um die Emissionen im Transportwesen schrittweise zu senken und die Klimaziele des Unternehmens ganzheitlich zu unterstützen.

In der Zellproduktion verfolgt die PowerCo SE ambitionierte Strategien zur Dekarbonisierung. Neben dem Einsatz von CO₂- beziehungsweise CO₂e-frei erzeugtem Strom ist es das Ziel, weitere Maßnahmen zur Steigerung der Energieeffizienz umzusetzen. Darunter das Dry-Coating-Verfahren und Optimierungen in den Rein- und Trockenräumen, da diese aufgrund ihres hohen Energieverbrauchs ein besonderes Potenzial zur Emissionsreduktion bieten. Ein weiteres Ziel ist die Einführung eines fertigungsnahen Recyclings zur Wiederverwertung von Produktionsausschüssen, wodurch eine Reduzierung von Materialverbrauch und indirekten Emissionen angestrebt werden kann.

Vorgaben für die Dekarbonisierung in der Lieferkette

Bei den Neuvergaben für Hochvoltbatterien (HV-Batterien) für den europäischen Markt verpflichtet der Volkswagen Konzern Lieferanten von relevanten Bauteilen, CO₂e - Grenzwerte auf Bauteilebene einzuhalten. Bei bereits bestehenden Lieferverträgen der Batteriehersteller für aktuelle Fahrzeugprojekte des MEB gibt es für Lieferanten die Anforderung, zertifizierten Strom aus erneuerbaren Quellen in ihrer Produktion einzusetzen.

Bei neuen Fahrzeugprojekten wird CO₂ als technisches Merkmal definiert. Lieferanten innerhalb der EU erhalten verbindliche CO₂-Ziele, deren Einhaltung sie jederzeit nachweisen müssen. Beispielhaft gilt dies für Batterien der neuen Mechatronik-Plattform. Zur Zielerreichung sind Maßnahmen in Produktion und Vorlieferkette erforderlich, zum Beispiel der Einsatz erneuerbarer Energien, aber auch alle weiteren emissionsverringenden Maßnahmen.

So reduziert der Volkswagen Konzern gezielt Emissionen in der Lieferkette und den CO₂-Fußabdruck seiner Elektromodelle. Auch die Volkswagen Group China arbeitet zusammen mit ihren Zulieferern an einer nachhaltigeren Lieferkette. So entwickeln sie zusammen mit Lieferanten und Partnern einen Fahrplan für die Umstellung auf 100 % erneuerbare Energien bis 2030. Bislang haben bereits über 500 Zulieferer eine Erklärung unterschrieben, mit der sie sich zur Umstellung auf Strom aus erneuerbaren Energien verpflichten.

Zero Impact Logistics

Der Volkswagen Konzern strebt an, die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene weiter auszubauen, um die Logistik langfristig bilanziell CO₂-neutral zu gestalten. Auf elektrifizierten Strecken in Deutschland sowie weiteren europäischen Ländern erfolgt der Schienenverkehr im Regelbetrieb nahezu vollständig unter Einsatz von Ökostrom aus erneuerbaren Energiequellen. Dies geschieht in enger Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen und trägt wesentlich zur Reduktion der Treibhausgasemissionen entlang der Wertschöpfungskette bei.

Ein Beispiel für die umweltbewusste Gestaltung ist der Transport von Hochvoltbatterien für Elektrofahrzeuge am Komponentenstandort Braunschweig. Dort werden die Batterien vollautomatisch auf Züge verladen und anschließend unter Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien effizient in das Werk Zwickau befördert.

Auch im Straßentransport treibt der Volkswagen Konzern den Wandel zu emissionsärmeren Lösungen aktiv voran. Der gezielte Ausbau im Lkw-Netzwerk umfasst den verstärkten Einsatz von rein batterieelektrisch betriebenen Lkw sowie die Integration biogener Kraftstoffe. Diese Maßnahmen leisten einen wichtigen Beitrag zur Dekarbonisierung der Logistik und ergänzen die Schienenstrategie sinnvoll, insbesondere in Bereichen, in denen eine Verlagerung auf die Bahn nicht möglich ist.

Im interkontinentalen Fahrzeugtransport setzt die Konzernlogistik auf eine umweltfreundlichere Flottenstrategie. Für den Nordatlantikverkehr kommen insgesamt bis zu zwölf Roll-on-Roll-off-Charterschiffe zum Einsatz, von denen bis zu sechs mit schadstoffarmem Flüssigerdgas (LNG) betrieben werden. Diese Schiffe verfügen über moderne Zwei-Takt-Dual-Fuel-Motoren mit Hochdrucktechnologie von Everllence, die den Methanschluß nahezu vollständig vermeiden. Damit sind sie klimaschonender als andere LNG-Schiffe.

Darüber hinaus ermöglichen die eingesetzten Dual-Fuel-Motoren perspektivisch den Betrieb mit nicht-fossilen Treibstoffen wie Biogas (Bio-LNG), synthetischem E-Gas oder Biofuel auf Basis erneuerbarer Energien. Dies eröffnet zusätzliche Potenziale zur weiteren Reduktion von CO₂-Emissionen im Seeverkehr.

Auch auf europäischen Seerouten setzt der Volkswagen Konzern seit 2021 zwei Charterschiffe mit Biotreibstoff ein. Dieser wird aus gebrauchten Speiseölen und Fetten gewonnen – Abfall- und Reststoffe aus Gastronomie und Lebensmittelindustrie, die nicht für die Weiterverarbeitung zu Nahrungs- oder Futtermitteln geeignet sind. Der Einsatz dieses Biokraftstoffs verursacht deutlich weniger CO₂ als konventionelle fossile Treibstoffe und leistet somit einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Gestaltung der maritimen Logistik.

Dekarbonisierung der Händlernetze

Seit 2022 werden die CO₂-Emissionen des gesamten Handels- und Servicenetzes jährlich in der Kategorie 14 „Franchise“ der Scope 3 THG-Emissionen erfasst.

Um die richtigen Maßnahmen zur Dekarbonisierung sowie zur Verringerung von Umwelteinflüssen zu identifizieren und erfolgreich umzusetzen, stellen wir den Betrieben Handbücher, Schulungen – beispielsweise in Form eines web-basierten Trainings – sowie Videos zur Kommunikation gegenüber Kundinnen und Kunden und Marketingmaterialien zur Verfügung. Darüber hinaus hat der Volkswagen Konzern ein markenübergreifendes Zertifizierungssystem für das gesamte Handelsnetz entwickelt, die sogenannte goTOzero RETAIL-Zertifizierung. Diese Zertifizierung basiert auf etablierten Systemen wie dem ISO 14001 Standard, Gebäudezertifizierungen und Rating-Systemen und deckt zusätzlich das Kerngeschäft eines Autohauses ab. Seit der Einführung von goTOzero RETAIL in den Märkten im Jahre 2023 haben bereits mehrere Händler die Zertifizierungsstufen Gold sowie Platin erreicht. Sukzessive sollen alle 50 wesentlichen Handelsmärkte, die allein 95 % des weltweiten Handels- und Servicenetzes abdecken, an der goTOzero RETAIL-Zertifizierung teilnehmen. Derzeit wird der inhaltliche Scope der Zertifizierung mit einem Schwerpunkt auf Umwelt-

themen auf „Full ESG“ erweitert. Um den Erfolg und die Projektfortschritte von goTOzero RETAIL darzustellen, erfolgt regelmäßig eine interne und externe Kommunikation.

Zusätzlich zu den Zertifizierungen wurde ein Energie- und Ressourcenberatungskonzept entwickelt, das allen Märkten und Partnerbetrieben zur Verfügung steht. Für neu errichtete und bestehende Gebäude der Handels- und Servicebetriebe strebt der Volkswagen Konzern eine höchstmögliche Energieeffizienz und den Einsatz erneuerbarer Energien an, soweit dies wirtschaftlich und technisch machbar ist.

Lade- und Energieaktivitäten

Der Volkswagen Konzern treibt den Ausbau des Ladenetzes weltweit konsequent voran. Der Bereich Laden und Energie nimmt als Teil des Konzern-TOP-10-Programms eine bedeutsame Rolle in der E-Mobilitätsstrategie des Konzerns ein und entwickelt mit eigenen Marken integrierte Energielösungen für private- und gewerbliche Kundinnen und Kunden weltweit. Mit Electrify America (Nordamerika), Elli (Europa) und dem Joint Venture CAMS (China) forciert der Konzern den Ausbau der Ladeinfrastruktur weltweit, da dies eine wesentliche Voraussetzung für den Hochlauf der E-Mobilität und die Dekarbonisierung der individuellen Mobilität bleibt. Um Strom aus erneuerbaren Quellen fürs Laden sowie den Ausbau erneuerbarer Energien zu fördern, setzt sich der Volkswagen Konzern zunehmend für nachhaltige Energieprojekte ein und entwickelt neue Geschäftsmodelle im Energiebereich. Ziel ist, dass Elektrofahrzeuge mit Strom aus erneuerbaren Quellen geladen werden und somit ihr volles Potenzial erschließen.

Europa

Als europaweit agierendes Lade- und Energieunternehmen hat es sich die Marke Elli zur Aufgabe gemacht, Privat- und Geschäftskunden mit intelligenten Hard- sowie Softwarelösungen bei der nachhaltigen Energiewende zu unterstützen und die Dekarbonisierung der Gesellschaft voranzutreiben. Das Produktspektrum ist breit und umfasst AC-Wallboxen und flexible Schnellladestationen („Flexpole“), öffentliche Ladedienste, Softwarelösungen, Energiehandel und Stromlieferungen. Mit dem Start eines Pilotprojekts zum bidirektionalen Laden präsentierte Elli auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) Mobility 2025 erstmals eine DC-Ladelösung, die die heimische Solaranlage und das E-Fahrzeug mit einer von Elli entwickelten modularen Softwareplattform vernetzt.

Zudem bietet die Marke Elli den Kundinnen und Kunden des Volkswagen Konzerns sowie Unternehmen und Privatkunden außerhalb des Konzerns Zugang zu einem der größten Ladenetzwerke Europas mit über einer Million Ladepunkten – mit nur einer App oder Ladekarte. Darüber hinaus baut der Volkswagen Konzern in Europa über Joint Ventures aktiv Schnellladepunkte auf. Mit der vom Volkswagen Konzern und anderen Herstellern gegründeten Gesellschaft IONITY wurden bis Ende 2025 europaweit über 5.900 Schnellladestationen errichtet.

Auf dem Weg zur Dekarbonisierung der Gesellschaft steigt der Bedarf an Speicherlösungen für regenerative Energien, um die Stabilität und Effizienz im Energienetz zu gewährleisten. Die Fahrzeugbatterie kann hier als wichtiger, eigenständiger Bestandteil des Fahrzeugs und Powerbank fungieren. Ellis mittelfristige Zukunftsvision ist ein sogenanntes „Managed Battery Network“, in welchem Batterien beispielsweise in Großspeichern, E-Fahrzeugen, Wohnhäusern oder Geschäftsgebäuden zu einem einheitlichen, vernetzten, virtuellen Kraftwerk verbunden werden können, um erneuerbare Energien effizient einzubinden. Zudem erweiterte Elli sein Portfolio um den Energiehandel als Serviceprodukt für externe Kundinnen und Kunden und bietet Unternehmen damit einen verlässlichen Partner für eine strukturierte und nachhaltige Energiebeschaffung.

Nordamerika

Electrify America ist das größte offene Hyper-Schnellladenetz in den USA. Dieses hat einen signifikanten Beitrag zum Aufbau eines landesweiten Netzes von Schnellladepunkten für Gemeinden und Autobahnen und zur zunehmenden Einführung von Zero Emission Vehicle geleistet. Seit der Installation der ersten Ladestation im Mai 2018 ist das Schnellladenetz von Electrify America in Nordamerika auf mehr als 1.000 Ladestationen und über 5.000 (4.700) Hyper-Schnellladepunkte gewachsen.

Die Führungsrolle von Electrify America im Bereich Energie- und Ladeinnovationen wurde 2025 auch branchenweit anerkannt. Das Unternehmen erhielt den Reuters Automotive D.R.I.V.E. Honours for Innovation Award, den

Electric Innovation Scalable Catalyst Award der Electric Innovation Initiative, den Best in Business Award von Inc. in der Kategorie „Best in Innovation“ und den EV Charging Innovation Excellence Award auf der Battery Show North America für den Einsatz von Batterie-Energiespeichersystemen (BESS). Bis heute hat Electrify America mehr als 170 BESS-Anlagen in Betrieb genommen, die insgesamt über 65.000 Kilowattstunden Energiespeicherleistung bereitstellen – die größte BESS-Einführung in Verbindung mit Hyper-Fast-Laden in Nordamerika.

Electrify America ist das größte offene Netzwerk von DC-Schnellladepunkten für Elektrofahrzeuge in den USA, das einen VPPA für die Erzeugung erneuerbarer Energien abschließt. Electrify America Solar Glow™ 1 leistet einen Beitrag zur Additionalität bei der Energieerzeugung aus erneuerbaren Quellen.

China

Zum 31. Dezember 2025 hat das Joint Venture CAMS 1.519 (1.621) Ladestationen mit mehr als 11.700 (13.000) Ladepunkten in China aufgestellt, mit über 9,19 Millionen registrierten Nutzern. Darüber hinaus hat CAMS eine Zusammenarbeit mit dem Ladenetzwerk von Xpeng in China initiiert, um die Ladepunktdaten von Xpeng für Unternehmen der Volkswagen Gruppe zu integrieren. Diese Partnerschaft hat sowohl die Abdeckung als auch die Dichte der Ladeinfrastruktur für die Fahrzeugnutzer des Konzerns verbessert.

Abhängigkeit von Ressourcen bei der Umsetzung von Maßnahmen

Die nachhaltige Transformation erfordert umfassende Investitionen in die Digitalisierung und Elektrifizierung. Dabei wird zum Teil von der digitalen Transformation sichergestellt, dass Maßnahmen für den Klimaschutz durchgeführt werden können. Das dafür vorgesehene Budget ergibt sich unter anderem auch aus der nachhaltigen Transformation.

Mit der kostenintensiven Transformation gehen auch die Finanzierung und Attraktivität des Volkswagen Konzerns für Investoren einher, die auf der Suche nach nachhaltigen Anlagemöglichkeiten sind. Bereits seit 2020 verfügt der Volkswagen Konzern über ein Green Finance Framework, in welchem verschiedene Finanzierungsformen vorgestellt werden, wie zum Beispiel Green Bonds, die den Rahmen für auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Finanzierungsinstrumente definieren.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben der Geschäftsjahre 2022 bis 2024 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Framework mit der Begebung von grünen Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 2,8 Mrd. € sowie über einen grünen Kredit (Green Loan) in Höhe von 1,0 Mrd. € refinanziert.

Insgesamt hat der Volkswagen Konzern seit 2020 Green Bonds sowie einen Green Loan mit einem Volumen von 14,3 Mrd. € zur Refinanzierung von Investitionsausgaben für BEV emittiert. Im Jahr 2022 hat der Volkswagen Konzern ein überarbeitetes Green Finance Framework veröffentlicht, das insbesondere durch die Einbindung der EU-Taxonomie weiterentwickelt wurde. Wie schon im vorherigen Green Finance Framework setzt der Volkswagen Konzern weiterhin auf die ausschließliche Einbeziehung von BEV bei nachhaltigen Finanzierungen. Unter dem aktualisierten Green Finance Framework werden nur Investitionen berücksichtigt, die taxonomiekonform sind. So verbinden wir unser Unternehmensziel der bilanziellen CO₂-Neutralität bis 2050 mit unserer Finanzierungsstrategie. Die unter dem Green Finance Framework aufgenommenen Mittel refinanzieren gezielt umweltverträgliche Projekte wie die E-Mobilität, die sowohl die Kategorie „Clean Transportation“ der Green Bond Principles der International Capital Market Association (ICMA) erfüllen als auch im Einklang mit den Zielen der Vereinten Nationen sowie der Europäischen Union für nachhaltige Entwicklung stehen. Für das aktualisierte Green Finance Framework wurde von dem Rating-Unternehmen Sustainalytics bestätigt, dass die Übereinstimmung mit den Green Bond Principles der ICMA und den Green Loan Principles der Loan Market Association (LMA) vorliegt. Darüber hinaus hat die Volkswagen Financial Services AG seit dem Jahr 2023 ein eigenes Green Finance Framework veröffentlicht. Die im Rahmen dieses Frameworks generierten Mittel werden ausschließlich zur Refinanzierung von Kredit- und Leasingverträgen von BEV verwendet.

CapEx und OpEx mit Taxonomie-Bezug

Der wichtigste Hebel für unsere Transformation ist der Ausbau der E-Mobilität. Unsere Maßnahmen zum Ausbau der E-Mobilität decken sich mit der Wirtschaftsaktivität 3.3 Herstellung CO₂-armer Verkehrstechnologien. Die entsprechenden Offenlegungsanforderungen des ESRS E1 Paragraph 29 (c) finden sich im „EU-Taxonomie“ - Kapitel des Berichts.

Unterschiede bei Betriebs- und Investitionsausgaben

Die unter diesem Standard offengelegten Angaben zu den Investitionsausgaben (Capital Expenditures, kurz CapEx) und Betriebsausgaben (Operational Expenditures, kurz OpEx) entsprechen den im „EU-Taxonomie“ - Kapitel ausgewiesenen Angaben zu den CapEx und OpEx. Aus diesem Grund gibt es keine offenzulegenden Unterscheidungen.

METRIKEN: KLIMAWANDEL

In der Konzernnorm 98000 werden Indikatoren für Emissionen und Energie festgelegt, die von allen Standorten weltweit einheitlich erhoben werden sollen. Dies umfasst unter anderem THG-Emissionen wie Kohlendioxid (CO₂), Schwefelhexafluorid (SF₆), Lachgas (N₂O), Chlorkohlenwasserstoffe (CKW) und Fluorkohlenwasserstoffe (FKW). Die Datenerfassung im Bereich Energie beinhaltet die Erzeugung, den Bezug und den Einsatz von fossilen, nuklearen und erneuerbaren Energien einschließlich des Einsatzes von Brennstoffen.

Im Folgenden verwenden wir auch die Einheit CO₂-Äquivalent (CO₂e), die eine Maßeinheit ist, um die Klimawirkung verschiedener Treibhausgase vergleichbar darzustellen. Da Gase wie Methan (CH₄), Lachgas (N₂O) oder fluoridierte Gase unterschiedlich stark zur Erderwärmung beitragen, wird ihre Wirkung auf Basis des Global Warming Potential (GWP) in eine gemeinsame Einheit umgerechnet: die Menge an CO₂, die denselben Erwärmungseffekt hat wie das Treibhausgas.

Energieverbrauch und Energiemix

Im Rahmen der Datenerhebung werden die Energieverbräuche und Energiemixe der weltweiten Produktionsstandorte jährlich erfasst. Dabei werden sowohl Energiemengen aus Eigenerzeugung als auch von externen Lieferanten bezogene Energiemengen (Fremdbezug) berücksichtigt. Des Weiteren werden die regenerativen und nuklearen Anteile im Energiemix jeweils separat erfasst. Zusätzlich wird die jeweilige Teilmenge erfasst, die aus nicht brennstoffbasierten erneuerbaren (non-fuel) Quellen wie zum Beispiel Windkraft oder Photovoltaik stammt. Beim Bezug von erneuerbaren Energien sind die Qualitätskriterien des Volkswagen Konzerns zu berücksichtigen und entsprechende Nachweise zu erbringen. Nachfolgend sind quantitative Kennzahlen zu Energieverbrauch und -mix dargestellt (siehe Tabelle):

ENERGIEVERBRAUCH UND -MIX

	Einheit	2025		2024	
		Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Energieverbrauch gesamt	Mio. MWh	19,2	5,1	19,0	5,5
Energieverbrauch als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. MWh	24,3		24,6	
Energieverbrauch aus fossilen Quellen	Mio. MWh	11,4	3,4	11,9	3,7
Kohle und Kohleprodukte	Mio. MWh	0,0	1,0	0,8	1,0
Rohöl und Erdölprodukte	Mio. MWh	0,9	0,03	1,1	0,02
Erdgas	Mio. MWh	9,3	1,0	8,7	1,1
Brennstoffe aus anderen fossilen Quellen	Mio. MWh	0,1	0,0	0,1	0,0
Fremdbezogene Energie aus fossilen Quellen	Mio. MWh	1,1	1,4	1,2	1,6
Energieverbrauch aus nuklearen Quellen	Mio. MWh	0,04	0,1	0,04	0,1
Energieverbrauch aus erneuerbaren Quellen	Mio. MWh	7,8	1,6	7,1	1,7
Brennstoffe – erneuerbar	Mio. MWh	1,2	0,5	1,0	0,5
Fremdbezogene Energie – erneuerbar	Mio. MWh	6,5	1,1	6,0	1,2
Fremdbezogene Energie – erneuerbar, elektrisch	Mio. MWh	5,5	1,1	5,7	1,1
Anteil gebündelt eingekaufter erneuerbarer elektr. Energie ¹	%	90,3	18,3	65,4	0,9
Anteil ungebündelt eingekaufter erneuerbarer elektr. Energie ¹	%	9,7	81,7	34,6	99,1
Eigenerzeugte Energie – erneuerbar, non-fuel ²	Mio. MWh	0,1	0,0	0,1	0,0

1 Die Standorte der TRATON GROUP sind in dieser Kennzahl nicht enthalten.

2 Die Angaben für 2024 waren fehlerhaft und wurden korrigiert.

Vertragliche Instrumente für die Beschaffung erneuerbarer elektrischer Energie

Bei der Beschaffung von Strom aus erneuerbaren Energien wird unterschieden, ob diese gebündelt oder ungebündelt beschafft werden. Gebündelt bedeutet, dass Herkunftsnachweise, Zertifikate für erneuerbare Energien oder Grünstrom-zertifikate zusammen mit dem Ökostromprodukt (ungetrennt) von einem Lieferanten bezogen werden. Ungebündelt bedeutet eine separate Lieferung von Strom und Herkunftsnachweisen.

Zurzeit werden folgende Verträge unterschieden:

- > On-Site Power Purchase Agreements
- > Off-Site Power Purchase Agreements
- > sonstige Verträge

Energieintensität

Die Energieintensität ergibt sich als Quotient von Gesamtenergieverbrauch und Umsatzerlösen. Die Umsatzerlöse werden dem Konzernabschluss entnommen, wo sich weiterführende Informationen befinden. Die Energieintensität wird exklusive der Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

ENERGIEINTENSITÄT IN KLIMAINTENSIVEN SEKTOREN

	Einheit	2025	2024
Energieintensität für Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren (Energieverbrauch je Umsatzerlöse)	kWh/€	0,06	0,059
Gesamtenergieverbrauch aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren ¹	Mio. MWh	19,2	19,0
Umsatzerlöse aus Aktivitäten in klimaintensiven Sektoren	Mio. €	321.913	324.656
Gesamtumsatzerlöse (Finanzabschluss)	Mio. €	321.913	324.656

1 Entspricht Gesamtenergieverbrauch.

Sektoren mit hohem Klimaeinfluss zur Bestimmung der Energieintensität

Alle Aktivitäten innerhalb des Volkswagen Konzerns tragen zur Fahrzeugproduktion bei und beziehen sich auf den NACE-Abschnitt C.29.10 (Herstellung von Kraftwagen). Daher können sie mit Aktivitäten in Sektoren mit hohen Klimaauswirkungen in Verbindung gebracht werden.

Energieerzeugung

Energie aus Eigenerzeugung umfasst Energiemengen aus Anlagen, die sich in Besitz, Miete, Leasing oder Pacht des Volkswagen Konzerns befinden und durch diesen betrieben werden (zum Beispiel Kraftwerke, Heizkraftwerke oder Heizhäuser). Dies gilt auch für unternehmenseigene Energieerzeugungsanlagen, die durch Dritte betrieben werden.

ENERGIEERZEUGUNG GESAMT

	Einheit	2025		2024	
		Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Energieerzeugung gesamt	Mio. MWh	6,1	0,3	6,4	0,3
Energieerzeugung als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. MWh	6,3		6,7	
Erzeugte nicht-erneuerbare Energie ¹	Mio. MWh	5,2	0,2	5,6	0,2
Erzeugte erneuerbare Energie ¹	Mio. MWh	0,9	0,05	0,8	0,05

1 Der Datenpunkt enthält Schätzwerte.

THG-Emissionen

Kennzahlen zu Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen

Scope 1 THG-Emissionen sind direkte THG-Emissionen, die vom Volkswagen Konzern durch selbst kontrollierte Quellen generiert werden, zum Beispiel durch die Nutzung von Brennstoffen an den Standorten. Direkte biogene CO₂-Emissionen (Scope 1) sind Emissionen, die durch die Nutzung biogener Brennstoffe an den Standorten entstehen. Für die Berechnung der Emissionen werden die aktuellen Emissionsfaktoren des Verbands der Automobilindustrie (VDA) genutzt.

Scope 2 THG-Emissionen sind indirekte CO₂-Emissionen der Energieerzeugung, die durch Bezug von Energie aus externen Kraftwerken, Heizkraftwerken und Heizhäusern entstehen und an anderer Stelle freigesetzt werden. Die Scope 2 THG-Emissionen werden entsprechend des GHG Protocol sowohl nach der marktbasierten als auch nach der standortbasierten Methode berechnet. Indirekte standortbasierte biogene CO₂-Emissionen sind Emissionen, die durch den Einsatz von biogenen Brennstoffen bei externen Energielieferanten zum Beispiel durch Erzeugung von elektrischer Energie und Wärme entstehen und mit lokalen Emissionsfaktoren bewertet werden. Für die Berechnung der Emissionen werden die aktuellen VDA-Emissionsfaktoren genutzt.

SCOPE 1 UND 2 THG-EMISSIONEN

	Einheit	2025		2024	
		Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
THG-Emissionen Scope 1	Mio. t CO ₂ e	2,4	0,3	3,0	0,3
THG-Emissionen Scope 1 als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. t CO ₂ e	2,7		3,3	
davon: TRATON GROUP	Mio. t CO ₂ e	0,2	0,0	0,1	0,0
Everllence	Mio. t CO ₂ e	0,05	0,0	0,03	0,0
Biogene THG-Emissionen Scope 1	Mio. t CO ₂ e	0,4	0,2	0,4	0,2
Anteil der THG-Emissionen Scope 1 in regulierten EHS	%	82,2	14,3	84,4	18,2
THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert)	Mio. t CO ₂ e	2,6	1,4	2,6	1,6
THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert) als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. t CO ₂ e	4,0		4,2	
davon: TRATON GROUP	Mio. t CO ₂ e	0,3	0,0	0,3	0,0
Everllence	Mio. t CO ₂ e	0,03	0,0	0,03	0,0
Biogene THG-Emissionen Scope 2 (standortbasiert)	Mio. t CO ₂ e	0,5	0,1	0,4	0,1
THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert)	Mio. t CO ₂ e	0,4	0,6	0,5	0,7
THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert) als Summe Volkswagen Konzern & Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Mio. t CO ₂ e	0,9		1,1	
davon: TRATON GROUP	Mio. t CO ₂ e	0,1	0,0	0,1	0,0
Everllence	Mio. t CO ₂ e	0,01	0,0	0,01	0,0

Methoden, Annahmen und Emissionsfaktoren für Scope 1 und Scope 2 THG-Emissionen

THG-Emissionen (Scope 1 und 2) der Produktionsstandorte werden jährlich gemäß den Vorgaben des GHG Protocol sowie der ESRS erhoben. Für die marktbasierte Berechnung der Emissionen werden versorgerspezifische CO₂-Faktoren verwendet, während für die standortbasierte Berechnung die Emissionsfaktoren des jeweiligen Landes vom VDA genutzt werden.

Die gesamten THG-Emissionen eines Standorts werden durch die Addition aller relevanten Emissionen, jeweils multipliziert mit ihrem Treibhauspotenzial, ermittelt. Die CO₂-Emissionsfaktoren für den Eigenverbrauch von Primärenergieträgern zur Wärme- oder Stromerzeugung werden aus den Heizwerten beziehungsweise Brennwerten der Brennstoffe und dem Wirkungsgrad der Eigenerzeugung errechnet.

Identifizierung und Offenlegung wesentlicher Scope 3 - Kategorien

Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen

In Übereinstimmung mit den vom World Business Council for Sustainable Development und vom World Resources Institute veröffentlichten Scope 3 Standard (GHG Protocol) und der ESRS werden im Jahr 2025 die CO₂e-Emissionen aller 15 Scope 3 - Kategorien berichtet. Während im vergangenen Jahr für die einzelnen Bereiche jeweils eine separate Tabelle vorlag, zeigt die folgende Tabelle die Scope 3 THG-Emissionen des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures auf Basis der im Abschnitt „Methoden, Annahmen und Emissionsfaktoren für Scope 3 THG-Emissionen“ dargestellten methodischen Hinweise zur Erfassung und Berechnung.

Die Kategorien 2, 6, 7, 8 und 13 werden auf Konzernebene berichtet, während die Kategorien 1, 3, 4, 5, 9, 10, 11, 12 und 14 separat für die Bereiche Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Markengruppen Core, Progressive und Sport Luxury), Nutzfahrzeuge (TRATON GROUP: Scania, MAN, VW Truck & Bus (VWTB), International) und Power Engineering (Everllence) erhoben werden. Kategorie 15 wird für den Konzernbereich Automobile, hier lediglich der Bereich Nutzfahrzeuge, berichtet. Die detaillierten methodischen Erläuterungen erfolgen dementsprechend entweder auf Konzern- oder Bereichsebene. In den Kategorien 3 und 5 sowie beim Gesamtwert für die Konzern Scope 3 THG-Emissionen weicht die Summe der Bereiche vom Gesamtwert für den Konzern ab, weil Emissionen außerhalb der drei definierten Bereiche im Konzernwert enthalten sind. Leichte Nutzfahrzeuge der Marke MAN befinden sich

derzeit sowohl im Scope des Berichts für den Bereich Pkw als auch für den Bereich Nutzfahrzeuge. Es ist geplant dieses Double Counting im nächsten Bericht zu bereinigen.

Etwa 11,8% (12,1%) des gesamten Scope 3 - Aufkommens entfallen auf die Emissionskategorie Eingekaufte Güter und Dienstleistungen, während 85,2% (84,4%) durch die Nutzung der verkauften Produkte (Well-to-Wheel Emissionen) entstehen.

SCOPE 3 - EMISSIONEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

In Mio. t CO ₂ e	2025	2024
Gesamtsumme	883,74	824,00 (812,01) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	386,53	398,76 (391,33) ¹
Nutzfahrzeuge	304,91	357,82 (353,25) ¹
Power Engineering	178,71	50,16
Kategorie 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen	104,44	99,95 (96,91) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	96,85	91,50 (87,35) ¹
Nutzfahrzeuge	6,82	7,32 (8,44) ¹
Power Engineering	0,77	1,13
Kategorie 2: Kapitalgüter	8,33	9,71
Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)	1,29	1,34
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	1,09	-
Nutzfahrzeuge	0,11	-
Power Engineering	0,02	-
Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert)	6,73	7,75 (5,64) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	5,82	6,50 (4,29) ¹
Nutzfahrzeuge	0,85	1,13 (1,23) ¹
Power Engineering	0,07	0,12
Kategorie 5: Abfall	1,64	1,28
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	0,97	-
Nutzfahrzeuge	0,59	-
Power Engineering	0,03	-
Kategorie 6: Geschäftsreisen	0,22	0,22
Kategorie 7: Pendeln der Arbeitnehmer	0,31	0,33
Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen	0,18	0,14
Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert)	In Kategorie 4 enthalten	
Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte	0,20	0,20 (0,15) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Enthalten in Scope 1	
Nutzfahrzeuge	0,20	0,20 (0,15) ¹
Power Engineering	Nicht wesentlich	
Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte	752,57	695,16 (688,34) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	279,15	297,97 (296,90) ¹
Nutzfahrzeuge	295,59	348,26 (342,52) ¹
Power Engineering	177,83	48,92
Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende	0,91	1,15 (1,16) ¹
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	0,45	0,54
Nutzfahrzeuge	0,47	0,61 (0,62) ¹
Power Engineering	Nicht wesentlich	
Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen	4,42	4,23
Kategorie 14: Franchise	2,49	2,54
davon: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	2,20	2,25
Nutzfahrzeuge	0,29	0,29
Power Engineering	Nicht wesentlich	
Kategorie 15: Investitionen	0,01	0,01

1 Werte in Klammern entsprechen den Vorjahreswerten vor der Rekalkulation.

Biogene Scope 3 THG-Emissionen auf Konzernebene

Biogenes CO₂ wird für Scope 3 Kategorie 11 für die Bereiche Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Nutzfahrzeuge berichtet. Die Daten zu Biokraftstoffanteilen und durchschnittlichen Emissionsfaktoren stammen aus repräsentativen generischen Datenbanken. Im Berichtsjahr betrugen die biogenen Scope 3 THG-Emissionen 26,81 Mio. t CO₂.

Methoden, Annahmen und Emissionsfaktoren für Scope 3 THG-Emissionen

Kategorie 1: Eingekaufte Güter und Dienstleistungen

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die CO₂e-Emissionen der Kategorie 1 beziehen sich auf die Supply-Chain-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge (seit 2025 inklusive Auftragsproduktion, insbesondere aus der Kooperation mit Ford). Sie wurden auf Basis von 73 produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen (Life Cycle Assessment, LCA) berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert, überwiegend durch die TÜV Nord CERT GmbH. Seit 2025 werden neue Ökobilanzen mit Emissionsfaktoren nach IPCC AR6 berechnet.

Der Volkswagen Konzern verwendet für die Bewertung der Produktionsphase von Fahrzeugen standardmäßig den Stromnetzmix und bezieht gleichzeitig Zertifikate für erneuerbare Energien von Zulieferern ein, um gemeinsame Dekarbonisierungsbemühungen hervorzuheben. Diese Kombination aus standortbasierten und marktbasierten Ansätzen kann zu einer geringen Doppelzählung des erneuerbaren Energieanteils führen. Ein vollständig markt-basierter Ansatz wird möglich sein, sobald die entsprechenden Emissionsfaktoren in den vom Volkswagen Konzern verwendeten Datenbanken verfügbar sind.

Wert im Basisjahr (2018): 100,57 Mio. t CO₂e

Nutzfahrzeuge

Die Emissionen aus eingekauften Waren werden auf Basis von Stückzahlen und Gewichten der Fahrzeuge und Komponenten sowie den entsprechenden CO₂e-Emissionsfaktoren berechnet. Eingekaufte Dienstleistungen (z.B. IT, Zubehör, Verpackung und Vertriebsmarketing) bleiben aufgrund ihres geringen Einflusses (<1%) unberücksichtigt. Alle Marken ordnen vergleichbare Produkte Referenzgruppen zu und nutzen LCA-basierte Emissionsfaktoren unter Verwendung ihrer jeweiligen Datenquellen.

Power Engineering

Die Scope-3-Berechnung basiert auf einem ausgabenbezogenen Ansatz. Die CO₂e-Emissionen dieser Kategorie beziehen sich auf die Supply-Chain-Emissionen aller im Berichtsjahr beschafften Güter und Dienstleistungen. Sie werden auf Grundlage des Rechnungsvolumens in Euro berechnet.

Kategorie 2: Kapitalgüter

Die Berechnung der Emissionen von Investitionsgütern erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von inflationsbereinigten Emissionsfaktoren, die seit 2025 die mittlere globale Inflation berücksichtigen.

Wert im Basisjahr (2018): 10,18 Mio. t CO₂e

Kategorie 3: Brennstoff- und energiebezogene Emissionen (nicht in Scope 1 oder 2 enthalten)

Seit dem Berichtsjahr 2025 werden die Bereiche getrennt dargestellt. Im Konzernwert sind Emissionen außerhalb der drei definierten Bereiche enthalten.

Wert im Basisjahr (2018): 1,51 Mio. t CO₂e

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Der konzernweite Energieverbrauch wird jährlich im internen UIS erfasst und mithilfe von, sofern möglich, regional differenzierten Emissionsfaktoren (seit 2025 nach IPCC AR6) für die verschiedenen Energieträger aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO₂e umgerechnet.

Nutzfahrzeuge

Diese Kategorie umfasst vorgelagerte Emissionen aus Brennstoffen und Energie, die an den Standorten eingesetzt werden. Der Energieverbrauch innerhalb der TRATON GROUP wird jährlich in internen Umwelt-IT-Systemen erfasst, nach Kraftstoffarten differenziert und mithilfe spezifischer Emissionsfaktoren aus den jeweiligen Datenquellen für die relevanten Energiequellen in CO₂e umgerechnet.

Power Engineering

Methodik analog Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert)

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die Kategorien 4 und 9 entsprechen den CO₂e-Emissionen aus Energieträgerbereitstellung und -einsatz, sowohl aus eingehenden (Inbound) als auch ausgehenden (Outbound) Transporten sowie Transportprozessen zwischen den Standorten (Zwischenwerksverkehre). Transportdaten werden aus internen Transport-IT-Systemen für alle Verkehrsträger sowie manuell erfassten Prozessen abgeleitet. Reduktionsmaßnahmen sind durch die TÜV NORD CERT GmbH zertifiziert. Seit 2025 werden die Emissionen auf das gesamte Konzern-Produktionsvolumen extrapoliert und berücksichtigen damit auch die chinesischen Joint Ventures. Aufgrund von prozessualen Gegebenheiten werden die Emissionen des vorhergehenden Berichtsjahres berichtet. Systemseitig ist ein marginaler Anteil an biogenen Emissionen enthalten.

Wert im Basisjahr (2018): 7,59 Mio. t CO₂e

Nutzfahrzeuge

Diese Kategorie umfasst Emissionen aus eingehender (vorgelagerter) und ausgehender (nachgelagerter) Logistik über alle Transportarten hinweg. Die Transportdaten stammen aus internen Logistiksystemen sowie manuell erfassten Prozessen für sämtliche Transportarten innerhalb der TRATON GROUP. Die Emissionsfaktoren stammen je nach Marke aus unterschiedlichen Datenbanken. Scania und VWTB verwenden eine aktivitätsbasierte Berechnungsmethode. MAN wendet einen kostenbasierten Ansatz an. Für International erfolgt die Berechnung durch einen externen Dienstleister.

Power Engineering

Die Berechnung beruht auf einem distanzbasierten Ansatz. Die Werte der Logistik beziehen sich auf ein- und ausgehende Transporte und Transportprozesse der Everllence Produktionsstandorte. Basierend auf Umsatzdaten werden die Emissionen extrapoliert.

Kategorie 5: Abfall

Seit diesem Berichtsjahr werden die Bereiche getrennt dargestellt. Im Konzernwert sind Emissionen außerhalb der drei definierten Bereiche enthalten.

Wert im Basisjahr (2018): 1,21 Mio. t CO₂e

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Das konzernweite Abfallaufkommen wird jährlich im internen UIS erfasst und mithilfe von Emissionsfaktoren (seit 2025 nach IPCC AR6) für die verschiedenen Abfallströme aus einer repräsentativen generischen Datenbank in CO₂e umgerechnet.

Nutzfahrzeuge

Abfälle innerhalb der TRATON GROUP werden jährlich in internen Umwelt-IT-Systemen erfasst und mithilfe spezifischer Emissionsfaktoren aus verschiedenen Datenbanken für die jeweiligen Abfallströme in CO₂e umgerechnet. Regionale Unterschiede in den Abfallbewirtschaftungspraktiken werden, sofern zutreffend, berücksichtigt.

Power Engineering

Methodik analog Pkw und leichte Nutzfahrzeuge.

Kategorie 6: Geschäftsreisen

Die Emissionen werden auf Basis der tatsächlichen Flug- und Bahnreisen unter anderem der Volkswagen AG kalkuliert und mithilfe der weltweiten Mitarbeiterzahl auf den Konzern hochgerechnet. Der Radiative Forcing Index des Flugverkehrs wird mit dem Faktor 3 berücksichtigt.

Wert im Basisjahr (2018): 0,71 Mio. t CO₂e

Kategorie 7: Pendeln der Arbeitnehmer

Die Emissionen basieren auf einer Berechnung, bei der die weltweiten Mitarbeiterzahlen (im direkten und indirekten Bereich) des Volkswagen Konzerns und regionsspezifische, externe, generische Parameter zum Modal Split, verkehrsträgerspezifische Emissionsfaktoren sowie durchschnittliche Pendeldistanzen und Arbeitstage berücksichtigt werden.

Wert im Basisjahr (2018): 1,01 Mio. t CO₂e

Kategorie 8: Angemietete oder geleaste Sachanlagen

Die Berechnung der Emissionen durch die Anmietung von Vermögenswerten erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von inflationsbereinigten Emissionsfaktoren, die seit 2025 die mittlere globale Inflation berücksichtigen.

Wert im Basisjahr (2018): 0,14 Mio. t CO₂e

Kategorie 9: Transport und Verteilung (nachgelagert)

Enthalten in Scope 3 Kategorie 4: Transport und Verteilung (vorgelagert).

Kategorie 10: Verarbeitung der verkauften Produkte

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Enthalten in Scope 1.

Nutzfahrzeuge

Die Emissionen werden unter der Annahme berechnet, dass die Verarbeitungsemissionen pro Fahrzeug den eigenen Produktionsemissionen pro Fahrzeug entsprechen. Scope-1- und Scope-2-Emissionen werden durch die Gesamtzahl der verkauften Fahrzeuge geteilt und mit der Anzahl der verkauften Fahrgestelle multipliziert.

Power Engineering

Für Everlence nicht wesentlich.

Kategorie 11: Nutzung der verkauften Produkte

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die CO₂e-Emissionen umfassen die Well-to-Wheel-Emissionen aller im Jahr 2025 produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge (seit 2025 inklusive Auftragsproduktion) bei einer angenommenen Lebenslaufleistung von 200.000 km. Die Berechnung beruht – seit 2025 anstelle von gewichteten mittleren Flottenemissionen – auf den durchschnittlichen antriebspezifischen Flottenemissionen (g CO₂/km) und den durchschnittlichen elektrischen Energieverbräuchen in den Hauptmärkten Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und den USA nach den aktuell gesetzlich geltenden Fahrzyklen. Für die Berechnung der entsprechenden Well-to-Tank-Emissionen werden regionsspezifische Emissionsfaktoren für Kraftstoff- und Stromlieferketten aus einer repräsentativen generischen Datenbank verwendet (seit 2025 nach IPCC AR6). Reduktionsmaßnahmen sind durch die TÜV NORD CERT GmbH zertifiziert.

Wert im Basisjahr (2018): 414,87 Mio. t CO₂e

Nutzfahrzeuge

Emissionen aus der Nutzung verkaufter Produkte durch unsere Kundinnen und Kunden stellen den größten Anteil der Gesamtemissionen der TRATON GROUP dar. Für Fahrzeuge werden CO₂e-Emissionen auf Basis von Fahrzeugstückzahlen, Energieverbrauch, gefahrenen Kilometern und Well-to-Wheel-Emissionsfaktoren berechnet. Alle Marken wenden denselben Gesamtansatz an, der sich auf ihre Produktportfolios sowie Betriebs-, Telematik- oder Entwicklungsdaten stützt. Jedoch hat jede Marke aufgrund von Abweichungen im Produktportfolio unterschiedlich gruppierte Fahrzeugklassen. Scania verwendet das Produktionsvolumen, während MAN, International und VWTB das Verkaufsvolumen heranziehen. Die angenommene Nutzungsphase variiert hierbei je nach Marke und Modell zwischen 240.000 km und 1.600.000 km. Bei der Berechnung kommen dynamische Emissionsfaktoren aus verschiedenen Datenquellen zum Einsatz, einschließlich Emissionen aus AdBlue, CH₄ und N₂O. Für externe Motoren schätzen SCANIA und MAN den Kraftstoffverbrauch mithilfe von Expertenwissen und multiplizieren diesen mit den entsprechenden CO₂e-Emissionsfaktoren, International und VWTB verkaufen keine externen Motoren.

Power Engineering

Für die Berechnung wird ein durchschnittlicher Ansatz auf der Grundlage von Sekundärdaten verwendet. Die CO₂e-Emissionen werden mittels Well-to-Wake-Emissionsfaktoren berechnet. Unterjährig in Betrieb genommene Systeme werden mittels Berechnung ihrer Lebenszeitemissionen berücksichtigt. Berücksichtigt werden neue Produkte von Marine 4-Stroke, Power, Industries und Quest-One. Repräsentative Emissionsfaktoren werden sowohl auf regionaler als auch auf branchenspezifischer Ebene verwendet.

Kategorie 12: Umgang mit verkauften Produkten an deren Lebenszyklusende

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Die CO₂e-Emissionen beziehen sich auf die potenziellen End-of-Life-Emissionen aller im Berichtsjahr produzierten Pkw und leichten Nutzfahrzeuge (seit 2025 inklusive Auftragsproduktion). Sie wurden auf Basis von 73 produktionsvolumengewichteten Ökobilanzen berechnet. Alle Fahrzeug-LCAs (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) sind unabhängig nach ISO 14040/44 zertifiziert. Seit 2025 werden neue Ökobilanzen mit Emissionsfaktoren nach IPCC AR6 berechnet.

Wert im Basisjahr (2018): 1,15 Mio. t CO₂e

Nutzfahrzeuge

Die Emissionen der Kategorie 12 beziehen sich auf die potenziellen End-of-Life-Emissionen aller im Berichtsjahr verkauften Fahrzeuge. Die Berechnung erfolgt, indem Intensitätsfaktoren aus den Lebenszyklusbewertungsmodellen von Scania und MAN auf die Gesamtgewichte der jeweiligen Produktgruppe angewendet werden. Diese Intensitätsfaktoren gelten für die gemeinsamen Produktgruppen, die von Scania, International und VWTB genutzt werden, während MAN eine detailliertere Produktklassifizierung verwendet.

Power Engineering

Kategorie 12 wird für Everllence aufgrund geringer Wesentlichkeit nicht berichtet. Dies basiert auf der Annahme, dass Everllence-Produkte am Ende ihrer Lebensdauer zu fast 100 % recycelbar sind. Die durch das Recycling entstehenden CO₂e-Emissionen sind durch einen Cut-off-Ansatz ausgenommen.

Kategorie 13: Vermietete oder verleaste Sachanlagen

Die Berechnung der Emissionen durch die Vermietung von Vermögenswerten erfolgt auf Basis von Finanzdaten des Volkswagen Konzerns und der Verwendung von inflationsbereinigten Emissionsfaktoren, die seit 2025 die mittlere globale Inflation berücksichtigen.

Wert im Basisjahr (2018): 2,96 Mio. t CO₂e

Kategorie 14: Franchise

Pkw und leichte Nutzfahrzeuge

Aufgrund von prozessualen Gegebenheiten werden die Emissionen des vorhergehenden Berichtsjahres berichtet. Die Berechnung basiert auf einer jährlichen Evaluation der CO₂e-Emissionen der Handels- und Servicepartner des Volkswagen Konzerns auf Basis der Energieverbräuche der Standorte und länderspezifischer Emissionsfaktoren. Letztere stammen aus einer repräsentativen generischen Datenbank (seit 2025 nach IPCC AR6). Die Erhebung deckt über 90 % der Franchise-Emissionen ab, welche anschließend auf 100 % hochgerechnet werden.

Wert im Basisjahr (2018): 3,22 Mio. t CO₂e

Nutzfahrzeuge

Die Franchise-Emissionen für Scania und MAN werden auf Basis der durchschnittlichen Scope-1- und Scope-2-Emissionen eines typischen gewerblichen Standorts berechnet. Dieser Ansatz berücksichtigt den typischen Energieverbrauch sowie die betrieblichen Merkmale. VWTB und International sind in dieser Kategorie nicht enthalten, da sie keine Franchise-Betriebe haben.

Power Engineering

Für Everllence nicht wesentlich.

Kategorie 15: Investitionen

Für die Bereiche Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie Power Engineering wird die Kategorie aufgrund geringer Wesentlichkeit nicht berichtet. Der Konzernwert entspricht daher dem Wert des Bereichs Nutzfahrzeuge. Die Emissionen aus Investitionen von Scania und MAN werden auf Grundlage des jeweiligen Eigenkapitalanteils an den Investitionen berechnet. Scania und MAN identifizieren ihre wichtigsten Beteiligungen und erheben die erforderlichen Scope-1- und Scope-2-Daten entweder aus verfügbaren Berichten oder, falls erforderlich, über Fragebögen. VWTB und International sind nicht enthalten, da sie keine finanziellen Mittel an externe Unternehmen bereitstellen.

Wesentliche Änderungen und deren Auswirkungen auf die Vergleichbarkeit der THG-Emissionen

Änderungen im Vergleich zum Reporting im Vorjahr werden im Abschnitt „Kennzahlen zu Scope 3 THG-Emissionen“ bei der Methodikbeschreibung zur jeweiligen Scope 3 - Kategorie erläutert.

Wie im Abschnitt „Ziele: Klimawandel“ beschrieben, werden wesentliche Änderungen bei der Erfassung der Scope 3 THG-Emissionen für Konzern-Kategorien und den Bereich Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in einem jährlichen Prozess identifiziert, im Rahmen der Rekalkulation des Basisjahres quantifiziert und in der Tabelle zu den Scope 3 THG-Emissionen dargestellt.

Für den DK1 wird die gesamte Zeitreihe seit dem Basisjahr der aktuellen Klimaschutzziele (2018) auf vergleichbarer Datenbasis veröffentlicht.

Die Emissionen aus den Lieferketten werden aktuell im Wesentlichen mithilfe von Sekundärdaten beziehungsweise Branchendurchschnittswerten berechnet. Unwesentliche Veränderungen dieser Daten werden im Hinblick auf ihren Einfluss auf das Gesamtergebnis nicht spezifisch bewertet.

Scope 3 THG-Emissionen basierend auf spezifischen Aktivitäten in der Wertschöpfungskette

Das Fahrzeugmodell für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und damit alle im Fahrzeug verbauten Materialien und deren Gewichte basieren auf der Fahrzeugstückliste und somit auf Primärdaten. Für einzelne Hot-Spot-Materialien oder Komponenten liegen Primärdaten der Tier-1-Lieferanten vor. Dasselbe gilt zukünftig für die in der EU-Batterieverordnung Artikel 7 angeforderten Prozesse aus der Batterie(zell)produktion. Eine anerkannte oder standardisierte Methode zur Angabe des Anteils dieser Emissionen liegt bisher nicht vor. Sowohl eine Angabe als Anteil von Datenpunkten als auch als Anteil von THG-Emissionen (gesamt) ist nicht uneingeschränkt sinnvoll, da beispielsweise der Emissionsanteil dekarbonisierter Hot-Spot-Anteile naturgemäß sinkt.

Gesamt-THG-Emissionen

Die Kennzahlen zu den THG-Emissionen (gesamt) ergeben sich aus der Summe der Gesamtemissionen der Scope-1-, -2- und -3-Kategorien.

THG-EMISSIONEN (GESAMT)

	Einheit	2025	2024
THG-Emissionen (gesamt) – standortbasiert ¹	Mio. t CO ₂ e	890,4	831,5
THG-Emissionen (gesamt) – marktbasiert ¹	Mio. t CO ₂ e	887,4	828,5

¹ Vorjahreswert angepasst aufgrund Inkludierung der Werte für Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie der Rekalkulation.

THG-Intensität

Die THG-Intensität ergibt sich aus den Kennzahlen der THG-Emissionen (gesamt) und den Umsatzerlösen. Die Umsatzerlöse werden dem Konzernabschluss entnommen, wo sich weiterführende Informationen befinden. Die THG-Intensität Kennzahl wird ohne die Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

THG-INTENSITÄT

	Einheit	2025	2024
THG-Emissionen (gesamt) je Umsatzerlöse – standortbasiert ¹	kg CO ₂ e/€	2,3	2,1
THG-Emissionen (gesamt) je Umsatzerlöse – marktbasiert ¹	kg CO ₂ e/€	2,3	2,1
Umsatzerlöse, die zur Berechnung der THG-Intensität herangezogen werden	Mio. €	321.913	324.656
Gesamtumsatzerlöse (Finanzabschluss)	Mio. €	321.913	324.656

¹ Vorjahreswert angepasst aufgrund Inkludierung der Werte für Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie der Rekalkulation.

Abbau von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen Entnahme und Speicherung von THG

Es gibt keine implementierten Maßnahmen zur Entnahme und Speicherung von THG in den eigenen Geschäftsaktivitäten oder der Wertschöpfungskette. Sollten solche Maßnahmen in Zukunft eingeführt werden, ist beabsichtigt, zwischen technisch basierten und naturbasierten Lösungen zu differenzieren. Technisch basierte Lösungen sollen durch konkretes Zählen, Wiegen und Messen der aus der Atmosphäre entnommenen THG erfolgen, wobei auf Annahmen, Methoden und Rahmenwerke verzichtet wird. Naturbasierte Lösungen hingegen sollen auf Annahmen, Methoden und Rahmenwerken großer, etablierter Standards des Carbon-Marktes, wie VERRA und Gold Standard, basieren.

Kennzahlen zu THG-Entnahme und -Speicherung

Kennzahlen zur THG-Entnahme und -Speicherung werden nicht berichtet, da es derzeit weder in den eigenen Geschäftstätigkeiten noch in der Wertschöpfungskette bereits implementierte Maßnahmen zur Entnahme und Speicherung von THG gibt.

Nutzung von CO₂-Zertifikaten

Entsprechend der im Übergangsplan beschriebenen Maßnahmenhierarchie ergänzen die Offsetting-Projekte die Dekarbonisierungsstrategie und sind wie dort beschrieben ein wichtiger Bestandteil, um die Dekarbonisierungsziele zu erreichen.

Eine CO₂-freie Energieversorgung ist derzeit nicht für den globalen Energiebedarf möglich. Daher bleibt Energieeffizienz eine wichtige Grundlage für einen effektiven Klimaschutz und sollte immer der erste Stellhebel sein.

Der verbleibende Energiebedarf sollte schließlich so CO₂-effizient wie möglich gedeckt werden (Stellhebel zweiter Priorität). Dabei sind auch innovative Energiekonzepte, die direkte Einbindung erneuerbarer Energien und Technologiewechsel, wie beispielsweise Elektrifizierung, zu prüfen.

Im Bereich der besonders schwer zu vermeidenden Emissionen (hard to abate emissions) erwägt der Volkswagen Konzern, Klimaschutzprojekte zur Kompensation einzusetzen, um zum Beispiel eine bilanziell CO₂e-neutrale

Produktion zu erreichen (Stellhebel dritter Priorität). Als hard to abate emissions gelten Emissionen, deren Vermeidung nach aktuellem Stand entweder technisch nicht möglich oder unverhältnismäßig teuer und daher nicht wirtschaftlich einsetzbar sind.

Rolle der CO₂-Zertifikate als Teil der Dekarbonisierungsstrategie

Der Ansatz der Kohlenstoffkompensation soll für alle Emissionskategorien von Scope 1 bis Scope 3 angewendet werden. Nachdem alle Maßnahmen zur Effizienzsteigerung und Emissionsreduktion, wie im Übergangsplan beschrieben, umgesetzt werden, sollen die besonders schwer vermeidbaren Emissionen mit Carbon-Offsetting-Projekten kompensiert werden. Dies betrifft einen Anteil von < 10 %. Grundlage hierfür sind die Vorgaben der SBTi.

Kennzahlen zu CO₂-Zertifikaten

Die vom Volkswagen Konzern eingesetzten CO₂-Zertifikate haben grundsätzlich den höchsten Qualitätsstandards zu genügen. Daher werden sie nur aus bestimmten Projekttypen und von entsprechend präqualifizierten Unternehmen erworben. Für die CO₂-Zertifikate selbst akzeptiert der Volkswagen Konzern nur bestimmte herausgebende Standards.

Die zugrunde liegenden Projekte werden nach öffentlich überprüfbaren und auf wissenschaftlichen Erkenntnissen basierenden Methodologien betrieben. Die Ergebnisse dieser Projekte werden durch unabhängige Dritte überprüft.

Jedes vom Volkswagen Konzern genutzte CO₂-Zertifikate präsentiert – 1 t CO₂e. Dieses wird nach Kauf grundsätzlich auf die Volkswagen Konzern lautenden Konten transferiert und erst dort (in der Regel zu einem späteren Zeitpunkt) seiner Nutzung zugeführt.

LÖSCHUNG VON CO₂-ZERTIFIKATEN

	Einheit	2025	2024
Insgesamt im Berichtsjahr gelöschte CO ₂ -Zertifikate	t CO ₂ e	680.379	6.076.738
Anteil der Projekte zum Abbau von CO ₂ -Emissionen	%	0	0
Abbauprojekte aus biogenen Senkungen	% / t CO ₂ e	0	0
Abbauprojekte aus technologischen Senkungen	% / t CO ₂ e	0	0
Anteil der Projekte zur Reduktion von CO ₂ -Emissionen	%	100	100
Anteil Verra	% / t CO ₂ e	56 / 383.784	70 / 4.232.578
Anteil Gold Standard	% / t CO ₂ e	44 / 296.595	30 / 1.844.460
Anteil der Projekte innerhalb der EU	%	-	-
Anteil, der als entsprechende Anpassung gem. Art. 6 des Pariser Klimaschutzabkommens gilt	%	-	-

Netto-Null-Ziel unter Berücksichtigung von CO₂-Zertifikaten

Die Ambition des Volkswagen Konzerns ist es, als Unternehmen bis 2050 bilanziell CO₂-neutral zu sein. Für ein verpflichtendes Netto-Null-Ziel fehlt jedoch bisher noch ein gültiger Zertifizierungsstandard. Somit existieren auch noch keine spezifischen Ziele für die Entfernung und Speicherung von THG-Emissionen. Dennoch gilt, dass der Volkswagen Konzern sich bei Maßnahmen des Carbon Offsetting zum Ziel gesetzt hat, sich an den Vorgaben der SBTi und des GHG Protocol zu orientieren und deren Anteil auf weniger als 10 % zu beschränken. Bei der Anwendung von Carbon Offsetting wird das Unternehmen international etablierten Standards folgen.

Interne CO₂-Bepreisung

Zurzeit wird kein interner CO₂-Preis in Investitionsentscheidungen genutzt. Allerdings wird zur Unterstützung von strategischen Entscheidungen und für die Berechnungen und Priorisierung von Dekarbonisierungsmaßnahmen in der Produktion ein Vermeidungskostenansatz gewählt. Damit werden vermiedene THG-Emissionen ins Verhältnis zum Kapitalwert gesetzt. Somit ergibt sich ein Wert in €/t CO₂e. Auf Grundlage dieser Bewertung ergibt sich eine Vermeidungskostentreppe von Einsparungen pro t CO₂e (Energieeffizienzmaßnahmen) bis zu hohen Kosten pro t CO₂e (Einsatz synthetischer Kraftstoffe). Anhand dieser Vermeidungskostentreppe können Maßnahmen priorisiert und die gesamten Aufwendungen zur Zielerreichung abgeschätzt werden.

Umweltverschmutzung

Der Volkswagen Konzern verfolgt die Vision der Zero Impact Factory. Ziel ist, die Emission und Nutzung von luft-, wasser- und bodenbeeinträchtigenden sowie bedenklichen Stoffen an den Produktionsstandorten zu reduzieren.

LUFT-, WASSER- UND BODENVERSCHMUTZUNG

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNGEN IM BEREICH LUFT-, WASSER- UND BODENVERSCHMUTZUNG

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Luftverschmutzung				
Negative Auswirkungen entstehen insbesondere durch Emissionen in der Nutzungsphase bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden. Die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte, die bei der Zulassung der Fahrzeuge gelten, werden eingehalten.				
Ebenfalls relevant sind Emissionen, die im Rahmen des Kerngeschäfts der Fahrzeugproduktion entstehen. Die Produktionsanlagen des Volkswagen Konzerns halten dabei mindestens die mit der Genehmigung einhergehenden gesetzlichen Anforderungen in Bezug auf Luftschadstoffe ein. Da auch entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette Luftemissionen verursacht werden, fordert der Volkswagen Konzern von seinen Partnern, ebenfalls nach hohen Standards zu arbeiten.				
Wasserverschmutzung				
Wasser wird an verschiedenen Stellen der Wertschöpfungskette verwendet. Dabei werden Chemikalien besonders in der vorgelagerten Lieferkette zur Rohstoffgewinnung sowie bei der Herstellung von Bauteilen eingesetzt. Dies kann zu einer Belastung des entstehenden Abwassers mit Schadstoffen führen.				
Die Auswirkungen des Chemikalieneinsatzes innerhalb der eigenen Produktionsprozesse und der Nutzungsphase werden als geringer erachtet, da alle im eigenen Geschäftsbereich anfallenden Abwässer vor der Einleitung in aufnehmende Gewässer (zum Beispiel Flüsse, Seen oder Meere) aufbereitet oder fachgerecht entsorgt werden. Zur Festlegung der Aufbereitungsqualität des Abwassers werden die gesetzlichen Schadstoff-Grenzwerte herangezogen. Für bestimmte Abwasser-Schadstoffe strebt der Volkswagen Konzern im Rahmen seiner Zero Impact Factory-Vision ambitionierte Maximalkonzentrationen im Abwasser an.				

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Bodenverschmutzung				
In Hochrisikorohstofflieferketten, insbesondere in der tiefergelagerten Lieferkette, können negative Auswirkungen durch Bodenverschmutzung, Bodenerosion, Landnutzung und Rohstoffabbau nicht ausgeschlossen werden.				
 Chance  Positive Auswirkung  Tatsächliche Auswirkung  Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)  Risiko  Negative Auswirkung  Potenzielle Auswirkung  Eigener Geschäftsbereich  Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)  Nachgelagerte Wertschöpfungskette  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Luftverschmutzung

Übergeordnet ist das Thema Minimierung der Schadstoffeinträge in die Luft unter anderem strategisch in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, im Leitbild Umwelt goTOzero, in der Vision der Zero Impact Factory und im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

Entlang der Lieferkette soll die Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner Auswirkungen auf Mensch und Umwelt reduzieren. Dieser fordert von den Lieferanten, geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverschmutzung umzusetzen. Innerhalb der Geschäftstätigkeiten des Volkswagen Konzerns sollen solche Auswirkungen durch das Etablieren von Managementkonzepten (siehe Abschnitt „Managementkonzept: Umweltverschmutzung“) und durch das Verfolgen der Vision der Zero Impact Factory möglichst reduziert werden. Dies beinhaltet, dass Produktionsstandorte so gestaltet werden sollen, dass möglichst wenig luftbeeinträchtigende Schadstoffe emittiert werden. In der Nutzungsphase bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden soll die Umweltauswirkung der Fahrzeuge unter anderem durch einen höheren Anteil am Absatz von Elektrofahrzeugen reduziert werden. Dieses Ziel ist in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert.

Unter dem Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ finden sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen.

Wasserverschmutzung

Übergeordnet ist das Thema Vermeidung von Wasserverschmutzung im Rahmen des Leitbilds Umwelt goTOzero sowie in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Dabei bildet die Minimierung der Schadstoffeinträge in Gewässer das zentrale Element. Im Code of Conduct für Geschäftspartner fordert der Volkswagen Konzern auch Lieferanten auf, keine Wasserverschmutzungen zu verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder der Gesundheit des Menschen führen können.

Im eigenen Geschäftsbereich sind die Prozesse des Volkswagen Konzerns so ausgelegt, dass Verschmutzungen minimiert werden. Dies geschieht beispielsweise durch die Installation von Aufbereitungs- und Kläranlagen an den Produktionsstandorten.

Bei Lieferanten der vor- und nachgelagerten Lieferkette adressiert der Volkswagen Konzern die Auswirkung der Wasserverschmutzung durch die Implementierung des Raw Materials Due Diligence Management Systems (RMDDMS). Dieses System soll die Rohstoffbeschaffung nachhaltig und transparent gestalten und somit negative Umweltauswirkungen, wie zum Beispiel Wasserverschmutzung, identifizieren und geeignete Maßnahmen zur Minderung umsetzen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner gilt grundsätzlich für direkte Lieferanten und enthält Anforderungen zur Vermeidung von Wasserverschmutzung gemäß jeweils anwendbarem Recht und internationalen Vorschriften. Er soll dazu beitragen, negative Auswirkungen auf Wasserressourcen zu mindern. Lieferanten werden zudem aufgefordert, diese Anforderungen an ihre direkten Geschäftspartner weiterzugeben.

Unter dem Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ finden sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen in diesem Handlungsbereich.

Bodenverschmutzung

Im Code of Conduct für Geschäftspartner fordert der Volkswagen Konzern auch seine Lieferanten auf, keine schädlichen Bodenveränderungen zu verursachen.

Die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist auf die Vermeidung von Umweltbelastungen und den Schutz natürlicher Ressourcen ausgerichtet und unterstützt die Wiederherstellung von Ökosystemen und die Förderung von Biodiversität. Mit der Förderung Biodiversität adressiert der Volkswagen Konzern auch die Bodenqualität und den Bodenschutz.

MANAGEMENTKONZEPT ZU LUFT-, WASSER- UND BODENVERSCHMUTZUNG

Produktionsprozesse und Produktnutzung führen aufgrund von Emissionen zu Luft- und Wasserverschmutzung. Diese negativen Auswirkungen werden im Managementkonzept Vermeidung von Umweltverschmutzung adressiert.

Das Thema Vermeidung von Umweltverschmutzung ist Teil des Leitbilds Umwelt goTOzero: „Wir reduzieren schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässer.“ Zudem ist das Ziel, den Absatz von Elektrofahrzeugen zu erhöhen, in regenerate+ verankert. Dieses Ziel strebt auch eine Verringerung der Luftverschmutzung bei der Verwendung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden an.

Hinsichtlich des Themas Schadstoffe lautet die strategische Vision im Rahmen der Zero Impact Factory: „Wir gestalten unsere Fertigungsstätten so, dass von ihnen möglichst wenig die Gesundheit von Mensch, Tier und Vegetation sowie Boden, Gewässer und Luft beeinträchtigende Stoffe emittiert werden.“ In Bezug auf Gewässer- und Bodenschutz steht neben einer generellen Minimierung der Schadstoffeinträge auch die präventive Ausstattung der Produktionsanlagen mit technischen Sicherheitseinrichtungen beim Einsatz wassergefährdender Stoffe im Fokus. Eine Verschlechterung des ökologischen und chemischen Zustands der Gewässer, in die Abwasser eingeleitet wird, soll vermieden werden.

Das Thema Beeinträchtigung von Boden, Wasser und Luft ist im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert: Die Lieferanten tragen Sorge dafür, dass sie keine schädlichen Bodenveränderungen, Wasserverschmutzungen, Luftverunreinigungen, schädliche Lärmemissionen oder übermäßigen Wasserverbrauch verursachen. Diese können zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder der Gesundheit des Menschen führen, beziehungsweise sollen sie diese so weit wie möglich minimieren.

Der Volkswagen Konzern verpflichtet sich in seiner Responsible Raw Materials Policy zur Minimierung negativer Umweltauswirkungen entlang der Lieferkette. Dazu zählen der Schutz von Biodiversität und Ökosystemen durch die Ablehnung von Entwaldung und Landdegradation, die Reduktion des Wasserverbrauchs insbesondere in wasserarmen Regionen sowie die Vermeidung von Luftverschmutzung durch den Ausschluss toxischer Substanzen. Grundlage sind internationale Umwelt- und Biodiversitätsabkommen wie die Convention on Biological Diversity (CBD) sowie International Union for Conservation of Nature (IUCN)-, Minamata-, Stockholm- und Basel-Übereinkommen.

Vermeidung der Verschmutzung von Luft und Wasser

Im Fokus der strategischen Vision der Zero Impact Factory steht die Minimierung der Schadstoffeinträge an den Produktionsstandorten (siehe Abschnitt „Ziele: Luft- und Wasserverschmutzung“). Hierfür existieren spezifische Vorgaben, wie zum Beispiel Grenzwerte für Schadstoffkonzentrationen im Abwasser und Emissionen in die Luft, deren Einhaltung mittels Messberichten nachgewiesen wird. Durch die Gestaltung der Produktionsstandorte soll darauf hingewirkt werden, dass die lokale Ressource Wasser durch ihre Nutzung nicht negativ beeinflusst wird.

Der Volkswagen Konzern hat verschiedene Prozesse in seinen Geschäftsbereichen installiert, um auch den Sorgfaltspflichten aus dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in Bezug auf schädliche Bodenveränderungen, Gewässer- und Luftverunreinigungen und schädliche Lärmemissionen zu entsprechen. Die Anwendung dieser Prozesse wird durch eine Konzernrichtlinie unterstützt. Diese gibt einen Rahmen und Mindestanforderungen vor, wie ein Umwelt-Compliance-Managementsystem (UCMS) in einer Organisation zu implementieren ist. Jede Gesellschaft ent-

wickelt daraufhin eigene Prozesse, um diese Regeln einzuhalten. Im UCMS ist zudem ein Compliance- und Risikomanagementsystem integriert, das dazu dient, mit den Risiken der oben erwähnten Umweltmedien vorbeugend und frühzeitig umzugehen. Beispielsweise führen Produktionsstandorte in der Regel eine Umweltaspekteanalyse durch, wodurch mögliche Umweltrisiken aus Produktionsprozessen frühzeitig erkannt und bewertet werden können. Infolgedessen können die Verantwortlichen vorbeugende Maßnahmen zur Risikominimierung einleiten.

Die Anforderungen des Umweltmanagements gelten dabei über alle Phasen der Geschäftstätigkeit und den gesamten Lebensweg der Produkte und Dienstleistungen. Eine detaillierte Ausgestaltung der Prozesse liegt in der Verantwortung jeder kontrollierten Gesellschaft. Diese sind operativ tätig und gehören mehrheitlich zum Volkswagen Konzern.

Notfall- und Gefahrenabwehr

Der Volkswagen Konzern gibt den kontrollierten Gesellschaften vor, dass Notfallpläne und Maßnahmen zur Gefahrenabwehr vorzuhalten sind. Diese sind speziell auf die unternehmensspezifischen Umweltrisiken zugeschnitten und zielen darauf ab, negative Umweltauswirkungen zu vermeiden oder zu minimieren. Zu den konkreten Maßnahmen zählen beispielsweise die Kommunikation von Notfallplänen an Beschäftigte, relevante Bereiche und Auftragnehmer sowie die Qualifizierung zur Gefahrenabwehr. Die Kommunikation ist dabei den einzelnen Gesellschaften überlassen und kann beispielsweise durch Aushänge, Unterweisungen oder Schulungen erfolgen. Des Weiteren zählen dazu das Testen und Überprüfen der Notfallpläne sowie die Sicherstellung von Ressourcen zur fachlichen Beratung im Falle eines Ereignisses.

Im Falle wesentlicher baulicher oder betrieblicher Änderungen sollen die Notfallpläne überprüft und aktualisiert werden. Dabei werden Erfahrungen aus Übungen oder tatsächlichen Notfallmaßnahmen berücksichtigt. Die Frequenz der durchgeführten Übungen liegt in der Verantwortung jeder Gesellschaft, die für die Umsetzung der entsprechenden Konzernrichtlinie zuständig ist (siehe Abschnitt „Übergreifende Informationen zu den Managementkonzepten“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“ für weiterführende Informationen zum Geltungsbereich).

ZIELE: LUFT- UND WASSERVERSCHMUTZUNG

Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete spezifische Kennzahl Umwelt Entlastung Produktion (UEP) berücksichtigt unter anderem die Emission flüchtiger organischer Verbindungen (Volatile Organic Compounds – VOC) im Zusammenhang mit der Produktion von Fahrzeugen und Komponenten. Die Zielvorgabe in Bezug auf die Kennzahl UEP hat somit einen direkten Bezug zur Luftverschmutzung.

Durch das Impact-Points-Ziel zur Reduktion der absoluten Umweltauswirkungen der Produktionsstandorte besteht ebenfalls ein Zielbezug hinsichtlich Emissionen in Luft und Gewässer. Über den Umweltaspekt Luftschadstoffe werden die Luftemissionen von VOC, Stickoxiden und Staub, Chlorkohlenwasserstoffe und Fluorkohlenwasserstoffe, bei der Produktion berücksichtigt. Über den Umweltaspekt Abwasser werden weiterhin Emissionen im Hinblick auf Chemischen Sauerstoffbedarf (CSB), Stickstoff, Phosphor, Nickel und Zink, in Gewässern berücksichtigt. Die entsprechenden Kennzahlen und deren Verzielung werden im Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“ berichtet.

Die Site Checklist weist zudem die Handlungsfelder Schadstoffe und Wasser auf. Sie umfasst beispielsweise Kriterien wie den Einsatz von VOC-reduzierten Spülverdünnern und Lacken, Vorgaben zu VOC-Emissionen aus Lackierereien, die Begrenzung von Staubemissionen, den Verzicht auf den Einsatz von Schwermetallen und gefährlichen Stoffen sowie Vorgaben zu Konzentrations-Grenzwerten bei den Abwasser-Parametern Chlorid, Nickel, Sulfat, Zink, Mangan und CSB.

Die freiwillig gesetzten Ziele hinsichtlich der Kennzahl UEP, der Impact Points und der Site Checklist stehen jeweils in Bezug zum Thema Umweltverschmutzung. Der Volkswagen Konzern hält sich an die geltenden Emissionsvorschriften, beispielsweise übergeordnet die der EU-Richtlinie über Industrieemissionen EU 2024/1785, kurz IED, sowie nationale Vorgaben, wie zum Beispiel die deutsche Abwasserverordnung (AbwV).

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: LUFT-, WASSER- UND BODENVERSCHMUTZUNG

Vermeidung und Kontrolle von Luftemissionen

Der Volkswagen Konzern ist bestrebt, seine Luftemissionen aus eigenen Aktivitäten sowie aus seiner Lieferkette fortlaufend zu reduzieren. Neben Maßnahmen zur Einhaltung gesetzlicher Anforderungen dient innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeiten insbesondere das Impact-Points-Ziel, welches Emissionen in der Luft berücksichtigt, als ein Anreiz zur Umsetzung von Maßnahmen. Zum Beispiel werden in einigen Lackierereien, soweit technisch sinnvoll, Dünnschichtfüller und Dünnschichtklarlack eingesetzt. Außerdem werden lösemittelhaltige Spülverdünner durch lösemittelarme Spülverdünner ersetzt. In staubrelevanten Bereichen, zum Beispiel Lackierereien, Karosseriebau oder mechanischer Fertigung, werden Filtertechniken zur Staubreduzierung eingesetzt. Zusätzlich sind auch in der Site Checklist Kriterien definiert, die auf eine Verringerung von Luftemissionen abzielen (siehe Abschnitt „Übergeordnete Ziele“).

In der vor- und nachgelagerten Lieferkette soll die Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner die Emission von Luftschadstoffen reduzieren, indem die direkten Lieferanten geeignete Maßnahmen zur Reduzierung der Luftverschmutzung umzusetzen haben.

Durch die Transformation des Portfolios hin zur Elektromobilität leistet der Volkswagen Konzern gleichsam einen Beitrag zur Verbesserung der lokalen Luftqualität – insbesondere durch die Verringerung der Emissionen von Stickoxiden sowie Feinstaub (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel“ des Kapitels „Klimawandel“).

Vermeidung und Kontrolle von Emissionen ins Wasser

Im Sinne des Gewässerschutzes leitet der Volkswagen Konzern keine unbehandelten Abwässer, welche durch Aktivitäten des Konzerns entstehen, in aufnehmende Gewässer ein. Schadstoffe im Abwasser, die in einer biologischen Kläranlage nicht entfernt werden können, werden üblicherweise mittels Vorbehandlungsanlagen entfernt. Um Fette, Öle und Emulsionen zu entfernen, wurden beispielsweise Abscheider für Leichtflüssigkeiten und Fette, Verdampferanlagen und Ölskimmer installiert. Dagegen werden Schwermetalle durch physikalisch-chemische Fällungsverfahren entfernt. CSB-Belastungen werden durch Adsorption, Filtration oder Flotationsverfahren weitgehend eliminiert. Vor der Einleitung wird das vorbehandelte Abwasser zum Beispiel mittels Membranbioreaktor (MBR) biologisch aufbereitet, um potenzielle organische Schadstoffe wie Phosphor und Stickstoff zu entfernen. Sofern das Abwasser nicht am Produktionsstandort selbst aufbereitet wird, erfolgt die Aufbereitung in einer externen Kläranlage oder die fachgerechte Entsorgung als Abfall.

Entsprechend der strategischen Vision der Zero Impact Factory werden beim Einsatz potenziell wassergefährdender Stoffe weitere Maßnahmen in der Produktion angestrebt: So soll im Sinne des präventiven Boden- und Gewässerschutzes kontinuierlich darauf geachtet werden, dass die zugehörigen Behälter mit einer zweiten Barriere zur Rückhaltung im Schadensfall ausgestattet sind.

Die Einhaltung von Messverpflichtungen wird durch regelmäßige Abwasseranalytik gewährleistet, deren Häufigkeit je nach Schadstoff unterschiedlich ist und sich nach den gesetzlichen und internen Vorgaben richtet.

Vermeidung und Kontrolle von Bodenverschmutzung

Volkswagen vermeidet aktiv Bodenverschmutzung. Dies geschieht durch Vorgaben zur sicheren Lagerung und Entsorgung von gefährlichen und nicht gefährlichen Abfällen, zur Vermeidung toxischer Substanzen sowie zur Minimierung von Bodenerosion. Lieferanten sollen ihre Aktivitäten so gestalten, dass keine schädlichen Bodenveränderungen entstehen, die die natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder die menschliche Gesundheit beeinträchtigen könnten.

Engagement und Berichterstattung in der vor- oder nachgelagerten Lieferkette für Rohstoffe

Die Gewinnung und Verarbeitung bestimmter Rohstoffe für die Automobilindustrie ist mit Umweltrisiken verbunden – darunter Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung. Der Volkswagen Konzern adressiert diese Risiken im Rahmen

seines Raw Materials Due Diligence Management Systems (RMDDMS), das im Abschnitt „Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS)“ im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ ausführlich beschrieben ist.

Zur Förderung von Transparenz veröffentlicht der Konzern regelmäßig den Responsible Raw Materials Report. Dieser dokumentiert die Methodik und Maßnahmen des RMDDMS und zeigt auf, wie der Konzern seiner menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflicht in Hochrisikorohstoffketten nachkommt.

Im Fokus des RMDDMS stehen insbesondere indirekte Lieferketten, bei denen die Risikoanalyse eine erhöhte Exposition gegenüber ökologischen und sozialen Risiken identifiziert hat. Für besonders risikobehaftete Rohstoffe werden vertiefte Bewertungen durchgeführt, die gezielte Maßnahmen zur Risikominderung und deren Wirksamkeitsprüfung ermöglichen. Aktuell umfasst das RMDDMS 18 priorisierte Rohstoffe. Dies sind die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Graphit, die Konfliktminerale Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3 TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, die seltenen Erden, Magnesium und Baumwolle. Im Rahmen seines Umweltmanagements hat der Volkswagen Konzern zudem Maßnahmen ergriffen, um Rohstoffe aus Tiefseebergbau aus seinen Lieferketten auszuschließen. Aus Gründen der Vorsorge beteiligt sich der Konzern nicht an der Finanzierung entsprechender Aktivitäten, solange deren ökologische und soziale Auswirkungen nicht umfassend untersucht und bewertet wurden. Ziel ist es, potenzielle negative Auswirkungen auf marine Ökosysteme und die Biodiversität zu vermeiden.

Ein zentrales Instrument zur Bewertung und Steuerung von Risiken in der tiefergelagerten Lieferkette sind Audits. Sie ergänzen die weiteren Elemente des RMDDMS und fördern Transparenz und Compliance sowie kontinuierliche Verbesserung. Weitere Maßnahmen und deren Wirkung auf Arbeitskräfte in der Lieferkette sind im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ dargestellt.

Der Volkswagen Konzern zielt auf eine verantwortungsvolle Beschaffung von Rohstoffen ab und setzt dabei auf die fünf Schritte der Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD – Organization for Economic Cooperation and Development) sowie auf die Anforderungen der OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas. Dementsprechend dürfen Lieferanten bei Schmelzhütten oder Raffinerien von Mineralien nur solche Rohstoffe verwenden, die die Anforderungen des Leitfadens der OECD für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten erfüllen. Zudem müssen diese von der Responsible Mineral Initiative (RMI) oder ähnlichen Organisationen geprüft worden sein. Der Volkswagen Konzern erwartet von seinen Lieferanten, dass alle Mineralien aus konfliktbetroffenen Schmelzbetrieben vermieden werden. Ziel ist es jedoch nicht, die Beschaffung von Konfliktmineralien oder anderen Produkten zu verbieten, die aus Konflikt- und Hochrisikogebieten stammen, sondern die Beschaffung aus verantwortungsvollen Quellen innerhalb dieser Regionen zu fördern. Die Identifizierung der 3 TG-Schmelzen und Raffinerien, die von den Lieferanten oder Unterlieferanten genutzt werden, muss jährlich offengelegt werden. In Anlehnung an internationale Best Practices erwartet der Volkswagen Konzern zudem von seinen Lieferanten das Ausfüllen von Conflict Mineral Reporting Templates (CMRT). Neben der Identifizierung der Schmelzen und Raffinerien ermöglicht diese Vorlage auch die Bestimmung der Herkunftsländer des abgebauten Materials. Die Übereinstimmung mit den OECD-Leitlinien wird durch den Responsible Minerals Assurance Process (RMAP) der RMI bewertet. RMAP ist eine unabhängige Bewertung der Managementsysteme und Beschaffungspraktiken von Schmelzhütten/Raffinerien durch Dritte, um die Konformität zu bestätigen. Um das Engagement für verantwortungsvolle Lieferketten für Konfliktminerale zu unterstreichen, veröffentlicht der Volkswagen Konzern freiwillig einen CMRT, um vollständige Transparenz zu schaffen.

Volkswagen adressiert Auswirkungen auf Bodenverschmutzung im Rahmen des RMDDMS. Das System integriert umweltbezogene und menschenrechtliche Aspekte in die Rohstofflieferkette und berücksichtigt dabei indirekt Auswirkungen wie Landdegradation und unsachgemäße Entsorgung von Rohstoffrückständen. Internationale Standards wie das Basler Übereinkommen zur Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle sind verpflichtend. Zudem wird die Vermeidung von Entwaldung und Landdegradation als Teil unserer Anforderungen adressiert.

METRIKEN: LUFT- UND WASSERVERSCHMUTZUNG

Luft- und Wasserverschmutzung

Kennzahlen von Emissionen in Luft und Wasser

Nachfolgend sind die Kennzahlen dargestellt, die konzernweit erhoben werden. Falls an europäischen Produktionsstandorten für weitere Luft- oder Wasseremissionen Schwellenwerte gemäß Europäischem Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister (E-PRTR) überschritten werden, melden die Standorte diese im Rahmen ihrer jährlichen Berichtspflichten an die zuständigen Behörden.

LUFT- UND WASSEREMISSIONEN

		2025		2024	
	Einheit	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Luftemissionen					
VOC ^{1, 3}	t	10.300,6	852,4	10.962,9	978,7
NO _x ¹	t	902,8	329,1	1.126,1	332,0
SO ₂ ^{1, 2}	t	0,0	354,2	0,0	371,4
Staub (PM10) ^{1, 2, 3}	t	284,6	0,0	148,4	0,0
CO ^{1, 2}	t	0,0	0,0	0,0	0,0
Wasseremissionen					
TOC ^{1, 2}	t	549,8	100,6	463,1	157,9
Zink ^{1, 2}	t	1,0	0,1	2,2	0,3
Nickel ^{1, 2}	t	2,1	0,1	2,6	0,2
Fluorid gelöst ^{1, 2}	t	17,5	13,4	26,6	17,9
Stickstoff ^{1, 2, 4}	t	0,0	0,0	-	-
Phosphor ^{1, 2, 4}	t	7,2	0,0	-	-

1 Nur Standorte, die den Schwellenwert gemäß E-PRTR (Anhang II) überschreiten.

2 Die Standorte der TRATON GROUP sind in dieser Kennzahl nicht enthalten.

3 Der Datenpunkt enthält Schätzwerte.

4 Für das Jahr 2024 ist keine Berichterstattung möglich.

Beschreibung der Messmethoden

In der Konzernnorm 98000 sind Indikatoren für Emissionen definiert, um deren einheitliche Erhebung an den Standorten des Volkswagen Konzerns zu ermöglichen. Dabei werden unter anderem Schadstoffeinleitungen in Abwässer wie Zink, Nickel, CSB, gesamter organischer Kohlenstoff (TOC), gelöstes Fluorid, Stickstoff und Phosphor sowie Luftemissionen wie Staub, VOC, Stickoxide (NO_x) und Schwefeldioxid (SO₂) erfasst. Es gilt die Erfassungshierarchie gemäß Konzernnorm 98000 in Verbindung mit den in der Norm beschriebenen zulässigen Messverfahren. Diese sind parameterspezifisch und basieren auf dem aktuellen Stand der Technik.

Kontextinformationen zu Luftverschmutzung

Die Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns erfassen, unabhängig von nationaler Gesetzgebung oder behördlichen Auflagen, eine Reihe umweltrelevanter Luftemissionen. Emissionen aus Verbrennungsprozessen, wie Kohlenmonoxid (CO) und Schwefeldioxid, werden mittels Multiplikation der eingesetzten Brennstoffmengen mit länderspezifischen Emissionsfaktoren ermittelt, sofern keine genaueren, standortspezifischen Emissionsfaktoren vorliegen. Des Weiteren werden VOC-Emissionen erfasst, die hauptsächlich bei Lackierprozessen entstehen. Dabei sind mindestens diejenigen Emissionen zu erfassen, die durch nationale Gesetzgebungen oder Anlagengenehmigungen gefordert werden. VOC-Emissionen aus Lackieranlagen sind für alle Fahrzeugserienlackieranlagen zu ermitteln. Werden VOC-Emissionen in einer Thermischen Nachverbrennung oder Regenerativen Nachverbrennung (RNV) verbrannt, sind die entstehenden CO₂-Emissionen ebenfalls zu erfassen. Hinsichtlich der Erfassung von Feinstaub (Particulate Matter - PM) mit einem Durchmesser von 10 µm oder kleiner (PM10) ist eine Erfassung der Gesamtstaubmenge und anschließende Umrechnung in PM10 mittels Umrechnungsfaktoren zulässig.

Kontextinformationen zu Wasserverschmutzung

Die Erhebungsintervalle sowie die Analytikmethoden für im Abwasser enthaltene Schadstoffkonzentrationen richten sich nach den Vorgaben aus den Standortgenehmigungen und/oder relevanten Gesetzen. Sie variieren je nach Schadstoff zwischen quartalsweiser bis hin zu täglicher Messverpflichtung. Darüber hinaus setzt die Konzernnorm 98000 Mindeststandards für bestimmte Schadstoffe, deren Beprobung mindestens quartalsweise erfolgt und sich an relevanten ISO-Normen orientieren soll. Die berichteten jährlichen Emissionsmengen ins Abwasser ergeben sich üblicherweise durch Multiplikation der gemessenen Abwasservolumina mit den Konzentrationen der jeweiligen Schadstoffe.

Prozesse zur Erfassung und Bilanzierung

Die Erhebung der Umweltindikatoren liegt in der Verantwortung des jeweiligen Standorts. Die Umweltindikatoren werden gemäß Konzernnorm 98000 im UIS erfasst und auf Konzernebene validiert. Die Standorte müssen darauf hinwirken, dass die Umweltindikatoren für jedes festgelegte Erfassungsintervall nach der gleichen Systematik ermittelt werden. Veränderungen gegenüber dem Vorjahr, die einen vorgegebenen Toleranzwert überschreiten, müssen begründet werden.

Informationsquellen

Die Festlegung zulässiger Messverfahren orientiert sich grundsätzlich an nationalen und internationalen Gesetzen und Verordnungen (zum Beispiel deutsches Bundesimmissionsschutzgesetz, europäische F-Gase-Verordnung), international anerkannten Normen und Standards (zum Beispiel GHG Protocol, ISO-Normen), branchenspezifischen Vorgaben (zum Beispiel Verband der Automobilindustrie (VDA)-Emissionsfaktoren) sowie wissenschaftlichen Erkenntnissen (zum Beispiel International Panel for Climate Change (IPCC)-Sachstandsberichte).

Begründung für die Wahl einer alternativen Methodik zur Emissionsquantifizierung

Die Konzernnorm 98000 legt eine Messhierarchie zur Erhebung von Umweltdaten an den Standorten fest (siehe Abschnitt „Einheitliche Erfassung von Umweltdaten“ im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“).

BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont	
Besonders besorgniserregende Stoffe					
Ein Teil der Stoffe, die derzeit als besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern (SVHC)) auf der Kandidatenliste der European Chemicals Agency (ECHA) stehen, sind in Fahrzeugteilen des Volkswagen Konzerns vorhanden. Der Volkswagen Konzern setzt auf einen verantwortungsvollen und sachgemäßen Umgang mit SVHC und implementiert entsprechende Maßnahmen, um die Auswirkungen auf Mensch und Umwelt zu verhindern. Alle gesetzlichen Bestimmungen werden eingehalten.					
Da SVHC in der Regel bereits Bestandteil der Materialzusammensetzung zugelieferter Fahrzeugteile sind, wird auf den Austritt von SVHC in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette ein stärkerer Fokus gelegt als im eigenen Betrieb und der Nutzungsphase der Fahrzeuge. In Hochrisikorohstofflieferketten, insbesondere in den tiefergelagerten Lieferketten, können negative Auswirkungen durch gefährliche Stoffe nicht ausgeschlossen werden, insbesondere den Einsatz von Schadstoffen und gefährlichen Chemikalien.					
 Chance	 Positive Auswirkung	 Tatsächliche Auswirkung	 Vorgelagerte Wertschöpfungskette	 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)	
 Risiko	 Negative Auswirkung	 Potenzielle Auswirkung	 Eigener Geschäftsbereich	 Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)	
			 Nachgelagerte Wertschöpfungskette	 Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)	

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Übergeordnet ist das Thema der besonders besorgniserregenden Stoffe im Rahmen der Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität verankert, welche neben der Forderung der Einhaltung weltweit geltender Vorschriften auf die Global Automotive Declarable Substance List (GADSL) referenziert. Gemäß dem Code of Conduct für Geschäftspartner werden die Lieferanten in der Lieferkette aufgefordert, geeignete Maßnahmen umzusetzen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt – zum Beispiel krebserregende, erbgutschädigende, fortpflanzungsgefährdende Stoffe – im Rahmen des jeweils anwendbaren Rechts und unter Berücksichtigung der jeweils mitgeltenden Regelungen des Volkswagen Konzerns zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden. Das Thema ist ebenfalls in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ als Handlungsfeld identifiziert. Im Fokus stehen hierbei die Reduzierung und Substitution von SVHC in den Produkten. Die detaillierte Ausgestaltung des strategischen Themas befindet sich derzeit noch in der Erarbeitungsphase und wird im Zuge der weiteren Strategieprozesse konkretisiert.

Mit Bezug auf die eigene Geschäftstätigkeit verringert der Volkswagen Konzern seine Auswirkungen durch die Implementierung von Vorsorgemaßnahmen zur Risikominimierung und -steuerung sowie von Maßnahmen, die SVHC vermeiden und ersetzen sollen.

Der Volkswagen Konzern versteht das Thema Chemical Compliance als Querschnittsthema, das in bestehende Managementkonzepte integriert wird und diese beeinflusst.

Unter dem Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ findet sich die ausführliche Darstellung und Erläuterung der Maßnahmen in diesen zwei Handlungsbereichen.

MANAGEMENTKONZEPT: BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

Das Thema SVHC ist strategisch in der Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität verankert. Um diese strategische Verankerung zu verwirklichen, soll das Management von chemischen Substanzen weiter verbessert werden. Als ein weltweit führender Automobilhersteller und Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen ist sich der Volkswagen Konzern der zunehmenden Bedeutung eines nachhaltigen Managements von chemischen Substanzen bewusst. Die rechtlichen und regulatorischen Anforderungen an das Chemikalienmanagement sind komplex und variieren in den globalen Märkten, in denen der Konzern tätig ist. Der Volkswagen Konzern ist zur Einhaltung bestehender Vorschriften und zum verantwortungsvollen Umgang mit chemischen Substanzen, die für die Produkte, Tätigkeiten und Dienstleistungen benötigt werden, verpflichtet.

Der Volkswagen Konzern versteht Chemical Compliance als Querschnittsthema. Für bereits bestehende Managementsysteme der Volkswagen AG sind die notwendigen Compliance-Prozesse integriert.

Außerdem steht der Volkswagen Konzern im bedarfsorientierten Austausch mit seinen Beschäftigten, Lieferanten, Branchenverbänden und Aufsichtsbehörden, um den Einsatz gefährlicher Chemikalien zu reduzieren. Dies erstreckt sich von der Forschung und Entwicklung über die Konstruktion, die Produktion, den Vertrieb und die Logistik bis hin zur Wiederverwendung und zum Recycling der Produkte.

Weiterhin wird die Registrierung, Bewertung und Beschränkung von Stoffen und Rohstoffen im Code of Conduct für Geschäftspartner hervorgehoben. Hierzu zählen die Einhaltung internationaler Übereinkommen (Minamata-Übereinkommen, Stockholmer Übereinkommen) und Rechtsinstrumente zur Herstellung, Verwendung, Handhabung und Entsorgung bestimmter Stoffe. Die Lieferanten sollen geeignete Maßnahmen ergreifen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt oder Gesundheit, zum Beispiel krebserregenden, erbgut-schädigenden oder fortpflanzungsgefährdenden Stoffen, zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden. Dabei sind das jeweils anwendbare Recht sowie die mitgeltenden Regelungen des Volkswagen Konzerns zu berücksichtigen.

Minimierung des Einsatzes von SVHC

Um in allen Märkten vorschriftenkonform zu sein, müssen der Volkswagen Konzern und seine Lieferanten die Vorschriften, Gesetze und regulatorischen Vorgaben in den Zielmärkten einhalten. Darüber hinaus ist die Erfüllung von Standards, wozu unter anderem die Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität sowie Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien gehören, ein verpflichtendes Vertragselement mit Lieferanten. Auf diese Weise wird auf die Einhaltung aller geltenden Materialregulierungen und -restriktionen hingewirkt.

Die Konzernnorm Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien beschäftigt sich mit der Registrierung, Bewertung und Beschränkung von chemischen Stoffen. Chemikalien, die als karzinogen, keimzell-mutagen und reproduktionstoxisch in Kategorie 1A oder 1B eingestuft wurden, sind grundsätzlich für den Einsatz verboten (Terminologie gemäß Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 – CLP). Über einen Einsatz kann nur in begründeten Ausnahmefällen unter Berücksichtigung des Substitutionsgebots entschieden werden. Besonders besorgniserregende Stoffe, beispielsweise nach EU-REACH-Verordnung Nr. 1907/2006, Artikel 57-2, sind weitgehend zu vermeiden und können im Einzelfall, nach Prüfung der längerfristigen Einsatzfähigkeit, abgelehnt werden.

Für die Steuerung neuer oder geänderter weltweit aufkommender Schadstoffgesetze, darunter Altfahrzeug-, Batterie-, Chemikalien- und Biozidgesetze sowie Anforderungen zu Innenraumemissionen, wurde ein spezifischer Prozess mit definierten Rollen (Vorschriftenkoordinator/Vorschriftenexperten (VKO/VEX)-Prozess) in der technischen Entwicklung implementiert. Die Umsetzung und die interne/externe Kommunikation erfolgen durch die Umweltnorm für Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität, welche unter anderem einen Bezug auf die GADSL nimmt. Die Einhaltung wird seit dem Jahr 2000 durch die Nutzung des International Material Data System (IMDS) in Verbindung mit dem konsequenten Einfordern von Lieferantendaten zur chemischen Zusammensetzung von Bauteilen und Materialien in den Fahrzeugen geprüft. Alle IMDS-Daten werden nach der jeweils gültigen und zur Anwendung kommenden Gesetzgebung geprüft.

Die Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität fordert eine grundsätzliche Vermeidung der Verwendung von SVHC im Sinne der EU-REACH-Verordnung Nr. 1907/2006. Diese sind in der Kandidatenliste der ECHA gelistet und werden periodisch aktualisiert. Über die gesetzlichen Anforderungen hinaus fordert der Volkswagen Konzern, dass die Verwendung zulassungspflichtiger Stoffe des Anhangs XIV der EU-REACH-Verordnung Nr. 1907/2006 in der Regel bei Neuverträgen vermieden werden soll, auch wenn die Zulassungspflicht erst nach Serieneinsatz in Kraft tritt.

Darüber hinaus wird für Liefergegenstände, welche für die Berichterstattung gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung relevant sind, mit fachlicher und technischer Unterstützung von Lieferanten eine Alternativen-Prüfung für die Verwendung von SVHC (im Anwendungsbereich von Anlage C des Anhangs I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2139 der Kommission) durchgeführt. Mit dem Geschäftsjahr 2024 hat der Volkswagen Konzern im fahrzeugbezogenen Geschäft bestehende Vorgaben und Prozesse konkretisiert, mit dem Ziel, die Taxonomie-relevanten Stoffe grundsätzlich zu vermeiden und zu ersetzen. Darauf aufbauend bezieht der Konzern in seine Analysen fahrzeugbezogene Materialien sowie Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge ein, um die Substituierbarkeit der darin enthaltenen SVHC unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu prüfen.

Die Lieferanten sind weiterhin verpflichtet, die Anforderungen, basierend auf internationalen Übereinkommen und anderen Rechtsinstrumenten in Bezug auf die Herstellung, Verwendung, Handhabung und Entsorgung bestimmter Stoffe, einzuhalten. Insbesondere die Anforderungen des Minamata-Übereinkommens von 2013 über Quecksilber und des Stockholmer Übereinkommens von 2001 über persistente organische Schadstoffe (POP) sowie die entsprechenden anwendbaren Durchführungsvorschriften auf nationaler und supranationaler Ebene müssen befolgt werden.

ZIELE: BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

Prävention und Kontrolle von SVHC

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf die Prävention und Kontrolle von SVHC sind für die Produktionsstandorte keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Es wird derzeit an einer systematischen Datenerfassung gearbeitet, um eine vollständige quantitative Berichterstattung zu ermöglichen. Herausforderungen bei der Datenerfassung und bei der Quantifizierung sind sowohl die hohe Anzahl der Substanzen als auch die Konzentrationsangaben von SVHC in chemischen Gemischen, welche durch die Lieferanten oftmals nur innerhalb von Konzentrationsspektren angegeben werden. Der Volkswagen Konzern und die Standortbetreiber der einzelnen Marken richten ihr Handeln an den gesetzlichen Vorgaben aus und haben Prozesse zur Umsetzung implementiert.

Sollten SVHC während der Fahrzeugproduktion eingesetzt werden und/oder im Fahrzeug verbleiben, so sind diese im Vorfeld durch interne Chemikalienmanagementprozesse und -systeme erfasst, überprüft und freigegeben. Zusätzlich implementiert der Volkswagen Konzern Prozesse, um SVHC generell zu vermeiden und auf Substituierbarkeit zu prüfen. Ein Beispiel ist die Überprüfung der Substituierbarkeit gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung und damit die Reduktion von SVHC während der Fahrzeugproduktion und in Bauteilen von vollelektrischen Fahrzeugen.

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

Einhaltung gesetzlicher Vorschriften hinsichtlich Chemikalien und SVHC

Für die Anforderungen an die Chemical Compliance gibt es kein separates Managementsystem. Die Marken und Gesellschaften des Konzerns sind aufgefordert, das Thema Chemical Compliance in ihren bestehenden Managementsystemen zu berücksichtigen. Die Governance-Struktur soll sicherstellen, dass Risiken entlang der Lieferkette reduziert und Vorgaben eingehalten werden.

Auf diese Weise soll das Risiko beim Umgang mit Chemikalien und SVHC im Volkswagen Konzern in den Strukturen des Drei-Linien-Modells des Institute of Internal Auditors (IIA) gesteuert werden. Dabei umfasst die erste Linie das operative Risikomanagement in den Geschäftsbereichen, die zweite Linie das konzernweite Risikomanagement und die dritte Linie die Interne Revision, die die Wirksamkeit der ersten beiden Linien überprüft. Die Werkzeuge zur

Identifizierung und Umsetzung der spezifischen Anforderungen werden hierbei durch die eingesetzten Managementsysteme bereitgestellt.

Neben den Tools der Managementsysteme werden neue oder geänderte regulatorische Vorgaben auch durch den VKO-/VEX-Prozess der zweiten Linie aufgenommen und innerhalb der Organisation zielgerichtet verteilt. Für die Prüfung von materialbezogenen Vorgaben wird in der zweiten Linie auf die Daten des internen Material Informationssystems (MISS) zugegriffen. Datengrundlage sind die Daten der Lieferanten aus dem IMDS. Neben dem kontinuierlichen Risikomanagement durch das Drei-Linien-Modell hat der Volkswagen Konzern im fahrzeugbezogenen Geschäft Vorgaben und Prozesse zum Management von regulatorischen Vorgaben (VKO/VEX) und internen Anforderungen (weitere Informationen befinden sich im Abschnitt „Minimierung des Einsatzes SVHC“) etabliert, die vorsehen, dass SVHC möglichst zu vermeiden und zu ersetzen sind. Darauf aufbauend werden gemäß den Anforderungen der EU-Taxonomie-Verordnung fahrzeugbezogene Chemikalien sowie Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge analysiert und die Substituierbarkeit von SVHC in diesen Produkten gemeinsam mit den Lieferanten unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien geprüft.

Engagement und Berichterstattung in der vor- oder nachgelagerten Lieferkette für Rohstoffe

Bei dem Engagement zur Verbesserung der Lieferkette nimmt der Volkswagen Konzern auch seine Lieferanten in die Verantwortung. Aus diesem Grund fordert der Code of Conduct für Geschäftspartner die Umsetzung geeigneter Maßnahmen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Mensch und Umwelt (zum Beispiel krebserregende, erbgutschädigende, fortpflanzungsgefährdende Stoffe) zu unterlassen beziehungsweise zu vermeiden.

METRIKEN: BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE

Zur Bewertung der besonders besorgniserregenden Stoffe wird die IMDS-SVHC-Liste der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) als Grundlage verwendet, welche sich aus der ECHA-Kandidatenliste ableitet.

Gesamtmenge an SVHC, die während der Produktion erzeugt, verwendet oder beschafft wird

Eine stoffbezogene Mengenauswertung der SVHC kann auf Konzernebene aktuell nicht vollumfänglich durchgeführt werden. Derzeit wird ein Ansatz zur Mengenerfassung für alle SVHC als solche oder in Gemischen (SVHC > 0,1 % M), die während der Fahrzeugproduktion eingesetzt werden, erarbeitet. Dies soll zukünftig die Erfassung der Gesamtmenge an beschafften und eingesetzten SVHC ermöglichen.

In bestimmten Produktionsprozessen werden unterschiedliche chemische Substanzen zusammengebracht, beispielsweise in Prozessbädern. Diese Prozessbäder dienen ausschließlich dazu, die chemischen Eigenschaften der zu bearbeitenden Erzeugnisse gezielt zu beeinflussen. Der Volkswagen Konzern ist kein Produzent chemischer Substanzen und betreibt keine Anlagen oder Prozesse, die der Herstellung neuer isolierter chemischer Produkte dienen.

Theoretisch ist die Bildung neuer chemischer Verbindungen durch die Einstellung des chemischen Gleichgewichts innerhalb von Prozessbädern in geringem Umfang möglich. Diese betriebenen Prozessbäder befinden sich in genehmigungs- und überwachungsbedürftigen Anlagen und werden ausschließlich auf Grundlage behördlicher Genehmigungen betrieben. Eine behördliche Vorgabe zur Ermittlung neu gebildeter SVHC liegt nicht vor.

Gesamtmenge an SVHC, die die Produktion in Form von Emissionen verlassen

Der Volkswagen Konzern und die Betreiber an den Standorten der einzelnen Marken handeln stets nach den geltenden gesetzlichen Vorgaben. Standorte und Anlagentechnik sind gemäß diesen Vorgaben durch die Behörden genehmigt. Dies gilt insbesondere für umweltrelevante Anlagen, deren Betrieb zu Emissionen in Luft und Wasser führen, sodass in deren Anlagengenehmigungen weitreichende Betreiberpflichten festgelegt wurden. Im Rahmen solcher Nebenbestimmungen werden auch wiederkehrende Emissionsmessungen zur Wahrung geltender Grenzwerte durchgeführt.

Zur konzernweiten Sicherstellung der Einhaltung aller bindenden Verpflichtungen im Zusammenhang mit produktionsbedingten Emissionen hat der Volkswagen Konzern das Drei-Linien-Modell implementiert, welches unter dem Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ beschrieben ist.

Derzeit existiert kein Grenzwert, der den gesamten Umfang aller bekannten SVHC abdeckt. Ebenso gibt es keine Messmethode zur Erfassung des Gesamtspektrums aller SVHC. Daher ist die Datenerhebung dieser Emissionen nach aktuellem Stand der Technik nicht möglich.

Gesamtmenge an SVHC, die die Produktion als Bestandteil des Produktes verlassen

Die Berechnung der Gesamtmenge erfolgt jeweils pro SVHC. Hierfür wird zunächst der Gewichtsanteil je SVHC für jedes SVHC-enthaltende Bauteil bestimmt (Schwellenwert > 0,1 % je kleinster betroffener Artikel im Bauteil, gemäß REACH Artikel 33) in Verbindung mit dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs zur Bezugsgröße von SVHC in Erzeugnissen und für die entsprechenden Referenzfahrzeuge (ID.7 Tourer und Tiguan) aufsummiert (weiterführende Informationen zu den Referenzfahrzeugen siehe Abschnitt „Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“ des Kapitels „Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“). Basierend auf Produktionszahlen der Elektro- beziehungsweise Verbrennerfahrzeuge wird die Berechnung der Gesamtmengen je SVHC durchgeführt. Abschließend erfolgt eine Zuordnung der SVHC in die zu berichtenden Gefahrenklassen. Da einzelne Substanzen mehreren Gefahrenklassen zugeordnet sind, entspricht die übergeordnete Gesamtmenge aufgrund doppelter Erfassung nicht der Summe der einzelnen Gefahrenklassen. Um dennoch eine Gesamtsumme der verwendeten SVHC anzugeben, wird in der nachfolgenden Tabelle das Gesamtgewicht pro Stoff jeweils ausschließlich einer Gefahrenklasse zugeordnet.

Zudem sind im Weiteren die SVHC-Angaben zum Porsche AG Konzern und zur TRATON GROUP angegeben, exklusive einer Berücksichtigung von Everlence. Die Werteermittlung erfolgt dabei wie vorhergehend beschrieben.

BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE BEIM VOLKSWAGEN KONZERN

Gefahrenklasse	Einheit	2025		2024	
		Elektrofahrzeuge	Verbrennerfahrzeuge	Elektrofahrzeuge	Verbrennerfahrzeuge
Kanzerogen (Artikel 57a)	t	6,0	50,5	6,0	73,0
Mutagen (Artikel 57b)	t	0,0	0,3	-	-
Reproduktionstoxisch (Artikel 57c)	t	5.682	45.413	5.398	39.365
PBT (Artikel 57d)	t	1,0	6,0	0,5	5,0
vPvB (Artikel 57e)	t	8,3	145,0	6,0	151,0
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Umwelt)	t	0,0	0,3	7,0	58,0
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	t	15,5	43,0	0,004	0,1
Die Atemwege sensibilisierende Eigenschaften (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	t	2,0	0,7	4,0	0,2
Spezifische Zielorgan-Toxizität nach wiederholter Exposition (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	t	1,0	22,0	0,3	26,0
Wahrscheinlich schwerwiegende und ebenso besorgniserregende Wirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt (Artikel 57f)	t	1,0	22,0	0,3	26,0
Gesamtsumme der besonders besorgniserregenden Stoffe als Bestandteil des Produkts	t	5.715	45.676	5.421	39.672

Gesamtmenge an SVHC, die beim Porsche AG Konzern die Produktion als Bestandteil des Produkts verlassen

Die Ermittlung der SVHC-Mengen basiert auf einem Referenzfahrzeugansatz. Dabei wird für jedes der fünf Fahrzeugsegmente (zweitürige Sportwagen, SUV-Verbrenner, SUV rein batteriebetrieben, Limousine Verbrenner und Limousine rein batteriebetrieben) ein Fahrzeugmodell ausgewertet. Die Auswertung erfolgt über bauteilspezifische Lieferantendaten. Über die Produktionsstückzahlen werden die SVHC-Mengen des Referenzfahrzeugs auf die im Berichtsjahr produzierten Fahrzeuge pro Segment hochgerechnet. Zuletzt werden segment-übergeordnete Summen pro Substanz gebildet und die Substanzen wie regulatorisch gefordert, den Gefahrenklassen für besorgniserregende Substanzen zugeordnet.

BESONDERS BESORGNISERREGENDE STOFFE BEIM PORSCHE AG KONZERN

Gefahrenklasse	Einheit	2025	2024
Kanzerogen (Artikel 57a)	t	8,0	14,0
Mutagen (Artikel 57b)	t	0,0	0,0
Reproduktionstoxisch (Artikel 57c)	t	2.370	2.832
PBT (Artikel 57d)	t	1,0	0,0
vPvB (Artikel 57e)	t	6,0	7,0
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Umwelt)	t	12,0	15,0
Endokrinschädliche Eigenschaften (Artikel 57f – Menschliche Gesundheit)	t	0,0	0,0
Die Atemwege sensibilisierende Eigenschaften (Artikel 57 f – Menschliche Gesundheit)	t	4,0	5,0
Spezifische Zielorgan-Toxizität nach wiederholter Exposition (Artikel 57 f – Menschliche Gesundheit)	t	0,0	0,0
Wahrscheinlich schwerwiegende und ebenso besorgniserregende Wirkungen auf die menschliche Gesundheit und/oder die Umwelt (Artikel 57 f)	t	10,0	10,0
Gesamtmenge der besonders besorgniserregenden Stoffe als Bestandteil des Produkts	t	2.410	2.883

Gesamtmenge an SVHC, die bei der TRATON GROUP die Produktion als Bestandteil des Produkts verlassen

Zur Ermittlung der Mengen (SVHC) verwendet die TRATON GROUP den Bleigehalt in Starterbatterien, da dieser gemäß einer Studie von MAN Truck & Bus 98% der gesamten SVHC in einem typischen Lkw ausmacht. Für das Berichtsjahr entspricht die Menge an SVHC in den Produkten einer Gesamtmenge von 23.922 (24.780) t.

MIKROPLASTIK

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH MIKROPLASTIK

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Mikroplastik				
Mikroplastik kann vor allem durch Reifenabrieb in die Umwelt gelangen. Dies betrifft Fahrzeuge im Allgemeinen, einschließlich der vom Volkswagen Konzern produzierten Fahrzeuge.				
 Chance  Risiko	 Positive Auswirkung  Negative Auswirkung	 Tatsächliche Auswirkung  Potenzielle Auswirkung	 Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Eigener Geschäftsbereich  Nachgelagerte Wertschöpfungskette	 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)  Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Das Thema Mikroplastik ist übergeordnet in der Dimension Natur der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verortet, die auch die Reduzierung von Mikroplastik betrachtet. Die detaillierte Gestaltung des Themas befindet sich derzeit noch in der Erarbeitungsphase und soll im Zuge der weiteren Strategieprozesse konkretisiert werden.

Wasser

Wasser ist eine wertvolle Ressource. Wir verbinden nachhaltiges Wassermanagement mit vielen Aspekten: Wir wollen unter anderem den Frischwasserverbrauch reduzieren, Wasser effizienter nutzen und Grundwasserschutz stärken.

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH WASSER

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Wasser				
Die Nutzung großer Mengen Wasser führt insbesondere in Regionen mit geringer Verfügbarkeit zu Wasserstress und kann zur Erschöpfung von Grundwasserreserven, zur Beeinträchtigung von Ökosystemen und zur Verstärkung sozialer Spannungen beitragen.				
Chance Risiko	Positive Auswirkung Negative Auswirkung	Tatsächliche Auswirkung Potenzielle Auswirkung	Vorgelagerte Wertschöpfungskette Eigener Geschäftsbereich Nachgelagerte Wertschöpfungskette	Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr) Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre) Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung durch Wassernutzung wird im Geschäftsmodell, der Strategie und der Wertschöpfungskette des Konzerns berücksichtigt. Übergeordnet ist die schonende Nutzung von Ressourcen, darunter auch Wasser, in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerative+ verankert. Daraus abgeleitet findet sich die Steigerung der Ressourceneffizienz auch als eines der Handlungsfelder im Leitbild Umwelt goTOzero wieder. Dabei wird konsequent auf die Förderung von Wiederverwendungs- und Recyclingansätzen in der gesamten Wertschöpfungskette gesetzt.

Für die eigenen Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns sind die Kreislaufführung von Brauchwasser und die damit verbundene Reduktion der Frischwassernutzung in der strategischen Vision der Zero Impact Factory verankert. Durch die Selbstverpflichtung zur Erreichung konkreter Ziele (siehe Abschnitt „Ziele: Wasser“) wird zu einer Mitigation der identifizierten Auswirkungen durch Wassernutzung beigetragen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner fordert die Geschäftspartner dazu auf, geeignete Maßnahmen in Bezug auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zu ergreifen. Indem die Geschäftspartner entsprechende Nachhaltigkeitsanforderungen zur Kenntnis nehmen und an ihre direkten Geschäftspartner weitergeben, soll die kontinuierliche Anwendung der Vorgaben auch in die tiefgelagerte Lieferkette ermöglicht werden.

MANAGEMENTKONZEPT: WASSER

Managementkonzept nachhaltiges Wassermanagement

Das Wassermanagement des Volkswagen Konzerns ist in einem zugehörigen Managementkonzept verankert. Ein Schwerpunkt hierbei ist die Schonung der Ressource Wasser. Entsprechend der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ arbeitet der Volkswagen Konzern daran, den Bedarf an primären Rohstoffen, inklusive Wasser, fortlaufend zu reduzieren.

Auch im Leitbild Umwelt goTOzero ist die Ressourcenschonung thematisch verankert. Im Hinblick auf Wasser soll dies durch eine gesteigerte Nutzungseffizienz sowie die Förderung von Wiederverwendungsansätzen erreicht werden. Ein weiteres Handlungsfeld des Leitbilds stellen der Schutz von Ökosystemen und eine damit einhergehende Reduzierung schädlicher Emissionen in Gewässer dar (siehe Kapitel „Umweltverschmutzung“).

Im Rahmen der konzernweiten strategischen Vision Zero Impact Factory steht das Thema Wasser ebenfalls im Fokus. Die Produktionsstandorte sollen so gestaltet werden, dass die lokale Ressource Wasser durch die Nutzung möglichst wenig negativ beeinflusst wird. Konkret umfasst dies zum Beispiel die Reduzierung der Wasserentnahme, die Steigerung der Wasserwiederverwendung, den verantwortungsvollen Einsatz von Wasser, insbesondere in Gebieten mit Wasserstress, die Minimierung des Eintrags wassergefährdender Stoffe sowie die Umsetzung des Verschlechterungsverbotes der ökologischen und chemischen Wasserqualität des aufnehmenden Gewässers.

Gemäß dem Code of Conduct für Geschäftspartner werden Lieferanten dazu aufgefordert, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um den Wasserverbrauch an ihren Standorten zu minimieren. Die Maßnahmen sollen darauf hinwirken, dass sie keine Wasserverschmutzungen verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlage für Trinkwasser führen könnten.

In der nachgelagerten Lieferkette ist es dem Volkswagen Konzern nicht möglich, die relevanten Wasserverbräuche mittels eigener Hebel zu regulieren.

Wassermanagement im Unternehmen

Wasser wird innerhalb der Produktionsstandorte für zahlreiche Zwecke benötigt, beispielsweise in der Lackiererei, zu Kühlzwecken oder im Sanitärbereich. An vielen Stellen ist der Einsatz von Frischwasser erforderlich, das im Volkswagen Konzern (ohne TRATON GROUP) zu etwa drei Vierteln von externen Lieferanten wie kommunalen Wasserverbänden bezogen wird. Etwa ein Viertel der Wasserentnahme wird durch die Nutzung eigener Brunnen, Niederschlagswasser oder die Entnahme aus Oberflächengewässern gedeckt. Die Produktionsstandorte sind Teil der lokalen Wasserkreisläufe und beeinflussen durch Wasserentnahme, Aufbereitung sowie Einleitung von Abwasser die zur Verfügung stehenden Wasserressourcen.

Vor diesem Hintergrund gewinnt die interne Wasseraufbereitung zunehmend an Bedeutung. Immer mehr Standorte bereiten ihr Abwasser auf, um es in Produktionsprozessen, in Kühltürmen, im Sanitärbereich oder zu Bewässerungszwecken wiederzuverwenden, wodurch sie ihre Wasserentnahme reduzieren. Ein geschlossener Kreislauf und das Recycling von Kühl- oder Prozesswasser senken den Frischwasserverbrauch und das Abwasseraufkommen und tragen so zu einem verantwortungsbewussten Umgang mit der Ressource Wasser bei. Dabei strebt der Volkswagen Konzern die höchstmögliche technische Aufbereitungsstufe an und leitet keine unbehandelten Abwässer in Vorfluter ein. Beinahe alle Standorte verfügen über Vorreinigungsanlagen, die schädliche Substanzen aus dem Abwasser entfernen (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Umweltverschmutzung“ des Kapitels „Umweltverschmutzung“). Sofern Abwasser nicht am Standort aufbereitet wird, erfolgt die Aufbereitung in einer externen Kläranlage beziehungsweise im Einzelfall die Entsorgung als Abfall.

Wasserentnahme in Wasserrisikogebieten

Ein Teil der Wasserentnahme des Volkswagen Konzerns erfolgt an Standorten, die sich in Gebieten mit Wasserstress befinden. In diesen Gebieten ist ein verantwortungsvoller Umgang mit Wasser besonders essenziell, um eine weitere Verknappung zu vermeiden. Daher legt der Volkswagen Konzern einen besonderen Fokus auf die Reduzierung der

Wasserentnahme und die Effizienz der Wassernutzung in Gebieten mit Wasserstress (siehe Überschrift „Konzernweite Reduktion der Wasserentnahme“).

Im Vergleich zwischen eigener Geschäftstätigkeit und Lieferkette fällt der überwiegende Teil der Wasserentnahme innerhalb der Lieferkette an, insbesondere durch die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet die Lieferanten, geeignete Maßnahmen in Bezug auf einen verantwortungsvollen Umgang mit Wasser zu ergreifen, insbesondere in wasserarmen Regionen.

Die Geschäftspartner verpflichten sich, die Nachhaltigkeitsanforderungen an ihre relevanten direkten Lieferanten weiterzugeben und deren Umsetzung im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren zu fördern, um die Anwendung der Vorgaben entlang der Lieferkette zu unterstützen.

ZIELE: WASSER

Übergeordnete Ziele

Übergeordnete Ziele in Bezug auf Wasser lassen sich aus den vorstehenden Zielen ableiten (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“). Unser ursprüngliches Ziel, die produktionsbedingten Umweltauswirkungen an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Vergleich zu 2010 um 45% zu reduzieren, haben wir mit dem abgelaufenen Geschäftsjahr erheblich übertroffen. Dabei umfasst die Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) auch die Wasserentnahme pro Fahrzeug. Im Rahmen der Impact-Points-Methode wird die Auswirkung der Wasserentnahme zukünftig unter Berücksichtigung der lokalen Standortbedingungen bewertet. Der Volkswagen Konzern behandelt das Thema Wasser außerdem im Rahmen der Site Checklist, die im Handlungsfeld Wasser konkrete Vorgaben zur Verbesserung des Wassermanagements an den Produktionsstandorten macht.

Konzernweite Reduktion der Wasserentnahme

Der Volkswagen Konzern hat konkrete Ziele zur Wasserentnahme an seinen Produktionsstandorten festgelegt. Diese wurden vor dem Hintergrund des steigenden Wasserstress in den Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC)-Klimaszenarien mit den Marken unter Berücksichtigung der Marktsituation getroffen. Sie sollen unter anderem dazu beitragen, das Risiko von künftigen Versorgungsengpässen zu reduzieren. An den Produktionsstandorten des Volkswagen Konzerns (mit Ausnahme von TRATON GROUP und Everlence) soll die Wasserentnahme im konzernweiten Durchschnitt bis 2035 um 30% gegenüber 2018 reduziert werden (Basiswert: 45,6 Mio. m³). An relevanten Produktionsstandorten in Gebieten mit mittlerem bis extremem Wasserstress, sogenannten Hot-Spot-Standorten, soll die Wasserentnahme sogar um 40% reduziert werden (Basiswert: 28,1 Mio. m³). Zur Identifizierung von Standorten mit Wasserstress beziehungsweise zur Identifizierung der Hot-Spot-Standorte wird die Datenbank Verisk Maplecroft verwendet (siehe Abschnitt „Metriken: Wasser“). Die Erhebung der Daten zur Wasserentnahme an den Produktionsstandorten findet dabei nach Maßgabe der internen Norm 98000 statt und berücksichtigt die Vorgaben der ESRS. Mit den freiwilligen Zielen leistet der Volkswagen Konzern somit unter anderem einen Beitrag zu den Sustainable Development Goals SDG 6.4 (sauberes Wasser und Sanitäreinrichtungen), SDG 12.2 (verantwortungsvoller Konsum und Produktion) und SDG 13 (Maßnahmen zum Klimaschutz).

Im Berichtsjahr 2025 betrug die Wasserentnahme konzernweit (ohne TRATON GROUP und Everlence) 29,7 (32,5) Mio. m³. Dies entspricht einer Reduktion um 15,9 (13,1) Mio. m³ gegenüber dem Basisjahr 2018. Somit wurde das für 2035 gesetzte Ziel bereits um 15,2% übertroffen. Neben Stückzahleffekten leistet unter anderem die VW Kraftwerk GmbH, die am Standort Wolfsburg ihre Energieversorgung von Kohle auf Gas umgestellt hat, einen wesentlichen Anteil an der Zielerreichung. Einhergehend mit der Umstellung der Energieversorgung sind auch die Abwärmemenge und somit der Bedarf an Kühlwasser gesunken, sodass sich die Wasserentnahme der VW Kraftwerk GmbH seit 2018 um knapp 2 (2) Mio. m³ verringert hat.

Für die Hot-Spot-Standorte betrug die Wasserentnahme im Berichtsjahr 2025 15,4 (17,8) Mio. m³. Dies entspricht einer Reduktion um 12,7 (10,3) Mio. m³ gegenüber dem Basisjahr 2018. Somit wurde das für 2035 gesetzte Ziel bereits um 13,2% übertroffen.

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: WASSER

Maßnahmen in der Wertschöpfungskette

Wie im Abschnitt „Managementkonzept: Wasser“ beschrieben, sind die Geschäftspartner durch den Code of Conduct für Geschäftspartner angehalten, geeignete Maßnahmen zur fortlaufenden Minimierung der Wasserentnahme zu ergreifen. Besonderer Fokus liegt dabei auf Verbesserungen in Regionen mit Wasserknappheit beziehungsweise Wasserstress. Geeignete Maßnahmen können insbesondere solche sein, die die Wasserentnahme effektiv reduzieren, Wasser wiederverwenden und recyceln sowie Abwasser verantwortungsvoll und effektiv aufbereiten, um die Umwelt zu schützen und die Wasserqualität insgesamt zu verbessern. Die Lieferanten sollen sich dafür einsetzen, dass Menschen, die von ihren Geschäftstätigkeiten betroffen sind, über sicheren Zugang zu erschwinglichem Wasser in ausreichender Menge für den persönlichen Gebrauch verfügen. Lieferanten des Volkswagen Konzerns sind zudem verpflichtet, auf Anfrage Informationen über den gesamten Frischwasserverbrauch auf Produktebene zur Verfügung zu stellen.

Als exemplarische Maßnahme sei folgendes Beispiel genannt:

Volkswagen ist seit 2021 Mitglied der „Responsible Lithium Partnership“ in Chile, einer Initiative, die von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) koordiniert und unter anderem von Unternehmen aus der Automobilindustrie finanziert wird. Ziel der Initiative ist es, durch den Dialog zwischen den Interessengruppen aus unterschiedlichen Bereichen eine verantwortungsvollere Ressourcennutzung und eine nachhaltigere Lithiumproduktion in der chilenischen Region Salar de Atacama zu erreichen. Die Region ist eine der wichtigsten Abbaugelände für den Rohstoff Lithium und eine der trockensten Regionen der Erde. Eine Arbeitsgruppe der „Responsible Lithium Partnership“ beschäftigt sich insbesondere mit dem Schwerpunkt Wasser und den Auswirkungen der Sole- und Wassernutzung.

Im Berichtsjahr wurde das Projekt in eine unabhängige und lokal gesteuerte Struktur überführt. Nach der letzten durch die GIZ organisierten Diskussionsrunde in Chile im Januar 2025 fand eine Abschlussveranstaltung des Projekts in Berlin statt. In mehreren Diskussionsrunden beleuchteten die Mitglieder des Panels aus Chile und Deutschland, aus den betroffenen Gemeinschaften und von Automobilunternehmen, aus der Wissenschaft und von NGOs die Herausforderungen im Lithium-Kontext sowie Ansätze zur Stärkung unternehmerischer Sorgfaltspflichten. Im Rahmen der Veranstaltung wurde die Bedeutung des Projekts für die Umsetzung von Sorgfaltspflichten in der Lithium-Lieferkette hervorgehoben. Durch die Weiterführung als lokales Projekt ist auch die weitere Umsetzung der bisher initiierten Maßnahmen aus dem Aktionsplan zur Reduktion des Wasserverbrauchs gesichert, darunter geologische und hydrologische Kartierungen, Kampagnen zu Wasserknappheit und das Recycling von Grauwasser.

Als Gründungsmitglied eines lokalen Partnerschaftsprojekts in Indonesien engagiert sich der Volkswagen Konzern für die Verbesserung von Umwelt- und Sozialstandards im Nickelsektor. Das Projekt zielt unter anderem auf den Schutz der Biodiversität sowie die Verbesserung der Wasserqualität in Bergbauregionen in Halmahera ab. In Zusammenarbeit mit lokalen Stakeholdern, Nichtregierungsorganisationen und Unternehmen sollen konkrete Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden, um ESG-Risiken zu adressieren.

Im Rahmen einer vorbereitenden Studie wurden wasserbezogene negative Auswirkungen als wesentlich identifiziert. Die Analyse umfasste sowohl die Verfügbarkeit als auch die Qualität von Wasser in den betroffenen Regionen. Die daraus abgeleiteten Maßnahmen beinhalten unter anderem Monitoring-Systeme zur Wasserqualität.

Maßnahmen an den Produktionsstandorten

An allen Produktionsstandorten des Volkswagen Konzerns werden kontinuierlich wassersparende Prozesse angestrebt. Insbesondere in Wasserrisikogebieten ist ein verantwortungsvoller Umgang mit der Ressource Wasser von Relevanz. Etwa 43,5 (42,3) % (rund 13,0 (14,5) Mio. m³) der konzernweiten Wasserentnahme (ohne TRATON GROUP) sind Standorten zuzuordnen, die in Gebieten mit hohem bis extremem Wasserstress liegen. Durch eine Kreislaufführung beziehungsweise die Rückführung von Kühl- und Prozesswasser können die Wasserentnahme sowie die Abwassermenge jedoch gesenkt werden. Beispielhaft steht dafür der Standort San José Chiapa/Mexiko, der aufgrund von Kreislaufführung als abwasserfreier Standort anzusehen ist. Am stark von Wasserstress betroffenen Standort Kariega in Südafrika wurden in den vergangenen Jahren diverse Maßnahmen umgesetzt, um die Wasser-

entnahme zu reduzieren. Unter anderem werden die Kühltürme der Motorenfertigung mit Regenwasser gespeist und seit 2023 ist eine Recyclinganlage für Produktionsabwasser in Betrieb, die bei voller Kapazität bis zu 47.000 m³ Frischwasser jährlich einsparen kann. Auch an weiteren Standorten wird aufbereitetes Abwasser genutzt, zum Beispiel in Produktionsprozessen, in Kühltürmen, zur Toilettenspülung oder zu Bewässerungszwecken. Im Jahr 2025 wurden an den Produktionsstandorten des Konzerns insgesamt circa 4,0 (3,9) Mio. m³ Wasser wiederverwendet. Wesentliche Beiträge wurden dabei vom deutschen Standort Ingolstadt/Deutschland (0,7 Mio. m³) und vom Standort Puebla/Mexiko (0,7 Mio. m³) geleistet. Beide Standorte setzen beim Recycling ihres Abwassers insbesondere auf eine Kombination aus Ultrafiltration und Umkehrosmose. Der Standort Qingdao in China, welcher sich ebenfalls in einer stark von Wasserstress betroffenen Region befindet, konnte die Menge an wiederverwendetem Wasser in 2025 durch die Ergänzung eines 1.000 m³ fassenden Speichertanks auf 0,3 Mio. m³ steigern.

METRIKEN: WASSER

Messmethoden

In der internen Konzernnorm 98000 wird festgelegt, wie wasserbezogene Kennzahlen an allen Standorten weltweit einheitlich erhoben werden sollen. Sofern dabei Durchflussmengen gemessen werden, geschieht dies üblicherweise kontinuierlich mit analogen oder digitalen Durchflussmesseinrichtungen.

Hot-Spot-Standorte

Für sogenannte Hot-Spot-Standorte in Bezug auf Wasser hat der Volkswagen Konzern besonders ambitionierte Ziele festgelegt (siehe Abschnitt „Ziele: Wasser“). Insgesamt 25 Produktionsstandorte werden derzeit als Hot-Spot-Standorte betrachtet. Zu deren Festlegung wurden alle Produktionsstandorte herangezogen, die sich im Basisjahr 2018 gemäß Verisk Maplecroft in den Kategorien mittlerer, hoher oder extrem hoher Wasserstress befanden. Außerdem erfolgte eine Priorisierung entsprechend der Wasserentnahmemengen im Basisjahr. Berücksichtigt wurden dabei jene Standorte, die sich im konzerninternen Vergleich im oberen Median befanden. Standorte von TRATON GROUP und Everlence wurden dabei ausgenommen, da diese nicht Bestandteil der Zielsetzung sind.

Standorte in Wasserrisikogebieten

Für die Definition von Wasserrisikogebieten wird im Volkswagen Konzern der Index Wasserstress aus der Datenbank Verisk Maplecroft herangezogen. Berücksichtigt werden dabei Standorte mit hohem und extrem hohem Wasserstress.

Maplecroft weist Gebiete als von hohem Wasserstress betroffen aus, wenn das Verhältnis von Wasserentnahme zu Wasserverfügbarkeit 40 % übersteigt und folgt damit der wissenschaftlich weit verbreiteten Standard-Definition. Dieser Prozentsatz entspricht in der nicht-linearen Skalierung von Maplecroft einem Wert von 5. Extremer Wasserstress (80 % oder mehr) wird in der Skala ab einem Wert von 2,5 oder geringer ausgewiesen. Damit kommt dieselbe Bandbreite bei der Ermittlung von Wasserrisikogebieten zum Tragen, wie es bei der Nutzung der Datenbank Aqueduct des World Resources Institute der Fall wäre (vergleiche ESRS Annex II, heranzuziehen sind Gebiete mit Wasserrisiken von 40 % - 100 %), wobei Aqueduct neben dem Wasserstress auch weitere physische und regulatorische Risiken (zum Beispiel Wasserqualität) sowie Reputationsrisiken umfasst. Diese werden aktuell bei der Auswertung mithilfe von Verisk Maplecroft nicht berücksichtigt. Nichtsdestotrotz werden auch weitere Wasser Aspekte beim Volkswagen Konzern adressiert, zum Beispiel eine implizite Verbesserung der Frischwasserqualität durch die Reduktion des Eintrags von Schadstoffen in Gewässer (siehe Impact-Points-Ziele im Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“).

Wasserverbrauch

Der Wasserverbrauch ergibt sich grundsätzlich als Differenz aus Wasserentnahme und Abwassermenge. Der Wasserverbrauch beschreibt folglich das Wasser, welches nicht mehr für die weitere Nutzung, die Ökosysteme oder die lokalen Gemeinschaften zur Verfügung steht. Für den Volkswagen Konzern ergibt sich der Wasserverbrauch hauptsächlich aus Verdunstungsverlusten, die im Rahmen der Produktionsprozesse auftreten. Im Folgenden werden die Messgrößen Wasserentnahme und Abwassermenge beschrieben, aus denen sich der Wasserverbrauch ermitteln lässt.

Wasserentnahme

Die Wasserentnahme dient der Wasserversorgung der Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns. Darunter fallen Wassermengen, die entweder aus Fremdbezug oder aus Eigengewinnung stammen.

Wasser aus Fremdbezug ist die Wassermenge, die von öffentlichen oder privaten Wasserversorgern und anderen Nicht-Organisationen des Volkswagen Konzerns bezogen wird. Dabei kann es sich um qualitativ hochwertiges Trinkwasser handeln, aber auch um Wasser minderer Qualität, das als Brauchwasser eingesetzt wird. Bei Abwasser aus Fremdbezug handelt es sich um Wasser, welches von einem externen Wasserversorger zur Verwendung im Standort eingespeist wird und das bereits einer vorherigen Nutzung unterlag. Für Wasser aus Fremdbezug werden Berichte zur Wasserqualität gemäß lokalen oder nationalen Vorschriften erstellt. Die Mengenerfassung des Wassers aus Fremdbezug an den Standorten erfolgt in der Regel anhand von Abrechnungen.

Wasser aus Eigengewinnung ist die Menge an Wasser, die aus eigener Wasserförderung und -sammlung stammt. Dies umfasst genutztes Niederschlagswasser, Oberflächenwasser und Grundwasser:

- > Niederschlagswasser ist Wasser, welches beispielsweise in Form von Regen, Schnee oder Hagel auf das Standortgelände fällt und dort zur Wasserversorgung eingesetzt wird. Die jährliche Niederschlagsmenge wird in der Regel über offizielle Stellen, wie zum Beispiel KOSTRA-DWD, oder über eigene Wetterstationen erhoben.
- > Oberflächenwasser bezeichnet das Wasser, welches aus offenen Gewässern (Seen, Flüsse, Meere) entnommen und dem Standort zur Nutzung zugeführt wird. Die Nutzung zur Durchlaufkühlung mit direkter anschließender Wiedereinleitung wird nicht als Wasserentnahme betrachtet.
- > Grundwasser bezeichnet das Wasser, welches aus unterirdischen Grundwasserleitern (Aquiferen) entnommen und dem Standort zur Nutzung zugeführt wird. Grundwasser, welches ausschließlich zum Zweck der Grundwasserbehandlung beziehungsweise -sanierung entnommen wird, wird nicht als Wasserentnahme betrachtet.

Der Umfang und die Häufigkeit der Analytik des Wassers aus Eigengewinnung richten sich nach Entnahmegenehmigungen oder nationalen Vorschriften, wie zum Beispiel der Trinkwasserverordnung. Eine Analytik erfolgt jedoch mindestens jährlich.

Die entnommenen Wassermengen werden an den Standorten des Volkswagen Konzerns (ohne TRATON GROUP) zu circa 83 % direkt gemessen und zu etwa 16 % berechnet. Circa 1 % werden durch Schätzungen ermittelt. Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

Abwassermenge

Die Abwassermenge ist diejenige Wassermenge, die nach Nutzung oder Behandlung den Standort verlässt. Dabei wird zwischen Direkt- und Indirekteinleitung unterschieden. Unter der Direkteinleitung versteht man eine Ableitung der gereinigten Abwässer direkt in ein aufnehmendes Gewässer (Vorfluter), während man unter der Indirekteinleitung die Ableitung der Abwassermenge in eine Kanalisation oder Kläranlage beziehungsweise den Abtransport per Tankwagen zu einer Behandlungsanlage Dritter versteht.

Die Abwassermenge des Volkswagen Konzern (ohne TRATON GROUP) wird zu circa 46 % durch Messung, zu etwa 29 % durch Berechnung und zu circa 24 % durch Schätzungen ermittelt. Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

Wasserintensität

Die Wasserintensität ergibt sich aus dem Gesamtwasserverbrauch und den Umsatzerlösen, wobei letztere dem Konzernabschluss entnommen werden. Die Kennzahl Wasserintensität wird ohne Gesellschaften mit operativer Kontrolle berichtet.

Wasserwiederverwendung

Unter der Kennzahl Wasserwiederverwendung wird Wasser aus Reuse und Recycling erfasst. Reuse bezeichnet eine weitere Wassernutzung ohne Aufbereitung, während unter Recycling eine weitere Nutzung mit vorheriger Aufbereitung am Standort verstanden wird. Durch Wasserwiederverwendung kann die Menge des benötigten Frischwassers

reduziert werden, was insbesondere in Gebieten mit hohem Wasserstress oder Wasserknappheit von großer Relevanz ist. Unter Wasserwiederverwendung fallen ebenfalls das genutzte Niederschlagswasser sowie Abwasser, welches durch andere Organisationen produziert wurde und zur Nutzung in den Standort gelangt (siehe Überschrift „Wasserentnahme“). Unter Wasserwiederverwendung sind ausschließlich Maßnahmen zu berücksichtigen, die anlagenbeziehungsweise prozessübergreifend gestaltet sind. Wasser, das (mit oder ohne vorherige Aufbereitung) in demselben Prozess oder in derselben Anlage wiedereingesetzt wird und nur zu einer Standzeitverlängerung führt, wird nicht angerechnet. Beispiele hierfür sind Kreislaufführungen in Waschanlagen oder Umlaufwasser im Auswaschungsprozess der Lackiererei.

Circa 65% der wiederverwendeten Wassermenge des Volkswagen Konzerns (ohne TRATON GROUP) werden direkt messtechnisch erfasst, etwa 29% werden berechnet und circa 6% werden durch Schätzungen ermittelt (zum Beispiel Recyclingwasser für den Einsatz in Sanitäranlagen). Diese Informationen zu den Verfahren der Datenerhebung basieren auf Angaben der Standorte und unterliegen keiner externen Validierung.

KENNZAHLEN WASSER

		2025		2024	
	Einheit	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Wasserverbrauch					
Wasserverbrauch gesamt ¹	Mio. m³	7,5	4,9	7,7	5,0
In Wasserrisikogebieten	Mio. m³	2,8	3,0	2,6	3,1
Wasserintensität ¹	l / €	0,02	-	0,02	-
Wasserentnahme					
Wasserentnahme gesamt ²	Mio. m³	19,9	11,6	21,2	13,2
In Wasserrisikogebieten ^{2, 3}	Mio. m³	4,5	8,5	4,4	10,2
Abwassereinleitung					
Abwassereinleitung gesamt ²	Mio. m³	12,1	6,7	13,9	8,2
In Wasserrisikogebieten ^{2, 3}	Mio. m³	1,9	5,5	2,0	7,1
Wiederverwendetes Wasser					
Wiederverwendetes Wasser gesamt	Mio. m³	2,8	1,2	2,7	1,1

1 Die Angaben für 2024 waren fehlerhaft und wurden korrigiert.

2 Die Angaben zu Wasserentnahme und Abwassereinleitung erfolgen freiwillig und unterliegen keiner externen Prüfung.

3 Die Standorte der TRATON GROUP sind in dieser Kennzahl nicht enthalten.

Biologische Vielfalt und Ökosysteme

Der Volkswagen Konzern strebt an, die Biodiversität an seinen Produktionsstandorten sowie innerhalb der Lieferkette zu erhöhen und so einen Mehrwert für die Natur und die Verbesserung der Artenvielfalt zu erzielen.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNGEN IM BEREICH BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts				
Die Auswirkungen der direkten Einflussfaktoren wurden entlang der Wertschöpfungskette analysiert. Generell haben die Aktivitäten in der vorgelagerten Wertschöpfungskette einen hohen Einfluss hinsichtlich Landnutzungsänderungen und direkter Ausbeutung, wie zum Beispiel Auswirkungen der Rohstoffgewinnung, Entwaldung für Kautschukplantagen für die Reifenherstellung oder Landwirtschaft für die Lederproduktion. Die Ausbreitung von invasiven Arten wird durch die weltweiten Logistikströme und Transporte beeinflusst, welche außerdem Auswirkungen auf die Land- und Meeresnutzung haben. Auch die Produktionsaktivitäten an eigenen Standorten haben Auswirkungen auf Biodiversität und Ökosysteme, zum Beispiel durch Landnutzung und Immissionen.	—			
Auswirkungen und Abhängigkeiten von Ökosystemleistungen				
Ökosystemleistungen können durch die Aktivitäten entlang der Wertschöpfungskette negativ beeinflusst werden, wie zum Beispiel durch Emissionen in Luft oder Wasser. In unserer eigenen Produktion, besonders aber in der vorgelagerten Wertschöpfungskette, sind wir abhängig von den Bereitstellungsleistungen und den Regulierungs- und Erhaltungsleistungen von Ökosystemen, insbesondere beim Rohstoffan- und -abbau (zum Beispiel Erzgewinnung und nachwachsende Rohstoffe).	—			
 Chance  Positive Auswirkung  Tatsächliche Auswirkung  Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)  Risiko  Negative Auswirkung  Potenzielle Auswirkung  Eigener Geschäftsbereich  Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)  Nachgelagerte Wertschöpfungskette  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns. Die Themen biologische Vielfalt und Ökosysteme sind in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Dabei sind die Erhaltung der biologischen Vielfalt

und ihre nachhaltige Nutzung zentrale Elemente. Daher ist das Thema auch in zentralen Managementkonzepten festgeschrieben. Sowohl im Leitbild Umwelt als auch im Biodiversity Commitment hat sich der Volkswagen Konzern zu Schutz, Erhalt und Förderung der Biodiversität bekannt.

Biodiversität und der Schutz von Ökosystemen sind im Code of Conduct für Geschäftspartner des Volkswagen Konzerns als relevante Nachhaltigkeitsthemen verankert. Ziel ist es, die Einhaltung von Anforderungen des jeweils anwendbaren Rechts sowie internationaler Vorschriften zur Erhaltung der biologischen Vielfalt entlang der Lieferkette zu fördern – insbesondere zum Schutz bedrohter Arten und Lebensräume sowie zur nachhaltigen Nutzung natürlicher Ressourcen. Der Code of Conduct für Geschäftspartner gilt grundsätzlich für direkte Lieferanten und ist fester Vertragsbestandteil. Lieferanten werden zudem aufgefordert, die Anforderungen auch an ihre direkten Geschäftspartner weiterzugeben, um die Anforderungen auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzureichen. Die konkrete Umsetzung kann je nach Struktur und Einflussmöglichkeiten variieren.

Mit der Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Biodiversität soll, neben weiteren Umweltschutzmaßnahmen, den Auswirkungen der Geschäftstätigkeiten des Volkswagen Konzerns entgegengewirkt werden. Biodiversitätsmaßnahmen an den Standorten, wie zum Beispiel das Anlegen von Blühwiesen oder Fassadenbegrünungen, dienen in erster Linie dem Ausgleich des Flächenverbrauchs und leisten neben anderen Umweltschutzmaßnahmen einen Beitrag zur strategischen Vision der Zero Impact Factory. Der positive Beitrag dieser Projekte in und um die Werke des Volkswagen Konzerns wird über eine Kennzahl bewertet (siehe Abschnitt „Ziele: Biologische Vielfalt und Ökosysteme“). Zusätzlich zu den Maßnahmen, die sich auf die lokalen und regionalen Auswirkungen der eigenen Betriebsstätten beziehen, werden Auswirkungen auf überregionaler Ebene durch den Beitrag des Volkswagen Konzerns zu globalen, freiwilligen Biodiversitätsprojekten adressiert.

ÜBERGANGSPLAN UND BERÜCKSICHTIGUNG VON BIOLOGISCHER VIELFALT UND ÖKOSYSTEMEN IN STRATEGIE UND GESCHÄFTSMODELL

Im Rahmen einer Resilienzanalyse wurden keine wesentlichen physischen Risiken, Übergangsrisiken und systemischen Risiken oder Chancen im Hinblick auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme (ESRS E4) identifiziert, jedoch wesentliche Auswirkungen. Außerdem wurde qualitativ bewertet, inwiefern Strategie und Geschäftsmodell in der Lage sind, diese wesentlichen Auswirkungen zu adressieren. Zur Bewertung der kurz-, mittel- und langfristigen Resilienz wurden Kriterien wie Umfang und Qualität vorhandener Managementkonzepte, Maßnahmen und Ziele, die Berücksichtigung von Auswirkungen in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie sowie Herausforderungen bei der Implementierung von Anpassungsmaßnahmen und -strategien herangezogen. Zu den wesentlichen Annahmen gehört, dass der notwendige Zugang zu Kapital, unabhängig von der wirtschaftlichen Lage, planmäßig bereitgestellt werden kann. Vorausgesetzt wird außerdem, dass die Biodiversitätsperformance des Volkswagen Konzerns weiterhin den Erwartungen von Investoren und Kreditgebern entspricht. Zudem wird angenommen, dass die Lieferanten relevante Daten in Bezug auf biologische Vielfalt und Ökosysteme zur Verfügung stellen. Diese Annahmen werden kontinuierlich in den relevanten Planungs- und Steuerungsgremien validiert. Unsicherheiten bestehen in den grundsätzlichen Herausforderungen nicht kalkulierbarer Entwicklungen des globalen Absatzmarktes von Fahrzeugen und in der Entwicklung regulatorischer Vorgaben im Hinblick auf biologische Vielfalt und Ökosysteme.

Die in der Resilienzanalyse betrachteten Zeithorizonte entsprechen den im Kapitel „Allgemeine Informationen“ im Abschnitt „Methodische Hinweise zur Anwendung der ESRS“ definierten und auch in der Wesentlichkeitsanalyse genutzten Zeithorizonten. Diese sind in kurzfristige (< 1 Jahr), mittelfristige (zwischen 1 bis 5 Jahren) und langfristige (> 5 Jahre) Horizonte eingeteilt. Die Analyse umfasst die als wesentlich identifizierten Auswirkungen und deren zentrale Treiber entlang der Konzernstrategie und Wertschöpfungskette. Hierzu zählen insbesondere die Verankerung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in regenerate+ und der Abdeckungsgrad der strategischen und operativen Anpassungsmaßnahmen entlang der vorgelagerten Wertschöpfungskette und der eigenen Tätigkeiten. In der Analyse des Abdeckungsgrades von Managementkonzepten und Maßnahmen wurde auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette berücksichtigt.

Zur Berücksichtigung der relevanten Stakeholder in der Resilienzanalyse gemäß ESRS E4 Paragraph 13 (f) wurden interne Expertinnen und Experten, die mit relevanten Stakeholdern regelmäßig im Austausch stehen und zusammenarbeiten, in den Prozess eingebunden. Externe Stakeholder sowie Personen mit indigenem und einheimischem Wissen betroffener Regionen wurden nicht in den Prozess einbezogen. regenerate+ dient als zentraler strategischer Rahmen zur Eindämmung der wesentlichen negativen Auswirkungen in Bezug auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme. Innerhalb von regenerate+ ist Natur als zentrale Dimension definiert. Auf Themen wie Artenvielfalt und Biodiversität wird explizit in der Säule Ökosysteme eingegangen, wodurch die zentralen Elemente des ESRS E4 eine relevante Bedeutung in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie erhalten. Zudem besteht die Möglichkeit, konkrete Themen im Hinblick auf biologische Vielfalt und Ökosysteme auf Vorstandsebene über die Verankerung von regenerate+ im Strategieprozess aufzugreifen. In monatlichen konzernweiten Austauschformaten zu biologischer Vielfalt und Ökosystemen auf fachlicher Ebene, an denen Expertinnen und Experten und Vertretende für Biodiversität der verschiedenen Marken und Werke teilnehmen, werden die strategische Ausrichtung sowie Pilotprojekte im Konzern diskutiert und in weitere relevante Gremien getragen. Die Steuerung soll langfristig über Kennzahlen erfolgen. Die Marken des Konzerns legen zudem unterschiedliche Fokusbereiche für Biodiversität fest. So werden in der Lieferkette spezifische Projekte zu Commodity Hotspots von einzelnen Marken konzeptualisiert, um zukünftig Pilotprojekte mit Lieferanten und weiteren Partnern durchzuführen.

Durch das Zusammenspiel operativer Managementkonzepte, wie beispielsweise dem Leitbild Umwelt goTOzero oder dem Biodiversity Commitment, und standortbezogenen Maßnahmen werden insbesondere mittel- und langfristige Auswirkungen auf Biodiversität und Ökosysteme adressiert. Kurzfristig sollen Maßnahmen wie beispielsweise die Einrichtung von Insektenhotels, die Installation von Nistkästen für Vögel und Fledermäuse, die Errichtung anderer Strukturelemente oder das Anlegen von Blühwiesen den negativen Auswirkungen entgegenwirken. Konkrete Ziele in Bezug auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme auf Konzernebene wurden für das Jahr 2025 nicht formuliert. Diese befinden sich derzeit in der Entwicklung. Darüber hinaus existieren bereits bestehende Zielvorgaben aus strategischen Fokusthemen, die auf die biologische Vielfalt und Ökosysteme einzahlen, wie etwa Dekarbonisierung und Wassermanagement.

Negative Auswirkungen auf biologische Vielfalt und Ökosysteme in der Lieferkette sollen durch geeignete Maßnahmen reduziert werden. Der Code of Conduct für Geschäftspartner unterstützt dabei, entsprechende Anforderungen zu adressieren, insbesondere durch die vertragliche Einbindung bei direkten Lieferanten sowie die Aufforderung zur Weitergabe an relevante Geschäftspartner. Während der Großteil der Lieferanten kein erhöhtes Risiko im Rahmen der biologischen Vielfalt und Ökosysteme aufweist, wird die vorgelagerte Lieferkette insbesondere bei Bergbau- oder bei landwirtschaftlichen Produkten im Vorfeld geprüft.

AUSWIRKUNGEN UND ABHÄNGIGKEITEN IN ODER ANGRENZEND AN BIODIVERSITÄTSSENSIBLE GEBIETE

Bei der Ermittlung der wesentlichen Themen wurde der im Kapitel „Allgemeine Informationen“ unter Abschnitt „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ beschriebene Prozess der doppelten Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Vertiefend wurde eine Analyse von Unternehmensaktivitäten durchgeführt, bei der potenzielle Auswirkungen und Abhängigkeiten betrachtet wurden. Eine Analyse von Übergangsrisiken, physischen Risiken und Chancen sowie systemischen Risiken erfolgte hier nicht. Eine Szenarioanalyse wurde nicht angewendet. Konsultationen mit betroffenen Gemeinschaften wurden im Kontext dieser Analyse nicht durchgeführt.

Potenzielle Auswirkungen und Abhängigkeiten wurden mithilfe des web-basierten Tools Exploring Natural Capital, Opportunities, Risks and Exposure (ENCORE) ermittelt. Dieses führt eine Sektorenanalyse durch, um potenzielle Risiken, Auswirkungen und Abhängigkeiten branchenspezifisch zu analysieren. Dabei stellt es ausschließlich auf die potenziellen Auswirkungen ab, die durch die eigene Produktion entstehen können, ohne die verbundenen Auswirkungen über die Lieferkette (zum Beispiel Metallherstellung) zu berücksichtigen. Bei der Auswertung wurden die potenziellen Auswirkungen der Branche hinsichtlich verschiedener Impact-Kategorien betrachtet. Relevante

Impact-Kategorien sind Landnutzungsänderung (zum Beispiel genutzte Fläche), Ressourcennutzung (zum Beispiel Wassernutzung), Klimawandel (THG-Emissionen), Umweltverschmutzung (zum Beispiel schädliche Emissionen in Boden, Luft und Wasser, Abfallerzeugung) und Störungen (zum Beispiel Lärm oder Licht). Durch die Verknüpfung dieser Kategorien entsteht eine potenzielle zusammenfassende Auswirkung der Aktivität (zum Beispiel Kraftfahrzeugherstellung) auf Boden, Wasser, Biodiversität und Atmosphäre. Betrachtete Aktivitäten sind die Herstellung von Kraftfahrzeugen, die Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge, Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen sowie die Herstellung von Sondermaschinen. Ebenso wurden die bestehenden Abhängigkeiten der eigenen Aktivitäten von Biodiversität und Ökosystemen untersucht. Die dabei betrachteten Ökosystemleistungen sind die Bereitstellung von Leistungen (zum Beispiel Wasserbereitstellung) und Regulierungs- und Erhaltungsdienste (zum Beispiel Hochwasserkontrolle, Wasserreinigung). Zur Bewertung der Auswirkungen und Abhängigkeiten der Aktivitäten auf die Biodiversität wird das spezialisierte Tool Kuyua eingesetzt, das eine tiefgehende Analyse der ökologischen Gegebenheiten an und um die Standorte ermöglicht. Dieses Tool unterstützt den Konzern dabei, den Status der Biodiversität differenziert zu erfassen und fundierte Aussagen über die ökologische Relevanz der Geschäftstätigkeit zu treffen. Die sehr hohen, hohen und mittleren Auswirkungen und Abhängigkeiten der einzelnen Aktivitäten an den verschiedenen Standorten sind detailliert in der Tabelle „Anhang: Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten“ aufgeführt. Geringe und sehr geringe Auswirkungen der Aktivitäten an den Standorten betreffen unter anderem den Flächenverbrauch, das Volumen des Wasserverbrauchs, Treibhausgasemissionen und Emissionen von sonstigen Luftschadstoffen sowie die Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen. Geringe und sehr geringe Abhängigkeiten der Aktivitäten an den Standorten beziehen sich unter anderem auf globale und lokale Klimaregulierung, die Minderung sensorischer Auswirkungen, Regulierung des Regelfallmusters, Luftfiltration, den Abbau fester Abfälle, die Verdünnung durch Atmosphäre und Ökosysteme und die Wasserbereitstellung.

Durch die Errichtung von Produktionsstandorten entsteht mit der einhergehenden Landnutzungsänderung und Versiegelung ein negativer Einfluss auf Biodiversität und Ökosysteme. Es wird daran gearbeitet, Landnutzungsänderungen (Flächenverbrauch für die Produktion) zu vermeiden beziehungsweise möglichst zu reduzieren. Ungenutzte Flächen sollen wiederhergestellt und genutzte Flächen ausgeglichen werden. Um die Auswirkungen durch den Flächenverbrauch der eigenen Produktionsstandorte und deren Beitrag zur Aufwertung von Flächen durch Biodiversitätsmaßnahmen messbar zu machen, wurde im Jahr 2024 der Biodiversity Land Use Indicator (BLI) an allen Standorten zur Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie an zugehörigen komponentenfertigenden Standorten ausgerollt. Durch die Kennzahl sollen eine Bewertung des Flächenverbrauchs ermittelt und eine damit zusammenhängende Zielsetzung abgeleitet werden.

Um festzustellen, ob die Standorte des Volkswagen Konzerns in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten liegen, wurde eine umfassende Prüfung durchgeführt. Diese Prüfung umfasste die als umweltrelevant klassifizierten Liegenschaften des Volkswagen Konzerns. Dazu zählen die Produktionsstandorte, an denen Aktivitäten zur Fertigung von Fahrzeugen, Komponenten und Aggregaten oder Sondermaschinen stattfinden. Zusätzlich wurden vier weitere umweltrelevante Standorte, wie umweltrelevante Außenliegenschaften der Produktion, und ein technisches Entwicklungszentrum in die Analyse einbezogen.

Die aufgrund ihrer Nähe zu biodiversitätssensiblen Gebieten als wesentlich eingestuft Standorte sowie die dort ausgeführten wesentlichen Aktivitäten sind in der Tabelle „Anhang: Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten“ aufgeführt. Die Auswertung zeigt, dass von den 127 analysierten Standorten 68 in der Nähe von biodiversitätssensiblen Gebieten liegen. Ausgehend von gegebenenfalls aufgetretenen relevanten Betriebsstörungen konnten keine direkten negativen Auswirkungen durch die Produktionsstandorte und die weiteren Standorte auf die umliegenden Schutzgebiete festgestellt werden. Die Auswirkungen, die durch die eigene Produktion auf die Änderungen von Frischwasserressourcen entstehen, und zugehörige Maßnahmen werden im Kapitel „Wasser“ detailliert beschrieben. Die wesentlichen Auswirkungen ausgehend von der Produktion auf die Degradation von Boden und die Desertifikation können aktuell noch nicht detailliert beurteilt werden.

MANAGEMENTKONZEPT: BIOLOGISCHE VIelfALT UND ÖKOSYSTEME

Managementkonzept Biodiversität

Die Herstellung und die Nutzung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität – von der Rohstoffgewinnung über die Nutzungsphase bis zum Recycling. Der Volkswagen Konzern unterstützt weltweit Naturschutzprojekte, zum Beispiel das Aufforstungsprojekt Green Belt in China oder die Renaturierung von Mooren in Deutschland und Polen. Zusätzlich engagiert sich der Volkswagen Konzern seit 2007 für den Schutz und Erhalt der biologischen Vielfalt. Wie im Abschnitt „Wesentliche Auswirkungen und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell“ beschrieben, wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse negative Auswirkungen, insbesondere entlang der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette, identifiziert. Diese werden im Rahmen des Managementkonzepts Biodiversität adressiert. Die Koordination des Themas Biodiversität im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ liegt beim Chief Sustainability Officer des Konzerns. Aktivitäten im Bereich Biodiversität in der Produktion verantwortet die Leitung Konzern Umwelt. Als Umweltmanagementbeauftragter nimmt er die Aufgaben des Biodiversitätsbeauftragten der Volkswagen AG wahr.

Da dem Volkswagen Konzern die Bedeutung der Biodiversität und seine Abhängigkeit von Ökosystemleistungen bewusst sind, wurde ihre Bewahrung als ein Handlungsfeld im Leitbild Umwelt goTOzero formuliert. Damit bekennt sich der Volkswagen Konzern zu Schutz, Erhalt und Förderung der Biodiversität mit dem Leitbild: Der Volkswagen Konzern reduziert schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässern, verringert die Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeiten auf Biodiversität und Ökosystemleistungen und fördert Projekte zu deren Bewahrung.

Der Volkswagen Konzern engagiert sich als Gründungsmitglied der Initiative Biodiversity in Good Company e.V. und erkennt die drei Ziele des internationalen Übereinkommens über die biologische Vielfalt (Convention on Biological Diversity – CBD) an. Diese umfassen die Erhaltung der biologischen Vielfalt, die nachhaltige Nutzung ihrer Bestandteile und die gerechte Aufteilung der sich aus der Nutzung der genetischen Ressourcen ergebenden Vorteile. Im Biodiversity Commitment des Volkswagen Konzerns wurden entsprechende Handlungsfelder definiert, um im Rahmen des wirtschaftlichen Handelns einen Beitrag zum Erreichen dieser Ziele zu leisten. Alle zwei Jahre wird im Rahmen der Biodiversity in Good Company Initiative ein Fortschrittsbericht dazu veröffentlicht. Ferner unterstützt der Volkswagen Konzern die Initiative Action Agenda for Nature and People des CBD und hat seine Verpflichtung dazu auf der Plattform German Business for Biodiversity vom Bundesministerium für Umwelt und Verbraucherschutz (BMUV) sowie auf der Seite der CBD veröffentlicht.

Im Code of Conduct für Geschäftspartner sind die Themen Biodiversität und Ökosysteme ebenfalls verankert. Auf den Schutz der natürlichen Ökosysteme und die nachhaltige Nutzung der natürlichen Ressourcen soll hingewirkt werden. Geschäftspartner müssen im Rahmen des jeweils anwendbaren Rechts und unter Berücksichtigung internationaler Vorschriften zur biologischen Vielfalt Lieferketten anstreben, die ohne Abholzung und Entwaldung auskommen. Zu diesen internationalen Vorschriften gehören beispielsweise die Resolutionen und Empfehlungen zu Biodiversität vom CBD und der Weltnaturschutzunion (International Union for Conservation of Nature – IUCN).

Hervorzuheben ist auch, dass der Volkswagen Konzern im Jahr 2024 als erster Automobilhersteller der Lowering Emissions by Accelerating Forest Finance (LEAF-Koalition) beigetreten ist. Die Initiative setzt sich gemeinsam mit Regierungen und Unternehmen weltweit für den Schutz tropischer Regenwälder ein und leistet somit einen wichtigen Beitrag, um die Pariser Klimaziele zu erreichen, Biodiversität zu schützen und eine nachhaltige Entwicklung zu realisieren.

Der Volkswagen Konzern ist darüber hinaus Mitglied in der DRIVE Sustainability-Partnerschaft, die zur Entwicklung einer Raw Material Outlook Platform beiträgt. Dazu wurde die Risikoanalyse Material Change zu Rohstoffen und deren Gewinnung und Produktion durchgeführt. Eines der sechzehn berücksichtigten Kriterien umfasste Überschneidungen mit Bereichen, die für den Erhalt der biologischen Vielfalt von Bedeutung sind. Auch die direkten Auswirkungen der Produktion auf Biodiversität und Ökosysteme spielen eine wichtige Rolle. Im Rahmen der strategischen Vision der Zero Impact Factory wird das Biodiversitätsmanagement an Produktionsstandorten konkretisiert. Dabei geht es beispielsweise um freiwillige Kompensationsmaßnahmen und die kontinuierliche Bewertung der Auswir-

kungen der Produktionsstandorte auf die Biodiversität. Im Jahr 2024 wurde mit dem BLI eine neue konzernweite Steuerungskennzahl etabliert, mit der der Beitrag zu Biodiversität durch Schaffung naturnaher Flächen in und an den Standorten ermittelt werden soll.

Um das eigene und das gesellschaftliche Wissen zu Biodiversität und ihr Management zu stärken, pflegt der Volkswagen Konzern den Diskurs mit kompetenten Partnern und fördert die Vernetzung von Politik, Wirtschaft, Wissenschaft, Behörden und Verbänden. Für die Umsetzung von Biodiversitätsprojekten setzt der Volkswagen Konzern auf kompetente Partner wie Nichtregierungsorganisationen (NGOs) und andere lokale Akteure.

Auswirkungen des Biodiversitätsverlusts und Zustand der Arten sowie Abhängigkeiten von Ökosystemdienstleistungen

Die Vision des Volkswagen Konzerns ist es, eine positive Wirkung auf Mensch und Natur zu haben und einen nachhaltigen Beitrag zu leisten. Eine zentrale Säule der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist der Fokus auf Ökosysteme und damit auf die Förderung der Artenvielfalt. Die Herstellung und die Nutzung der Fahrzeuge durch unsere Kundinnen und Kunden haben durch Emissionen, Flächenverbrauch und Transport einen Einfluss auf die Biodiversität. Diesem Einfluss soll durch Maßnahmen wie der Reduzierung von Landnutzung entgegengewirkt werden. Zusätzlich setzen wir weitere ökologische Aufwertungsmaßnahmen um, die den Schutz und, wo möglich, die Förderung der biologischen Vielfalt unterstützen. Der Volkswagen Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, die Biodiversität auch an den Produktionsstandorten und innerhalb der Lieferkette zu erhöhen. Gemäß dem Biodiversity Commitment verfolgt der Volkswagen Konzern diese Ziele wie folgt: Es werden Risiken und Chancen in Bezug auf die Geschäftstätigkeiten untersucht, die Auswirkungen auf die Biodiversität und Ökosystemleistungen haben. Biodiversität ist außerdem in das UCMS des Volkswagen Konzerns integriert. Zudem werden Projekte zum Schutz und zur Förderung der biologischen Vielfalt umgesetzt.

Nachhaltige Rohstoffbeschaffung in der Wertschöpfungskette

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass die Geschäftstätigkeit seiner Lieferanten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben kann. Die Gewinnung und Verarbeitung eines Teils der Rohstoffe für die Automobilindustrie ist mit Umweltrisiken wie Entwaldung sowie Luft- und Wasserverschmutzung verbunden. 2021 veröffentlichte der Volkswagen Konzern erstmals seinen Responsible Raw Materials Report. Darin werden die Methodik und die Aktivitäten im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Managementsystems für die Rohstoffbeschaffung detailliert dargestellt. Der aktuelle Bericht deckt den Zeitraum von Januar bis Dezember 2024 ab und gibt Einblick in den Umfang, die Vorgehensweise und die Umsetzung der Aktivitäten und Ergebnisse der Sorgfaltspflicht bei Rohstoffen, die der Volkswagen Konzern als prioritär einstuft. Damit verbunden sind auch Mitgliedschaften in Initiativen.

Soziale Konsequenzen von Biodiversitätsauswirkungen sowie nachhaltige Landnutzung

Der Code of Conduct für Geschäftspartner thematisiert die Beeinträchtigung von Land, Wasser und Luft. Die Geschäftspartner verpflichten sich, dass sie keine schädlichen Bodenveränderungen, Wasserverschmutzungen, Luftverunreinigungen, schädliche Lärmemissionen oder übermäßigen Wasserverbrauch verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlagen für Lebensmittel und Trinkwasser oder Gesundheit des Menschen führen können. Zudem sollen die Geschäftspartner das Verbot der widerrechtlichen Zwangsräumung und des widerrechtlichen Entzugs von Land, Wäldern und Gewässern bei dem Erwerb, der Bebauung oder anderweitiger Nutzung dieser Ressourcen beachten.

Biodiversitätssensible Gebiete

Um die Auswirkungen auf die Biodiversität an den Produktionsstandorten zu ermitteln und potenzielle Risiken auszuschließen, hat der Volkswagen Konzern eine Auswertung zu biodiversitätssensiblen Gebieten in der Umgebung der Konzernstandorte durchgeführt (siehe Abschnitt „Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete“).

Bei der Standortsuche für neue Produktionsstandorte finden Prüfungen der Biodiversitätsverträglichkeit statt. Zum Schutz des Naturkapitals gilt die Vorgabe, bei der Erweiterung bestehender Fertigungsstätten oder beim Neubau bereits industriell genutzte Flächen bevorzugt zu berücksichtigen, um den Flächenverbrauch und die Versiegelung von Böden so gering wie möglich zu halten (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell“ sowie die Tabelle „Biodiversitätssensible Standorte“ im Anhang).

Entwaldung

Die Lieferanten müssen im Rahmen von jeweils anwendbarem Recht und internationalen Vorschriften zur biologischen Vielfalt Lieferketten anstreben, die ohne Abholzung und Entwaldung auskommen. Zu diesen internationalen Vorschriften gehören zum Beispiel die Resolutionen und Empfehlungen zur Biodiversität vom CBD und der IUCN. Darüber hinaus bereitet sich der Volkswagen Konzern aktuell auf die Umsetzung der EU-Entwaldungsverordnung vor.

ZIELE: BIOLOGISCHE VIelfALT UND ÖKOSYSTEME

Wie unter „Managementkonzept: Biologische Vielfalt und Ökosysteme“ beschrieben, sind die Themen biologische Vielfalt und Ökosysteme in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, im Biodiversity Commitment sowie im Leitbild Umwelt goTOzero verankert. Um die Entwicklungen und Fortschritte festzuhalten, engagiert sich der Volkswagen Konzern beispielsweise als Gründungsmitglied in der Initiative Biodiversity in Good Company e.V.

Das Thema Biodiversität ist Teil der strategischen Vision der Zero Impact Factory. In deren Rahmen hat der Volkswagen Konzern mit der Site Checklist quantifizierbare Ziele formuliert, die in Bezug zum Thema Biodiversität und Ökosysteme stehen. Hinsichtlich des Biodiversitätsmanagements enthält die Site Checklist Kriterien wie die Berücksichtigung von nahegelegenen Schutzgebieten oder die Durchführung von Förderprogrammen für Biodiversitäts- und Umweltbildung. Die Site Checklist honoriert zudem die Umsetzung konkreter Maßnahmen wie beispielsweise die Werksbepflanzung mit regional beheimateten Pflanzen, die naturnahe Gestaltung von Grünflächen sowie die Förderung von Artenvielfalt durch Schaffung von Lebensräumen innerhalb oder außerhalb des Standorts.

Des Weiteren wurde 2024 mit dem BLI eine neue Kennzahl zur Messung der Biodiversität an den Standorten zur Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen eingeführt. Diese wurde 2025 erneut erhoben und soll zukünftig mit einer konkreten Zielsetzung hinterlegt werden. Durch diese Kennzahl sollen Anteil und Qualität naturnaher Flächen an den Standorten erhöht werden.

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: BIOLOGISCHE VIelfALT UND ÖKOSYSTEME

Maßnahmen an den Produktionsstandorten

Biodiversitätsmaßnahmen werden durch die Standorte selbst identifiziert, geplant, durchgeführt, aufrechterhalten und bewertet. Durch die dezentrale Durchführung von diversen naturbasierten Maßnahmen wird das ortsbezogene Wissen genutzt, das an den Standorten vorhanden ist. Üblicherweise werden lokale Dienstleister mit der Umsetzung beauftragt.

Dem Volkswagen Konzern ist es zudem wichtig, Beschäftigte in die Biodiversitätsprojekte einzubinden und sie dadurch für das Thema zu sensibilisieren. Hervorzuheben ist dabei der im Jahr 2024 ausgeschriebene Zero Impact Factory Award zum Thema Biodiversität. Damit wurden drei herausragende und im Jahr 2024 umgesetzte Biodiversitätsmaßnahmen der Produktionsstandorte prämiert. Ausgezeichnet wurde unter anderem der Standort Palmela/Portugal. Dort wurde mit dem Programm RENASCER eine Umweltinitiative gestartet, die auf Wiederaufforstung, Abfallreduktion und Biodiversitätsschutz abzielt. Durch die Einbindung von Beschäftigten und lokalen Gemeinschaften wurden seit 2022 über 2.500 Bäume gepflanzt und 15,5 Tonnen Abfall entfernt – mit dem Ziel, bis 2030 insgesamt 20.000 Bäume zu pflanzen und jährlich rund 200 Personen zur Mitarbeit zu motivieren. Weiterhin wurde der Standort Kariëga/Südafrika ausgezeichnet. Im Rahmen des „Show of Hands“-Programms engagierten sich Volkswagen Beschäftigte und ihre Familien in der Van Stadens Wildflower Reserve für den Schutz der Biodiversität. Innerhalb des Projekts wurden invasive Arten entfernt, Infrastruktur verbessert und Bildungs- sowie Besucherangebote ausgebaut – ein Beitrag zur langfristigen Erhaltung gefährdeter Ökosysteme und zur Stärkung der lokalen Gemeinschaft.

Außerdem prämiert wurde der Standort Hannover/Deutschland: Auf der Deponie Ottensen wurden eine Kammolchpopulation erfolgreich umgesiedelt und zwei Ersatzgewässer sowie geeigneter Bewuchs zur Biotopentwicklung angelegt. Die Maßnahme fördert die Artenvielfalt und schafft neue Lebensräume für bedrohte Tierarten auf dem ehemaligen Forstgelände.

Von den über 200 Corporate-Citizenship-Projekten, die im Geschäftsjahr 2025 durchgeführt wurden, dienen mehr als 21 Projekte der Förderung und dem Schutz der Biodiversität. Die Projekte umfassen Baumpflanzungen, den Erhalt und die Entwicklung von Ökosystemen, Maßnahmen zur Förderung der Artenvielfalt, Müllsammelaktionen sowie Umweltbildung und -erziehung.

Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern zudem einen Sustainability Impact Fund operationalisiert, der weltweit interne Projekte an Standorten unterstützt, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit fördern. Der Sustainability Impact Fund ist somit ein konzernweites Instrument zur gezielten Förderung von Projekten mit Bezug zur regenerate+ und auch zur Unterstützung der Arbeiten an den jeweiligen Standorten im Bereich Biodiversität.

Im Jahr 2025 wurden über den Sustainability Impact Fund sechs Biodiversitätsprojekte unterstützt. Die geförderten Maßnahmen konzentrieren sich auf den Erhalt und die Entwicklung von Ökosystemen, unter anderem auch in der Lieferkette, die Renaturierung von Flächen an Standorten, Umweltbildung und -erziehung sowie gezielte Baumpflanzungen.

Beitrag zu globalen freiwilligen Biodiversitätsprojekten

Zur Förderung der biologischen Vielfalt über die eigene Wertschöpfungskette hinaus hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2025 einen Biodiversitätsfonds für externe Natur- und Biodiversitätsprojekte initiiert. Der Fonds ist mit bis zu 25 Mio. € pro Jahr ausgestattet und auf eine geplante Laufzeit von fünf Jahren (2025 – 2029) ausgelegt. Ziel ist es, wirkungsvolle Maßnahmen zum Schutz und zur Förderung der Biodiversität außerhalb der Konzernstandorte und der Lieferkette zu ermöglichen. Die Auswahl und Prüfung der zu fördernden Projekte erfolgt durch einen interdisziplinär besetzten Entscheidungskreis aus internen und externen Expertinnen und Experten, um eine fachlich fundierte und wirkungsorientierte Mittelvergabe sicherzustellen.

Im Berichtsjahr 2025 lag der Schwerpunkt auf der konzeptionellen Ausgestaltung des Fonds, der Definition von Förderkriterien sowie der Einrichtung eines interdisziplinär besetzten Entscheidungsgremiums aus internen und externen Fachleuten. Auf Grundlage einer gemeinsamen Evaluation der Projekte im Expertenkreis sowie innerhalb der Geschäftsstelle wurde die finale Auswahl getroffen. Die ersten Projekte werden vertraglich gebunden, und die operative Förderung soll ab 2026 starten.

Bereits heute unterstützt der Volkswagen Konzern Biodiversitätsprojekte weltweit:

Volkswagen de México fördert seit 2008 Naturschutz- und Wiederaufforstungsprojekte, um Ökosysteme zu erhalten. Die Maßnahmen sollen Lebensraum für wild lebende Tiere schaffen und dienen der Entwicklung von Biodiversität. Durch Wiederbewaldungsmaßnahmen sollen der Abtrag von Boden durch Erosionsvorgänge verhindert und die Grundwasserspeicherung gefördert werden. Durch das Anlegen von Rigolen wird zudem die Versickerung von Niederschlagswasser unterstützt. Damit wird beispielsweise an den Vulkanhängen des Popocatepetl und des Iztaccíhuatl, wo durch jahrelange Abholzung, Viehzucht und Brände offene Flächen entstanden sind, der Boden wieder geschützt und die Grundwasserneubildung gefördert.

Mit Partnern wie der UNESCO und der Organisation Seabird Life werden Projekte zur nachhaltigen Mobilität, zur Beseitigung von Sturmschäden in UNESCO-Biosphärenreservaten in Spanien sowie weitere Projekte zum Schutz und zur Renaturierung von Mooren in Reservaten in Polen und Deutschland unterstützt.

Zum Schutz von Lebensräumen und zur nachhaltigen Entwicklung hat die Volkswagen Group China gemeinsam mit den Marken Volkswagen, Audi und Škoda das Aufforstungsprojekt Green Belt ins Leben gerufen. Bis 2030 sollen in zehn ökologisch sensiblen Regionen im Norden Chinas auf über 40 Mio. m² mehr als 8,5 Mio. Bäume gepflanzt werden. Die Aufforstung dient als Kohlenstoffsенke, unterstützt die Biodiversität und trägt dazu bei, Winderosion und Bodenverluste zu verhindern.

Weiterhin hat Škoda über den Škoda Auto Endowment Fund das Projekt Gärten des Riesengebirges gestartet. Der Fonds erweitert das langfristige Programm des Unternehmens Škoda Trees und unterstützt Projekte zur Wasser-

rückhaltung, zur Unterstützung der lokalen Artenvielfalt und zur Steigerung des Bewusstseins für den Naturschutz. Im Jahr 2025 wurden verschiedene Maßnahmen zur Wiederansiedlung des Apollo-Schmetterlings (*Parnassius apollo*) umgesetzt. Er steht auf der Roten Liste der bedrohten Arten und ist in der Tschechischen Republik vom Aussterben bedroht.

METRIKEN: BIOLOGISCHE VIELFALT UND ÖKOSYSTEME

Biodiversity Landuse Indicator

Als Hersteller von Fahrzeugen und Komponenten hat der Volkswagen Konzern Auswirkungen auf die Landnutzung. Durch die Errichtung von Werken werden üblicherweise erhebliche Flächen bebaut und dauerhaft versiegelt. Um den Beitrag der Produktion an der Beanspruchung von Land zu ermitteln und künftig zu reduzieren, wurde mit dem BLI im Jahr 2024 eine neue Kennzahl für Standorte zur Produktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf Konzernebene etabliert. Dabei wurden der EMAS-Leitfaden für Biodiversität und der No Net Loss/Net Gain Ansatz der IUCN zugrunde gelegt.

Der BLI gibt Auskunft über den Anteil naturnaher Flächen am Standort unter Berücksichtigung von deren Qualität. Naturnahe gestaltete Flächen können sich dabei entweder auf dem Gelände des Standorts selbst oder in einem Radius von 30 Kilometern um diesen herum befinden. Voraussetzung ist, dass die Flächen im Eigentum des Standorts sind oder von ihm bewirtschaftet werden und dass diese in erster Linie der Förderung der biologischen Vielfalt dienen. Es können auch gemeinsam mit Partnern bewirtschaftete Flächen berücksichtigt werden, sofern der Umfang der gemeinsamen Verwaltung klar geregelt ist. Die ökologische Qualität der Flächen wird jeweils in eine der Klassen gering, mittel oder hoch eingestuft. Die Flächen werden durch diesen Qualitätsfaktor gewichtet. Zur Ermittlung des Standortergebnisses werden ein Berechnungstool (BLI-Tool) und eine begleitende Guideline zur Verfügung gestellt. Die konzernweite Erhebung des BLI im Jahr 2025 führte, unter der Berücksichtigung der Flächenqualitäten, zu einem Ergebnis von circa 53,4 (28,6)%. Die Verbesserung gegenüber dem Vorjahr beruht hauptsächlich auf einer methodischen Anpassung: Durch eine Ausnahmeregelung nach Vorbild der deutschen Ökopunkteverordnung können nun auch ökologisch besonders wertvolle Flächen außerhalb des festgelegten 30-Kilometer-Radius berücksichtigt werden. Dadurch konnten zwei mexikanische Standorte langbestehende, zuvor ausgeschlossene Flächen einbeziehen.

Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten

Die Kennzahl Standorte in der Nähe von oder in biodiversitätssensiblen Gebieten gibt Auskunft über die Anzahl und die Fläche der Standorte, die in oder in der Nähe von Schutzgebieten oder in wichtigen Gebieten der biologischen Vielfalt liegen. Für das Jahr 2025 verwendet der Volkswagen Konzern wie im Vorjahr einen Radius von 4,5 Kilometern.

STANDORTE IN DER NÄHE VON ODER IN BIODIVERSITÄTSENSIBLEN GEBIETEN

	Einheit	2025	2024
Standorte in der Nähe von Schutzgebieten	Anzahl	68	58
Fläche der Standorte in der Nähe von Schutzgebieten	ha	9.296	8.653

Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft für uns zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Die Intensivierung der Kreislaufführung von Materialien trägt dazu bei, die negativen Umweltauswirkungen des Ressourcenverbrauchs zu reduzieren und der Verknappung von Rohstoffen entgegenzuwirken. Das macht sie für den Volkswagen Konzern zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema.

AUSWIRKUNGEN IN DEN BEREICHEN RESSOURCENZUFLÜSSE, EINSCHLIEßLICH RESSOURCENNUTZUNG, RESSOURCENABFLÜSSE UND ABFALL

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkungen	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung				
Durch die Verwendung von Sekundär-/Recyclingmaterialien wird die Nutzung nicht-erneuerbarer Ressourcen reduziert und Ressourcen werden nachhaltiger genutzt. Zum einen wird die Nutzungszeit von Ressourcen verlängert und zum anderen Treibhausgase reduziert sowie die Resilienz der Lieferketten gestärkt.		 	 	
Diese Auswirkung geht von der hohen Nutzung nicht-erneuerbarer Ressourcen in Verbindung mit der Ressourcenintensität des Automobilsektors aus.				
Durch vorgeschlagene zukünftige gesetzliche Verpflichtungen zur Verwendung bestimmter Kunststoffrezyklate kommt es zu erhöhten Beschaffungskosten für Rohstoffe. Die Folge kann eine Verringerung der Margen sowie der Rentabilität des Volkswagen Konzerns sein, wenn die Preissteigerungen nicht in voller Höhe an Kundinnen und Kunden weitergegeben werden können.				
Durch die schwankende und teils limitierte Verfügbarkeit von Rohstoffen, die für die Herstellung von Batterien benötigt werden, sowie durch die Verschärfung von gesetzlichen Vorgaben zum Recycling alter Batterien kann es zu erhöhten Einkaufspreisen oder auch zu eingeschränkten Verfügbarkeiten (beispielsweise von Altbatterien) kommen. Die Folge kann eine Verringerung der Margen sowie der Rentabilität des Volkswagen Konzerns sein, wenn die Preissteigerungen nicht in voller Höhe an Kundinnen und Kunden weitergegeben werden können.				

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkungen	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung				
Es ist damit zu rechnen, dass durch eine anstehende Verschärfung der Gesetzgebung (Euro-7) Reifen mit zu hohem Abrieb und damit zu hoher Freisetzung von Mikroplastik an die Umwelt künftig nicht mehr zugelassen werden oder dass für solche Reifen Kompensationszahlungen zu leisten sind. In der Folge könnte es zu erhöhten Kosten kommen, da aktuell nur wenige Reifen die antizipierten Grenzwerte erreichen. Diese Reifen könnten dadurch deutlich teurer werden – zum einen aufgrund der erhöhten Rohstoffpreise und zum anderen aufgrund der steigenden Nachfrage in Verbindung mit der derzeit geringen Verfügbarkeit.				
Ressourcenabflüsse				
Der Konzern trägt durch verschiedene Aspekte zur Kreislaufwirtschaft bei, reduziert den Ressourcenabfluss durch die Förderung der Wiederverwertbarkeit von Produkten und verlängert die Lebensdauer von Produkten durch das Angebot von Reparaturdienstleistungen.				
Die Herstellung von Produkten unter Einsatz von nicht-erneuerbaren Ressourcen und die aktuell bestehenden Herausforderungen im Recycling und der Reparierbarkeit in der nachgelagerten Wertschöpfungskette wirken sich ressourcenreduzierend aus.				
Herausforderungen wie die unzureichende Verfügbarkeit von recycelten Materialien und Qualitätsprobleme bei den Rezyklaten können beispielsweise dazu führen, dass die vorgeschlagene regulatorische Rezyklatquote nicht erreicht wird. Dies könnte nach dem derzeitigen Entwurf der neuen Altfahrzeugverordnung mittelfristig zur ausbleibenden Erteilung der Typgenehmigung in der EU führen. Weiterführend ist auch regulativ zu klären, wie das Ziel der Kreislaufwirtschaft im Zusammenhang mit Materialverboten zukünftig geregelt wird.				
Abfall				
Abfall fällt vom Rohstoffabbau über die Produktion bis hin zum Ende der Nutzungsphase von Fahrzeugen an.				
Chance Positive Auswirkung Tatsächliche Auswirkung Vorgelagerte Wertschöpfungskette Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr) Risiko Negative Auswirkung Potenzielle Auswirkung Eigener Geschäftsbereich Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre) Nachgelagerte Wertschöpfungskette Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen und Risiken haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Kreislaufwirtschaft und Ressourcenzuflüsse im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ strategisch verankert. Zudem wurde im Oktober 2025 für das Thema Kreislaufwirtschaft das Group Strategy Framework auf Konzernebene verabschiedet. Dabei sind die zunehmende Kreislaufführung von Materialien, die Einführung und Etablierung relevanter Kreislaufstrategien sowie die Prüfung neuer Geschäftsmodelle zentrale Elemente. Weiter umfasst das Framework neben dem Zugriff und der Verwendung von Sekundärmaterialien bei Recycling auch das Thema Redesign, welches darauf abzielt, die Kreislauffähigkeit bereits beim Entwicklungsprozess und der Planung von Fahrzeugprojekten verpflichtend zu berücksichtigen. Gesetzlich besteht zudem eine hohe Wichtigkeit, den Zugriff auf Sekundärmaterialien und -rohstoffe aus Altfahrzeugen sicherzustellen, zum Beispiel durch eigenen Zugriff und Verwertung von Altfahrzeugen. Remanufacturing und Used Parts können zudem die zeitwertgerechte Verfügbarkeit von Fahrzeugteilen auch für preissensible

Zielgruppen realisieren. Um die Lebensdauer für Fahrzeugteile zu verlängern, ist das Thema 2nd Life unter Reuse berücksichtigt. Neue Geschäftsmodelle werden fortlaufend mit den einzelnen Konzernmarken auf Basis relevanter Kreislaufstrategien eruiert und nach Skalierungspotenzial und Synergieeffekten priorisiert. Auch im Leitbild Umwelt goTOzero werden die weitere Verbesserung der Ressourceneffizienz, Ansätze zur Wiederverwertung und Recycling im Bereich von Werkstoffen fokussiert. Zudem ist das Thema Ressourceneffizienz im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

Der Volkswagen Konzern reagiert auf den Einfluss dieser Auswirkungen und Risiken auf sein Geschäftsmodell, seine Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Kreislaufwirtschaft und Ressourcenzuflüsse mit folgenden Maßnahmen, um negative Auswirkungen und Risiken zu mindern und positive Auswirkungen zu stärken:

Die identifizierten Auswirkungen und das Risiko im Bereich Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung, wirken in der vorgelagerten Wertschöpfungskette und im eigenen Geschäftsbereich. In dem Bereich Ressourcenzuflüsse, einschließlich Ressourcennutzung, sollen beispielsweise die Nutzung von Primärrohstoffen durch den Einsatz von Rezyklaten und nachwachsenden Rohstoffen reduziert und markenübergreifende Arbeitsstrukturen für eine kreislaforientierte und ressourcenschonende Wirtschaftsweise aufgebaut werden. Die identifizierten Auswirkungen und Risiken im Bereich Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen betreffen sowohl den eigenen Geschäftsbereich als auch die nachgelagerte Wertschöpfungskette. Im Rahmen der Fahrzeugentwicklung werden Maßnahmen ergriffen, die auf Reparierfähigkeit und Recycling setzen und beispielsweise Kunststoffbauteile so kennzeichnen, dass sie später identifiziert und Materialien sortenrein getrennt werden können.

Die identifizierten Auswirkungen im Bereich Abfall zeigen sich entlang der Wertschöpfungskette. Um diesen entgegenzuwirken, werden an den Standorten im Konzern beispielsweise Produktionsabfälle recycelt, und es ist ein Abfallmanagement implementiert, das darauf abzielt, die Abfallmenge zu reduzieren und unvermeidbare Abfälle zu verwerten. Durch das Schließen von Kreisläufen soll das Abfallaufkommen weiter minimiert werden.

Mit weiteren Maßnahmen, die über den gesamten Lebensweg des Produkts und damit entlang der Wertschöpfungskette wirken, begegnet der Volkswagen Konzern den identifizierten Auswirkungen und Risiken. Hierunter fällt unter anderem die Hinwendung zu neuen zirkulären Geschäftsmodellen, die geprüft und realisiert werden sollen.

MANAGEMENTKONZEPT: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Die Themen Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft nehmen in der Konzernstrategie und der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ Schlüsselrollen ein und sind in einem zugehörigen Managementkonzept verankert.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden Auswirkungen und finanzielle Effekte für das Thema Kreislaufwirtschaft identifiziert, die sich konkret auf Ressourcenzuflüsse einschließlich der Ressourcennutzung und Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen sowie Abfall beziehen. Die identifizierten Auswirkungen und Risiken werden durch das Managementkonzept Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft adressiert. Dabei sind die Kreislaufführung von Materialien, Mitentwicklung von Recyclingtechnologien, die Verwendung von Sekundärmaterialien, die Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie Wiederverwertung und Recycling von Werkstoffen und Bauteilen zentrale Elemente.

Die zunehmende Kreislaufführung von Materialien trägt dazu bei, die negativen Umweltauswirkungen des Ressourcenverbrauchs zu reduzieren und der Verknappung von Rohstoffen entgegenzuwirken. Das macht die Kreislaufwirtschaft für den Volkswagen Konzern zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Gleichzeitig bietet diese Entwicklung viele Chancen, um mit Innovationen in den Bereichen Materialdesign, Recyclingtechnologien und Geschäftsmodellen auch die Entstehung neuer Technologien zu erreichen.

Ressourcenschonung, sekundäre Rohstoffe, nachhaltige Beschaffung und erneuerbare Rohstoffe

Unter der Dimension Natur innerhalb der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ wird daran gearbeitet, den fahrzeugspezifischen Einsatz von primären Rohstoffen fortlaufend zu optimieren, zum Beispiel durch verstärkte Verwendung von zirkulären Materialien. Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie soziale und ökologische Folgen des Rohstoffabbaus machen die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Dabei steht vor allem die Ressourcenschonung im Fokus.

Das Thema Kreislaufwirtschaft ist ein Kernelement des Leitbilds Umwelt goTOzero. Mit diesem Leitbild strebt der Volkswagen Konzern unter anderem an, seine Ressourceneffizienz weiter zu verbessern sowie Ansätze zu Wiederverwertung und Recycling in den Bereichen Werkstoffe und Wasser zu fördern. Dies soll durch den Einsatz von recyceltem Material und nachwachsenden Rohstoffen sowie durch die Etablierung von Kreisläufen für Werkstoffe und Wasser erreicht werden.

Auch in der Umweltpolitik wird das Thema Ressourceneffizienz im Rahmen des Schutzes der Umwelt adressiert. Das UCMS des Volkswagen Konzerns umfasst Prozesse, die eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, das Recycling von Abfällen und eine Verwendung von Sekundärrohstoffen unterstützen.

Weitere Treiber für die Etablierung einer Kreislaufwirtschaft sind in der strategischen Vision der Zero Impact Factory angesiedelt. Dabei steht das Thema Materialeffizienz im Fokus. Die Prozesse in der Produktion sollen derart gestaltet werden, dass Materialien effizient und nachhaltig ein- und wiedereingesetzt, Abfallmengen auf ein Minimum reduziert und die anfallenden Abfälle stofflich verwertet werden.

Die Kreislauffähigkeit und Umweltverträglichkeit der Fahrzeuge werden bereits bei deren Entwicklung mitgedacht. Hierzu konkretisiert der Volkswagen Konzern Vorgaben für die Entwicklung der Fahrzeuge und ihrer Komponenten in seinen Umweltnormen. Konkret zu nennen ist hier beispielsweise die Umweltnorm „Fahrzeug Recyclinganforderungen, Rezyklateinsatz, Typprüfung Recyclingfähigkeit“, die Empfehlungen und einen Leitfaden für kreislaufgerechtes Design enthält.

Weitere Anforderungen beinhalten den bevorzugten Einsatz von Rezyklaten bei technischer Eignung und Verfügbarkeit über die Laufzeit sowie die gesetzlich geforderte Kennzeichnung von Kunststoffen nach international gültigen ISO-Normen.

Die Themen Ressourceneffizienz, Kreislaufwirtschaft und Abfallmanagement sind zentrale Bestandteile des Code of Conduct für Geschäftspartner. Die Geschäftspartner sollen geeignete Maßnahmen ergreifen, um auf eine effiziente Nutzung von Energie, Wasser und Rohstoffen, die Verwendung erneuerbarer Ressourcen und eine Minimierung von Umwelt- und Gesundheitsschäden hinzuwirken. Zudem fordert dieser die Geschäftspartner auf, geeignete und angemessene Maßnahmen zu ergreifen, um die Vermeidung von Abfällen, die Wiederverwendung von Ressourcen, das Recycling sowie die sichere und umweltfreundliche Entsorgung von Restmüll, Chemikalien und Abwässern zu realisieren. Solche Maßnahmen können insbesondere bei der Entwicklung, der Produktion, während der Produktlebensdauer und dem anschließenden Recycling am Ende der Lebensdauer sowie bei weiteren Tätigkeiten ergriffen werden. Zudem sollen die Geschäftspartner internationale Übereinkommen zur grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle einhalten (für weiterführende Informationen siehe Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“). Wann immer es technisch und qualitativ möglich ist, fordert der Volkswagen Konzern in der Umweltnorm zum Recycling, dass die Geschäftspartner Sekundärmaterialien in ihren Prozessen bevorzugt einsetzen. Die Geschäftspartner sollten den Anteil an recyceltem Inhalt in ihren Produkten kennen und dokumentieren. Darüber hinaus sollen die Geschäftspartner sich bemühen, geschlossene Kreisläufe zu etablieren und zu fördern.

ZIELE: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Übergeordnete Ziele

Die übergeordnete Kennzahl Umweltentlastung Produktion (UEP) berücksichtigt unter anderem die Menge an Beseitigungsabfällen pro Fahrzeug. Die Zielvorgabe im Hinblick auf die UEP stellt somit eine Anforderung an die Standorte dar, die Menge an Beseitigungsabfällen zu reduzieren.

Darüber hinaus werden im Rahmen der Impact-Points-Methode sämtliche Produktionsabfälle berücksichtigt. Dabei bewertet die Kennzahl jene Umweltauswirkungen, die durch den Transport und die Behandlung beziehungsweise die Entsorgung der Produktionsabfälle entstehen. Das übergeordnete Impact-Points-Ziel leistet somit ebenfalls einen Beitrag zu einer verbesserten Abfallwirtschaft, indem es höherwertige Verfahren der Abfallbehandlung berücksichtigt.

Die Site Checklist weist mit dem Handlungsfeld Material konkrete Kriterien mit Bezug zur Kreislaufwirtschaft in der Produktion auf. Dies umfasst beispielsweise die Umsetzung eines Closed-Loop-Recyclings, das Erreichen von Zero Landfill und damit eine vollständige Vermeidung der Deponierung von Abfällen sowie eine Substitution von Einweg- durch Mehrwegverpackungen. Aufgrund der festgelegten Ziele zur Erfüllung der Site Checklist ergibt sich für die Produktionsstandorte die Anforderung einer Steigerung der Ressourceneffizienz und einer Schließung von Materialkreisläufen.

Erhöhung des Anteils von zirkulären Materialien in Fahrzeugen

Der Volkswagen Konzern strebt an, bis zum Jahr 2040 in seinen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 40% zirkuläre Materialien für Fahrzeugprojekte mit einem Produktionsstart ab 2040 zu verwenden (exklusive China). Durch die verstärkte Nutzung von nachwachsenden, recycelten und wiederaufbereiteten Materialien möchte der Volkswagen Konzern einen bedeutenden Beitrag zur Kreislaufwirtschaft leisten, die Nutzung von Primärrohstoffen reduzieren und die Lebensdauer wertvoller Ressourcen verlängern.

Zudem arbeitet der Volkswagen Konzern intensiv daran, auch erst zukünftig geltende gesetzlich vorgegebene Ziele zur Verbesserung der Nachhaltigkeit und Umweltfreundlichkeit seiner Produkte zu erfüllen. Gemäß dem Entwurf der Verordnung über Anforderungen an die kreislaforientierte Konstruktion von Fahrzeugen und die Entsorgung von Altfahrzeugen soll circa ab 2032 ein spezifischer Anteil von Post-Consumer-Kunststoffzyklus (PCR) in Neufahrzeugen enthalten sein, wobei ein entsprechender Anteil davon aus Altfahrzeugen (End-of-Life Vehicles, ELV) stammen soll.

Ein weiteres Ziel gemäß den aktuell definierten Vorgaben der EU-Batterieverordnung betrifft die Batteriezellen in Elektrofahrzeugen. Ab 2031 müssen gesetzlich zunächst bereits 6% des Lithiums, 16% des Kobalts und 6% des Nickels aus End-of-Life-Traktionsbatterien oder Batterieproduktionsabfall stammen. Ab 2036 erhöhen sich diese Anteile auf 12% des Lithiums, 26% des Kobalts und 15% des Nickels.

Nachhaltige Beschaffung und Nutzung von erneuerbaren Ressourcen

Der Volkswagen Konzern strebt eine verstärkte Nutzung von Kreislaufmaterialien an, wobei der zunehmende Einsatz erneuerbarer Ressourcen eine zentrale Rolle spielt. Das Ziel im Rahmen des Sustainability Ratings (S-Rating) kann die nachhaltige Beschaffung von Ressourcen unterstützen (weiterführende Informationen finden sich im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ unter dem Abschnitt „Sustainability Rating“). Mit dem S-Rating wird der Grad der Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen von direkten Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko überprüft. Bis 2040 sollen umsatzbasiert über 95% unserer relevanten direkten Lieferanten ein positives S-Rating aufweisen. Für das Berichtsjahr 2025 wurde ein Zwischenziel von 85% definiert, welches mit 87% übererfüllt wurde.

Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferanten

Gemäß dem Ziel zur Erhöhung der Anzahl von Lieferanten mit Umweltzertifizierungen (siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ im Kapitel „Einführung in das Umweltmanagement“) sollen bis 2040 95% der Lieferanten des Volkswagen Konzerns, die einen Produktionsstandort mit mehr als 100 Arbeitskräften betreiben, nach dem Umweltmanagementsystem ISO 14001 oder EMAS zertifiziert sein.

Ausweitung des kreislaforientierten Produktdesigns

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. Für die Ausweitung des kreislaforientierten Produktdesigns sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS durch den Volkswagen Konzern festgelegt. Allgemein liegt der Fokus im Bereich Kreislaufwirtschaft auf dem Einsatz und der Verwendung von Kreislaufmaterialien. Die Fahrzeuge werden bereits heute unter Betrachtung

des gesamten Lebensweges nach kreislaforientierten Kriterien entwickelt. Dabei wird auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe und die Vermeidung von Schadstoffen geachtet (für weitere Informationen siehe Abschnitt „Managementkonzept: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“ sowie „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“).

Zuordnung der Ziele zur Abfallhierarchie

Der Volkswagen Konzern orientiert sich bei der Behandlung von Abfällen an der Abfallhierarchie. Höchste Priorität genießt die Vermeidung von Abfällen. Sofern sich Abfälle nicht vermeiden lassen, sind sie einem möglichst hochwertigen Recyclingverfahren zuzuführen. Die unteren Ebenen der Hierarchie sehen eine Beseitigung in Form einer Abfallverbrennung und als letzte Option die Deponierung vor.

Die Abfallhierarchie wird außerdem in der Impact-Points-Methode berücksichtigt. Abfälle mit geringerer Umweltrelevanz weisen niedrigere Ökofaktoren auf als Abfälle mit potenziell hoher Umweltwirkung. Aufgrund der Impact-Points-Ziele besteht somit die Anforderung, Abfälle einem höherwertigen Verwertungsverfahren zuzuführen.

MAßNAHMEN UND RESSOURCEN: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Beitrag zu einer kreislauffähigen Wirtschaft

Nach einer möglichst langen Nutzungsdauer kommt dem Recycling der Materialien in der Verwertungsphase des Fahrzeugs eine immer wichtigere Bedeutung zu. Schon jetzt erfüllen die Fahrzeuge eine lange Nutzungsdauer. Das Durchschnittsalter eines Altfahrzeugs beträgt in Europa nach Angaben offizieller Statistiken 19 bis 24 Jahre. Für erste Schritte im Bereich Kreislaufwirtschaft lag der Fokus auf Batterien, Stahl, Aluminium und Kunststoffen. Die daraus resultierenden Ergebnisse fließen in die Weiterentwicklung der Gesamtstrategie Kreislaufwirtschaft sowie in die Ausarbeitung neuer Geschäftsmodelle ein. Beim Thema Kreislaufwirtschaft geht es auch darum, die Resilienz des Unternehmens zu stärken und Abhängigkeiten zu minimieren.

Für die Steuerung der zu erarbeitenden Themen wurden auf Konzernebene bereichs- und markenübergreifende Arbeitsstrukturen entwickelt. Diese bauen auf der Tätigkeit von Gremien auf, darunter der Konzernsteuerkreis Umwelt und Energie, der Konzernlenkungsausschuss Produkt-Recycling und die Konzernplattform Nachhaltigkeit Produkt. Außerdem gibt es einen Austausch der operativ arbeitenden Beschäftigten in der Abfallwirtschaft, die sich regelmäßig im Rahmen einer Arbeitsgruppe treffen. Der Volkswagen Konzern strebt an, die Anstrengungen für einen Übergang zu einer ökonomisch und ökologisch sinnvollen kreislaforientierten und ressourcenschonenden Wirtschaftsweise künftig noch weiter zu intensivieren. Dafür setzt der Konzern auf Allianzen und die Umsetzung gemeinsamer Projekte mit verschiedenen Partnern wie Lieferanten, Anlagenherstellern, der Recyclingbranche und Universitäten.

Hierbei lassen sich unter anderem zwei Allianzen für nachhaltige Rohstoffgewinnung hervorheben: Die Global Battery Alliance und die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). Zu einer nachhaltigen Ressourcennutzung gehört es, diese Rohstoffe unter fairen, menschenwürdigen Bedingungen zu gewinnen und effizient zu verwenden. Dafür unterstützt der Volkswagen Konzern die Global Battery Alliance, ein Bündnis aus mehr als 140 Unternehmen, Regierungs- und Nichtregierungsorganisationen sowie Forschenden. Ihre wichtigsten Ziele sind ein sozialer und umweltverträglicher Rohstoffabbau, der Wandel hin zu einer Kreislaufwirtschaft, die über Wiederverwendung und Recycling funktioniert, sowie Innovationen entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Dieses Bündnis von Unternehmen, Minenbetreibenden und Non-Profit-Organisationen arbeitet daran, gemeinsame Standards für bessere Bedingungen im industriellen Bergbau umzusetzen – etwa hinsichtlich Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz oder Umweltschutz. Die IRMA-Standards werden schrittweise in der eigenen Lieferkette des Volkswagen Konzerns verankert.

Maßnahmen entlang des gesamten Lebensweges

Zu den wichtigsten Maßnahmen, die für die Umsetzung der strategischen Ausrichtung zum Thema Kreislaufwirtschaft ergriffen werden, zählen die weitere Präzisierung von Zielen und Indikatoren sowie die Realisierung und Skalierung

des Einsatzes von zirkulärem Material. Das gilt für die wichtigsten Komponenten und Materialien wie Batterien, Stahl, Aluminium oder Kunststoffe.

Um unseren Beitrag zu einer kreislaforientierten Wirtschaftsweise zu leisten, wird die Nutzung von Materialkreisläufen in den Produktionsprozessen kontinuierlich verstärkt, denn Recycling ist ein wichtiger Ansatz, um Umwelteinflüsse zu verringern und Ressourcen zu schonen. Materialkreisläufe werden beispielsweise innerhalb der Aluminiumrückführung oder auch durch das Recyceln von Abfällen intensiviert.

Das Recycling beginnt beim Volkswagen Konzern bereits direkt in der Entwicklung neuer Fahrzeuge. Dort wird auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe und die Vermeidung von Schadstoffen gesetzt. Zusätzlich werden Empfehlungen gegeben, die eine gute Reparierbarkeit ermöglichen. Alle Bauteile aus Kunststoff werden nach international gültigen ISO-Normen gekennzeichnet, um die Kunststoffe später identifizieren und sortenrein trennen zu können. Zusätzlich dazu bestehen in der Umweltnorm Fahrzeug Designempfehlungen, die es ermöglichen, Materialien nach Lebenswegende der Fahrzeuge noch besser voneinander zu trennen. Ebenso können sämtliche Betriebsflüssigkeiten später aus dem Altfahrzeug entnommen und eine Vielzahl von Bauteilen demontiert werden.

Der Einsatz von Sekundärmaterial aus Produktionsabfällen (Pre-Consumer-Rezyklate) oder End-of-Life-Produkten (Post-Consumer-Rezyklate) ist entsprechend der Umweltnorm des Volkswagen Konzerns zu bevorzugen. Voraussetzung dafür ist, dass die gleichen Qualitätsansprüche wie beim Primärmaterial erfüllt werden und dass das Sekundärmaterial über die Laufzeit in ausreichender Menge verfügbar ist.

Nachhaltige Lieferketten

Im Bereich der Konzernbeschaffung Nachhaltigkeit wurde bereits im Jahr 2022 ein umfangreiches Strategieprogramm gestartet, das unter anderem auf die fortlaufende Stärkung der Nachhaltigkeit abzielt. Schwerpunkte bilden hier die Themen Kreislaufwirtschaft und Klimaneutralität, Fairness und Gleichberechtigung sowie Globale Steuerung. Das erste Fokusthema umfasst Initiativen und Projekte rund um die Themen Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft und Ressourceneffizienz sowie Biodiversität. Weitere Schwerpunkte sind die Umsetzung von Projekten und Partnerschaften im Bereich Kreislaufwirtschaft und die Reduzierung der CO₂e-Emissionen in der Lieferkette.

Der Volkswagen Konzern ist sich bewusst, dass die Geschäftstätigkeit seiner Lieferanten Auswirkungen auf Mensch und Umwelt haben kann. Deswegen veröffentlichte der Konzern erstmals 2021 und seitdem jährlich seinen Responsible Raw Materials Report. Darin werden die Methodik und die Aktivitäten vom Volkswagen Konzern im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Managementsystems detailliert dargestellt.

Der Volkswagen Konzern arbeitet kontinuierlich an verantwortungsvollen Lieferketten für 18 Risikorohstoffe, zu denen auch Batterierohstoffe und seltene Erden gehören. Bei den seltenen Erden besteht seit 2022 eine Kooperation mit internationalen Vertretenden aus Industrie, Ministerien, Wissenschaft und Technik. Dazu zählen unter anderem die Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) sowie die OECD-Leitlinien für verantwortungsvolle Lieferketten. In industrieübergreifenden Initiativen sollen konkrete Nachhaltigkeitskriterien entlang der Lieferkette bestimmt und umgesetzt werden. Dasselbe gilt für Möglichkeiten zur Auditierung. Im Rahmen der DRIVE Sustainability Initiative wurde eine Risikoanalyse zu Menschenrechts- und Umweltthemen für verschiedene Rohstoffe erstellt und unter dem *Raw Material Outlook* veröffentlicht. Diese Analyse dient als eine von mehreren Quellen, die der Volkswagen Konzern im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Management Systems (RMDDMS) nutzt, um eigene risikobasierte Bewertungen für die Lieferketten vorzunehmen. Ziel ist es, soziale und ökologische Risiken sowie Korruption entlang der Lieferkette präventiv zu identifizieren und geeignete Maßnahmen zur Minderung umzusetzen. Das Responsible Supply Chain System (ReSC-System) des Volkswagen Konzerns umfasst hierfür aufeinander aufbauende Elemente, die eine kontinuierliche Verbesserung der Nachhaltigkeitsleistung unterstützen.

Seit Anfang 2022 gibt es ein materialspezifisches Lastenheft für Leder, dessen Einhaltung durch die Lieferanten seit April 2022 für alle Neuvergaben verpflichtend ist. Mithilfe des Lastenhefts wird sowohl die Offenlegung des Herkunftslandes der Rohware als auch ein lederspezifisches Nachhaltigkeitszertifikat – beispielsweise durch die Leather Working Group (LWG)-Zertifizierung – eingefordert. Der Volkswagen Konzern verpflichtet damit seine Lieferanten zur Achtung des Tierwohls sowie zu einer verantwortungsvollen Produktion und Verarbeitung von Leder. Dazu gehören

unter anderem die Einhaltung strenger Kriterien zum Wasserverbrauch und zur Vermeidung von Wasserverschmutzung beim Gerbungsprozess.

Leder ist eines der 18 vom Volkswagen Konzern definierten Hochrisikomaterialien. Um auf eine verantwortungsvolle Beschaffung von Leder hinsichtlich ökologischer und sozialer Aspekte sowie auf eine Minderung der identifizierten Risiken hinzuwirken, wurde das materialspezifische Lastenheft für nachhaltige Leder erstellt. Der Volkswagen Konzern fordert daher transparente und verantwortungsvolle Rohstofflieferketten als Voraussetzung für zukünftige Nominierungen (Global und Forward Sourcing) aller beschafften Leder, worunter direkte und indirekte Mengen zählen. Die Lieferanten werden aufgefordert, das Spezifikationsdokument „Nachhaltiges Leder“ einzuhalten und entsprechende Nachweise vor der Nominierung vorzulegen.

Einsatz nachwachsender Rohstoffe

Für die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs setzt der Volkswagen Konzern schon in der Designphase seiner Fahrzeuge auf Rohstoffe aus erneuerbaren Ressourcen. Wo dies möglich ist, verwenden die Marken des Konzerns beispielsweise die Naturfasern Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose.

Rezyklat-Einsatz im Fahrzeug

Für den Volkswagen Konzern ist ein möglichst hoher Anteil wiederverwerteter Materialien sehr wichtig. So heißt es auch in den Umweltnormen des Volkswagen Konzerns, dass Rezyklatmaterialien oder Materialien mit Rezyklatanteil bei technischer Eignung gegenüber anderen Materialien bevorzugt einzusetzen sind. In der ID.-Familie werden bereits Rezyklate unter anderem in folgenden Bauteilen eingesetzt: Dachhimmel, Stoffe, Teppiche, Sitze, Türverkleidungen und Dekorflächen. Die Sitztextilien einiger Ausstattungslinien werden zum Teil aus bis zu 100 % recyceltem PET gefertigt, welches überwiegend aus vormaligen PET-Flaschen stammt.

Mit dem Ziel, den ökologischen Fußabdruck fortlaufend weiter zu verkleinern, forscht der Volkswagen Konzern an verschiedenen vielversprechenden Ansätzen und setzt diese in der Serienproduktion um. Ein Fokus liegt dabei auf tierfreien und recycelten Materialien in der Innenausstattung. Demnach sollen in den Elektromodellen der Marke Volkswagen als Alternative möglichst nur tierfreie Materialien im Innenraum verwendet werden. So kommen beispielsweise im Sitzbezug des ID. Buzz People in den Ausstattungen Design und Comfort alternative Materialien aus Meeresplastik beziehungsweise alten PET-Flaschen (circa 63 Stück je 500 Milliliter) zum Einsatz. Der Sitzbezug besteht in der sogenannten Oberware aus Seaqual®-Garn, das zu 10 % aus gesammeltem Meeresmüll und zu 90 % aus recyceltem PES-Garn hergestellt wird. In Sitzbezügen mit ArtVelours Eco® beträgt der Recyclinganteil 71 %.

Eigene Kompetenzen für Batterierecycling und Ressourcenschonung

Der Volkswagen Konzern befasst sich seit 2009 intensiv mit der Erforschung, Entwicklung und Validierung von Prozessen, Konzepten und Strategien für das Batterierecycling. Parallel dazu entsteht in Europa und weltweit eine neue Industrie zur Rückgewinnung von Rohstoffen aus Hochvoltbatterien. Vor diesem Hintergrund arbeitet der Konzern eng mit Zellherstellern und Partnern aus der Recyclingbranche zusammen, um eine geschlossene Wertschöpfungskette – den sogenannten Closed Loop – zu etablieren.

Ziel ist es, Altbatterien systematisch zu erfassen, aufzubereiten und die darin enthaltenen Rohstoffe in neuen Zellgenerationen erneut einzusetzen. Auf diese Weise kann der Bedarf an neuem Primärmaterial schrittweise reduziert werden. Gemeinsam mit unseren Partnern validieren wir derzeit die technologische und wirtschaftliche Machbarkeit verschiedener Prozessrouten – von der Altbatterie bis hin zu neuen Batteriesalzen. Eine zentrale Rolle in der Skalierung spielen künftig Rückläufe aus Produktionsausschüssen und insbesondere aus End-of-Life-Batterien. Da diese jedoch im ersten Fahrzeugleben über viele Jahre im Einsatz sind, ist mit signifikanten Rücklaufmengen erst ab 2030 zu rechnen.

Die Volkswagen AG prüft vielseitige Re-X Geschäftsmodelle, um den ökologischen und wirtschaftlichen Nutzen jedes Batteriesystems über den gesamten Lebenszyklus hinweg zu maximieren und um einen aktiven Beitrag zur Ressourcenschonung zu leisten. Re-X umfasst die verschiedenen Anwendungen nach dem Batterieleben im 1st Life

Fahrzeug. Dazu gehören Re-Use (Ersatzteil im Fahrzeug), Re-Purpose (2nd Life) oder Re-Cycle (stoffliche Wiedergewinnung).

Der Volkswagen Konzern gehört weltweit zu den wenigen Automobilherstellern, die die Batterie als zentrale Zukunftstechnologie der Elektromobilität vollständig in die eigene Wertschöpfung integrieren – von der Rohstoffbeschaffung bis zum Recycling. Die Zellfabriken der PowerCo SE spielen dabei eine Schlüsselrolle. Sie sind darauf ausgelegt, die Materialeffizienz innerhalb der Produktion durch fertigungsnahes Recycling von Produktionsausschüssen deutlich zu steigern. Darüber hinaus verfolgt PowerCo das Ziel, den Einsatz von Rezyklaten konsequent auszubauen und gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern das End-of-Life-Recycling von Batterien voranzutreiben.

Die erste Zellfabrik in Salzgitter/Deutschland hat im Jahr 2025 den Betrieb aufgenommen und die ersten Zellen zur weiteren Validierung konzernintern ausgeliefert. Zwei weitere Zellfabriken in Valencia/Spanien und St. Thomas/Kanada befinden sich im Aufbau. Alle Werke sollen mit CO₂- beziehungsweise CO₂e-frei erzeugtem Strom betrieben werden und perspektivisch auf ein Closed-Loop-Recycling im Sinne einer Kreislaufwirtschaft ausgerichtet sein. In einem ersten Schritt liegt der Fokus auf dem Recycling und der Wiederverwertung von NMP (N-Methyl-2-pyrrolidon) sowie aktivem Kathodenmaterial. Für Zellchemien wie Nickel-Mangan-Kobalt (NMC) und Lithium-Eisenphosphat (LFP) verfolgt PowerCo eine standortübergreifende Recyclingstrategie.

Diese beginnt mit einem nachhaltigen Recyclingmodell für Produktionsausschüsse, das vollständig mit Umwelt- und Regulierungsstandards im Einklang steht. Darauf aufbauend strebt PowerCo gemeinsam mit strategischen Partnern den Aufbau eines Closed-Loop-Systems an, das eine effiziente Rückgewinnung von Ressourcen im Sinne eines „Recycling-as-a-Service“-Ansatzes ermöglicht. Dieser Ansatz unterstützt nicht nur die Kreislaufwirtschaft, sondern bietet auch Vorteile in Bezug auf Kostenoptimierung, regulatorische Konformität und Umweltwirkung – und schafft damit Mehrwert für alle Beteiligten.

Im Kompetenzzentrum Werkzeug am Standort Salzgitter wurden bisher Werkzeuge für die Motorenproduktion derart bearbeitet, dass sie für ihren erneuten Einsatz geeignet sind. Zukünftig soll das vorhandene Know-how für die Aufbereitung von Produktionsinstrumenten auch in der Batteriezellfertigung genutzt werden.

Der geschlossene Kreislauf für Aluminium

Mit dem Aluminium-Closed-Loop-Projekt wurde 2017 im Audi Werk Neckarsulm/Deutschland erstmals ein geschlossener Kreislauf für Aluminium über die Unternehmensgrenzen hinweg realisiert. Die Verschnitte an Aluminiumblechteilen aus den Presswerken werden direkt an die Lieferanten zurückgeliefert. Diese können den Verschnitt recyceln und für die Herstellung von neuem Material verwenden, das Audi anschließend wieder im Presswerk einsetzt. Durch die Wiederverwertung der Aluminiumabfälle kann bei der Herstellung bis zu 95% der Energie gegenüber der Verwendung von Primäraluminium eingespart werden. Auf diesem Weg vermeidet Audi kontinuierlich CO₂e-Emissionen und reduziert auch die Menge an benötigten Primärrohstoffen. Seit 2024 sind die deutschen Standorte von Audi in Münchsmünster und Volkswagen in Emden neben den Audi Werken Ingolstadt/Deutschland, Neckarsulm/Deutschland und Győr/Ungarn sowie dem Mehrmarkenwerk in Bratislava/Slowakei an den Aluminium-Closed-Loop-Prozess angebunden.

Internes und externes Recycling von Produktionsabfällen

Die in der Produktion entstehenden Abfälle mit Wertstoffgehalt werden immer systematischer in Kreislaufprozesse einbezogen. So wird im Volkswagen Werk in Wolfsburg der Kunststoffabfall, der prozessbedingt bei der Herstellung von Benzintanks (Coextrusion) anfällt, aufbereitet und zur Fertigung von Dieseltanks (Monoextrusion) genutzt. Im Ergebnis konnten dadurch im Jahr 2025 über 70 t Material in Kunststofftanks wiederverbaut werden, die andernfalls der Entsorgung zugeführt worden wären.

Der Volkswagen Konzern strebt an, die Recyclingverfahren noch weiter zu optimieren, weswegen er aktiv an öffentlich geförderten Forschungsprojekten zu Recyclingtechnologien beteiligt ist. Diese Projekte finden in Zusammenarbeit mit Partnern wie Universitäten und Forschungseinrichtungen in ganz Deutschland statt und haben das Ziel, einzelne

Prozessschritte zu verbessern und zu automatisieren. Das bezieht sich beispielsweise auf die Demontage von Batterien oder die mehrfache Kreislaufführung der Rohstoffe.

Ein Beispiel hierfür ist das auf drei Jahre angelegte und vom deutschen Bundesministerium für Wirtschaft und Energie (BMWE) geförderte Forschungskonsortium HVBatCycle, das im Jahr 2023 ins Leben gerufen wurde. Unter der Leitung des Volkswagen Konzerns will das Konsortium nachweisen, dass die wertvollsten Bestandteile von Antriebsbatterien durch Recycling mehrfach nacheinander zurückgewonnen und wiedereingesetzt werden können. Dabei ist es das Ziel, wertvolle Materialien dauerhaft zurückzugewinnen und somit zu mehr Nachhaltigkeit und einer höheren Versorgungssicherheit beizutragen.

Mit der wissenschaftlichen Erforschung von automobilen Stoffkreisläufen beschäftigt sich auch die Open Hybrid Lab Factory (OHLF) in Wolfsburg. Gefördert durch das Bundesministerium für Bildung und Forschung (BMBF), bietet der Forschungscampus eine Plattform für den Austausch zwischen Wissenschaft und Industrie, um Forschungsaktivitäten und ihre Serienimplementierung zu beschleunigen. Dabei unterteilt sich die Arbeit der OHLF in vier Forschungsfelder: Design for Circular Economy, Prozesse für Reverse Production, zirkuläre Werkstoffkonzepte sowie Gesamtsystemanalysen und -gestaltung.

Abfallmanagement

Die Vorgehensweise des Volkswagen Konzerns bei der Abfallbeseitigung in der Produktion zielt darauf ab, die Abfallmenge fortlaufend zu senken, nicht vermeidbare Abfälle hochwertig zu verwerten und Kreisläufe zu schließen. Im Mittelpunkt stehen die Vermeidung der Abfallentstehung durch Optimierung der Fertigungs- und Nebenprozesse sowie Erhöhung von Materialnutzungsgraden (Materialeffizienz), die Priorisierung der Verwertung von Abfällen und die Reduzierung der Abfälle zur Beseitigung. Zur Optimierung der Abfallwirtschaft werden zunehmend digitale Abfallmanagementsysteme genutzt. Diese Systeme erleichtern die Steuerung abfallwirtschaftlicher Prozesse und die staatliche Kontrolle der Entsorgung insbesondere gefährlicher Abfälle.

Für die Verwertung von erlösbringenden Abfallwertstoffen wie Papier, Kunststoffen, Holz, Elektronikbauteilen oder Metall wurde in der Beschaffung ein konzernweites System etabliert. Mit dem Projekt Zero Plastic Waste wurde die Anstrengung, Kunststoffabfälle zu vermeiden, verstärkt. Dazu zählt unter anderem die Wiederverwertung von Kunststoffabfällen in der Dieseltankfertigung.

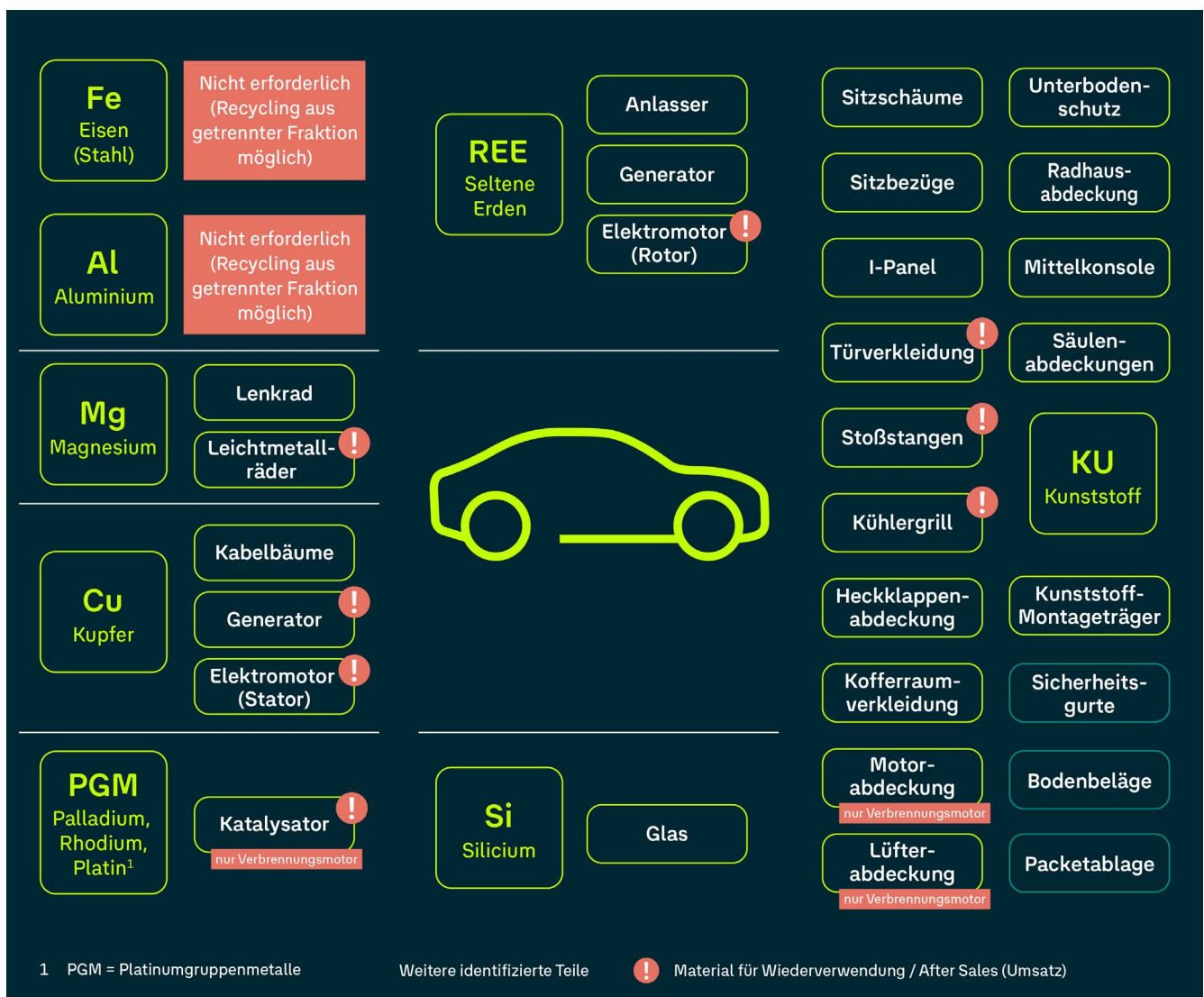
Abfallmanagement ist zudem Teil des Code of Conduct für Geschäftspartner. Demnach sollen die Geschäftspartner geeignete und angemessene Maßnahmen ergreifen, um die Vermeidung von Abfällen, die Wiederverwendung von Ressourcen, das Recycling sowie die sichere und umweltfreundliche Entsorgung von Restmüll, Chemikalien und Abwässern zu realisieren. Solche Maßnahmen können insbesondere bei der Entwicklung, der Produktion, während der Produktnutzung und des anschließenden Recyclings am Ende der Lebensdauer sowie bei anderen Tätigkeiten ergriffen werden. Vor allem sind unsere Geschäftspartner angehalten, die geltenden nationalen und internationalen Übereinkommen in Bezug auf Abfälle einzuhalten. Dazu zählen insbesondere das Basler Übereinkommen über die Kontrolle der grenzüberschreitenden Verbringung gefährlicher Abfälle und ihrer Entsorgung aus dem Jahr 1989 sowie weitere Übereinkommen und Gesetze auf nationaler und supranationaler Ebene.

METRIKEN: RESSOURCENNUTZUNG UND KREISLAUFWIRTSCHAFT

Ressourcenzuflüsse

Material- und Produktzuflüsse

Ein Fahrzeug setzt sich im Wesentlichen aus rund 10.000 Einzelteilen zusammen. Unter Berücksichtigung der Rohstoffkritikalität, des Lieferkettenrisikos sowie der Nachhaltigkeitsrelevanz können nachfolgende Bauteile besonders hervorgehoben werden (siehe Abbildung): Lenkräder, Alufelgen, Aluminiumaußenteile, HV-Batterien, Dauermagneten, Generatoren, Leitungsstränge, Brems Scheiben, halbleiterrelevante Werkstoffgruppen (wie Infotainment, Steuergeräte oder Radio), Katalysatoren und Sitzmodule (Sitzschäume und -bezüge). Jährlich beschafft der Volkswagen Konzern eine Vielzahl von Rohstoffen, Bauteilen und sonstigen Gütern.



Kritische Rohstoffe und seltene Erden in Betriebsabläufen und der Wertschöpfungskette

Wie bereits unter Abschnitt „Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft“ erwähnt, setzt der Volkswagen Konzern für die Reduzierung des Ressourcenverbrauchs auf Rohstoffe aus erneuerbaren Ressourcen. Wo dies möglich ist, verwenden die Marken des Konzerns beispielsweise die Naturfasern Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose. Solche Materialien können zum Einsatz kommen, wenn sie alle technischen Anforderungen erfüllen und in der Lebenswegbetrachtung besser als konventionelle Werkstoffe abschneiden.

Der Elektroantrieb ist ein wichtiger Schritt in Richtung emissionsarme Mobilität und leistet damit einen Beitrag zum Klimaschutz. Gleichzeitig gelangen dadurch andere Komponenten in den Umlauf als bei der Produktion konventioneller Fahrzeuge – beispielsweise HV-Batterien. Die darin enthaltenen Rohstoffe sind, abhängig von der Zellchemie, mehrheitlich wertvoll, und ihr Verbleiben im Kreislauf ist aus vielerlei Hinsicht wichtig. Batterierohstoffe mehrfach zu nutzen und damit in einem geschlossenen Kreislauf zu halten, hilft dem Volkswagen Konzern, unter anderem seinen CO₂-Fußabdruck zu senken und zugleich die Abhängigkeit von globalen Rohstoffmärkten zu reduzieren. Außerdem ist ein positiver Beitrag zur Steigerung der unternehmensseitigen Resilienz zu erwarten.

Der Volkswagen Konzern will seiner Rolle bei der verantwortungsvollen Rohstoffbeschaffung in der Automobilindustrie gerecht werden. Deswegen veröffentlichte der Konzern erstmals 2021 und seitdem jährlich seinen Responsible Raw Materials Report. Insgesamt umfasst das Managementsystem derzeit 18 Hochrisikorohstoffe. Diese sind die Batterierohstoffe Kobalt, Lithium, Nickel und Grafit, die Konfliktmineralien Zinn, Wolfram, Tantal und Gold (3TG) sowie Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, seltene Erden sowie die neu hinzugenommenen Rohstoffe Baumwolle und Magnesium.

In der Beschaffung werden derzeit folgende Rohstoffe direkt gekauft: Stahl, Platingruppenmetalle (PGM), Aluminium und Kunststoffe (beide nur für die Inhouse-Produktion) und Leder. Angesichts der zunehmenden Komplexität der Lieferketten sowie der geopolitischen und materialverfügbarkeitsbezogenen Herausforderungen in den letzten Jahren ist es notwendig, eine Erweiterung der direkt gekauften Rohstoffe sowie eine konzernweite effiziente Strategie zur Materialabsicherung festzulegen. Im Jahr 2025 wurde die Konzernrohstoffbeschaffung gegründet, um kritische und strategische Rohstoffe (die in Fokus-Bauteilen enthalten sind) abzusichern. Es sollen neun unterschiedliche Rohstoffgruppen strategisch betreut werden. Diese Rohstoffgruppen bestehen aus Magnesium, seltene Erden (REEs), Aluminium, Halbleitermaterialien (Gallium, Germanium, Silizium, Indium), Wolfram, Titan, Recyclingmaterialien (Kunststoff, Aluminium), Kupfer, Kunststoffe (primäre Produktion) und PGM. Das sogenannte Arbeits-Start-Up-Package priorisiert die Themen seltene Erden, Magnesium und Recyclingmaterialien und leitet daraus weitere Aktivitäten ab. Die Definition der neun oben genannten Fokus-Rohstoffgruppen basiert auf einer internen Kritikalitätsanalyse, die sechs unterschiedliche Kriterien und deren wirtschaftliche Relevanz berücksichtigt. Die Ergebnisse wurden anschließend mit der Critical Raw Materials List aus dem EU-Critical Raw Materials Act abgeglichen und entsprechend bestätigt (siehe Abbildung).

Liste der kritischen Rohstoffe EU nach CRMA Verordnung (EU) 2024/1252

Antimony	Feldspat	Grafit	Titan
Arsen	Flussspat	Nickel	Wolfram
Baryt	Gallium	Niob	Vanadium
Beryllium	Germanium	Phosphatgestein	Kunststoff
Bismut	Hafnium	Phosphor	Indium
Bor	Helium	PGM	Bauxit / Aluminum
REE	Scandium	Kobalt	Lithium
Silizium	Kokskohle	Magnesium	Strontium
Kupfer	Mangan	Tantal	

- ☐ Komodität relevant für VW Konzern strategischen Rohstoffeinkauf
- ☒ Kritisch und strategisch gem. CRMA (Verordnung EU 2024/1252)
- ☐ Kritisch oder strategisch gem. CRMA (Verordnung EU 2024/1252)

Wasser für eigene Geschäftstätigkeiten und in der Wertschöpfungskette

Der Großteil des Wasserverbrauchs entfällt auf die Lieferkette, insbesondere auf die Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Über den Code of Conduct für Geschäftspartner nimmt der Volkswagen Konzern Einfluss auf die Lieferkette und fordert von seinen direkten Lieferanten, dass sie keine Wasserverschmutzung oder keinen übermäßigen Wasserverbrauch verursachen, die zu einer erheblichen Beeinträchtigung der natürlichen Grundlage für Lebensmittel und Trinkwasser oder der Gesundheit des Menschen führen können. Informationen zu Wasserentnahme und Wasserverbrauch im Rahmen der eigenen Geschäftstätigkeit finden sich im Kapitel „Wasser“ unter der Überschrift „Maßnahmen an den Produktionsstandorten“.

Neue Produktionsstandorte im Berichtsjahr

Im Berichtsjahr entstanden Ressourcenzuflüsse durch die Eröffnung eines neuen Produktionsstandortes in Rugao/China zur Fertigung von schweren Nutzfahrzeugen.

Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse mittels Referenzfahrzeugansatz

Für das Berichtsjahr 2025 wurden die Ressourcenzuflüsse für das fahrzeugbezogene Geschäft mithilfe eines Referenzfahrzeugansatzes/Output-bezogenen Ansatzes berechnet. Dabei wird auf Grundlage der werkstofflichen und stofflichen Beschreibung der im Fahrzeug zum Einsatz kommenden Materialien eine quantitative Bewertung der Ressourcenzuflüsse durchgeführt. Als exemplarische Referenzfahrzeuge wurden die Pkw-Modelle Tiguan und ID.7 Tourer zur Hochrechnung der Daten von Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Škoda sowie SEAT/CUPRA ausgewählt. Letzterer ersetzt den im Jahr 2024 verwendeten ID.4 aufgrund seines technischen Fortschritts. Zur Hochrechnung der Daten für Audi, Lamborghini und Bentley wurden ab diesem Berichtsjahr als exemplarische Referenzfahrzeuge die Audi-Modelle Q3 und Q4 e-tron ausgewählt. Die Referenzfahrzeuge zählen mit zu den meistproduzierten Fahrzeugen im Berichtsjahr. In der Tabelle sind die Ergebnisse der Hochrechnung zusammengeführt dargestellt.

Hinsichtlich der Fahrzeugkonfiguration wurden die repräsentativsten Konfigurationen basierend auf Verkaufsdaten verwendet. Hierbei wurde das maximale Fahrzeuggewicht auf Grundlage einer konservativen Annahme ausgewählt.

Aufgrund unzureichender Datenverfügbarkeit wird der Materialverschnitt, der in der Produktion entsteht, für das Berichtsjahr 2025 nicht berücksichtigt.

Die Referenzmodelle werden über die Produktionszahlen im Berichtsjahr gewichtet und nach dem Verhältnis zwischen Produktion von Verbrenner- und batterieelektrischen Modellen hochgerechnet, um die Kennzahlen der Ressourcenzuflüsse zu ermitteln.

GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN

	Einheit	2025		2024	
		Elektrofahrzeuge	Verbrennerfahrzeuge	Elektrofahrzeuge	Verbrennerfahrzeuge
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien	t	1.782.194	8.403.399	1.185.989	8.639.279
Gewicht der technischen Materialien	t	1.779.644	8.387.149	1.184.705	8.622.796
Gewicht der biologischen Materialien	t	2.550	16.250	1.283	16.483
Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden	%	0,03	0,11	0,0	0,12
Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien (minimal bis maximal)	t	225.283 - 455.177	1.387.806 - 2.202.596	147.764 - 295.493	1.413.941 - 2.264.010
Prozent an verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien	%	12,6 – 25,5	16,5 – 26,2	12,5 – 24,9	16,4 – 26,2

Informationen über die Ressourcenzuflüsse weiterer Marken des Volkswagen Konzerns (Porsche und TRATON GROUP) finden sich am Ende dieses Kapitels. Für Everllence erfolgt keine Berichterstattung zu den quantitativen Ressourcenzuflüssen im Jahr 2025.

Methodik für die Erfassung der technischen und biologischen Materialien

Für die Berechnung der technischen und biologischen Materialien wird ebenso der Referenzfahrzeugansatz verwendet. Die Materialien werden gemäß der Werkstoffklassifizierung nach VDA 231-106 erfasst. Dabei umfassen die VDA-Kategorien 1 bis 9, mit Ausnahme der Kategorie 7.1, die technischen Materialien (zum Beispiel Stahl, Polymerwerkstoffe). Die VDA-Kategorie 7.1 umfasst die biologischen Materialien (zum Beispiel Leder, Holz).

Methodik zur Erfassung nachhaltig beschaffter biologischer Materialien

Der oben dargestellte Referenzfahrzeugansatz wird ebenfalls für die Berechnung der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft wurden, verwendet. Maßgeblich für die Erhebung dieser biologischen Materialien ist deren

Definition: Ein biologisches Material gilt als nachhaltig beschafft, wenn es nach einem anerkannten und weitverbreiteten Zertifizierungssystem zertifiziert ist. In diesem Bezug gilt beim Volkswagen Konzern das Material Leder als nachhaltig beschafft. Gemäß einem Spezifikationsdokument für nachhaltiges Leder müssen Lieferanten über ein Zertifikat der Leather Working Group (LWG) oder ein vergleichbares Zertifikat einer ähnlichen Organisation verfügen.

Biologische Materialien werden gemäß der VDA-Kategorie 7.1 als modifizierte organische Naturstoffe erfasst. Diese umfasst neben Leder auch weitere organische Naturwerkstoffe, wie Holz oder Baumwollfleece. Um das Leder innerhalb der VDA-Kategorie 7.1 zu bestimmen, wurde eine strukturierte Analyse für gewichtsrelevante Teile je Fahrzeug durchgeführt, um alle Werkstoffe aufzulisten, die infolge ihrer Reinstoffe (beispielsweise Kollagen) auf einen Lederwerkstoff hindeuten. Solche Reinstoffe wurden sowohl für den Tiguan als auch für den ID.7 Tourer identifiziert. Beide Fahrzeuge enthalten demnach Leder.

Biokraftstoffe, die für nicht-energetische Zwecke verwendet werden, finden keine Anwendung im Produkt.

Methodik zur Erfassung von Sekundärmaterialanteilen

Hinsichtlich der Berechnung des Anteils der einfließenden Sekundärmaterialien wird der oben genannte Referenzfahrzeugansatz verwendet. Die Materialien werden gemäß der Werkstoffklassifizierung VDA 231-106 erhoben.

Zur Ermittlung der Sekundärmaterialanteile in Fahrzeugen hat der Volkswagen Konzern einen standardisierten Prozess entwickelt, welcher einer internen Arbeitsanweisung folgt. Die Bestimmung des Sekundärmaterialanteils entspricht DIN EN ISO 14021. Die Ermittlung erfolgt systemunterstützt. Für die VDA-Kategorien 1 bis 3 erfolgt eine Erhebung des Sekundärmaterialanteils auf Basis von Verbandsdaten und für die VDA-Kategorien 4 bis 9 auf Basis von Lieferantendaten. Das Ergebnis zum Sekundärmaterialanteil im Fahrzeug wird als Spannweite angegeben. Die Ergebnisse bilden den Stand der zur Erhebung verfügbaren Daten ab.

Bei den Ressourcenzuflüssen spielen auch Verpackungen eine Rolle im Hinblick auf das Produkt. Als Produkt wird in diesem Kontext das Fahrzeug berücksichtigt. Zubehör oder andere Materialien sind nicht berücksichtigt. Verpackungen im Sinne der ESRS-Definition sind Materialien, die an den Benutzer oder Verbraucher weitergegeben werden. Der Volkswagen Konzern verwendet zwar Verpackungsmaterialien für den Transport der Fahrzeuge zu den Händlern, entfernt diese aber vor Übergabe an den Benutzer oder Verbraucher. Daher ist der Transportschutz gemäß der ESRS-Definition nicht als Verpackung zu verstehen und wird in der Berichterstattung nicht berücksichtigt.

Vermeidung doppelter Zählung bei Wiederverwendung und Recycling

Derzeit werden in der Produktion keine wiederverwendeten Komponenten eingesetzt, sodass eine Doppelzählung von wiederverwendeten und recycelten Komponenten ausgeschlossen werden kann.

Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse des Porsche AG Konzerns

Für die Ermittlung des Gesamtmaterialverbrauchs für die produzierten Fahrzeuge wird für jede Baureihe für ein repräsentatives Fahrzeug die prozentuale Materialzusammensetzung ausgewertet. Die Auswertungskategorien ergeben sich aus der VDA-Norm 231-106 „Werkstoff-Klassifizierung im Kraftfahrzeugbau: Aufbau und Nomenklatur“. Über die Gesamtzahl der produzierten Fahrzeuge und des Durchschnittsgewichts pro Baureihe können schließlich übergeordnete Gesamtsummen für die Materialverbräuche pro Werkstoffgruppe ermittelt werden. Das relevanteste biologische Material in den Porsche Fahrzeugen ist Leder. Die Menge der in den produzierten Fahrzeugen enthaltenen Sekundärmaterialien wird für zwei Referenzfahrzeuge (Verbrenner und BEV) über Verbandsdaten abgeschätzt und anschließend auf die Gesamtproduktion hochgerechnet.

GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN IM PORSCHE AG KONZERN

	Einheit	2025	2024
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien	t	538.180	621.679
Gewicht der technischen Materialien	t	-	-
Gewicht der biologischen Materialien	t	-	-
Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden	%	0,3	0,2
Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien ¹	t	57.195	-
Prozent an verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien ¹	%	10,6	-

1 Keine Angabe des Vorjahreswertes aufgrund der Ersterhebung im Geschäftsjahr 2025.

Methodik zur Erfassung der quantitativen Ressourcenzuflüsse der TRATON GROUP

Das Gesamtgewicht der Fahrzeuge wird entweder auf Basis von Lieferantendaten zum Gewicht der Teile oder durch direktes Wiegen der Fahrzeuge berechnet. Zur Berechnung des Gesamtwertes werden die Gewichtsdaten für jede Produktgruppe gemittelt und mit dem Produktionsvolumen multipliziert. Das Gesamtgewicht der Produkte wird in Materialgruppen aufgeteilt, und der entsprechende Anteil an Sekundärmaterialien wird angewendet.

GESAMTGEWICHT VERWENDETER PRODUKTE UND MATERIALIEN BEI DER TRATON GROUP

	Einheit	2025	2024
Gesamtgewicht der verwendeten Produkte und technischer und biologischer Materialien	t	2.260.894	2.473.853
Gewicht der technischen Materialien	t	-	-
Gewicht der biologischen Materialien	t	-	-
Anteil der biologischen Materialien, die nachhaltig beschafft werden	%	-	0,00
Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkte und Materialien	t	557.193	604.511
Prozent an verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten sekundären Komponenten, Produkten und Materialien	%	25	24,4

Ressourcenabflüsse

In der Konzernnorm 98000 werden Indikatoren für Abfälle definiert, die weltweit an allen Standorten einheitlich erhoben werden sollen. Dies umfasst sowohl Produktionsabfälle als auch nicht produktionsspezifische Abfälle.

Im Rahmen der Site Checklist werden zudem freiwillige Kriterien für den Umgang mit Abfällen beschrieben. Hinsichtlich der Abfallentsorgung umfasst dies zum Beispiel Entsorgerauditorien für Abfallströme, eine vollständige Vermeidung der Deponierung produktionsspezifischer Abfälle sowie Quoten zum maximalen Anteil von Beseitigungsabfällen in der Produktion. In Bezug auf Verpackungen und Einwegprodukte wurden Kriterien wie die Substitution von Einwegverpackungen durch Mehrwegalternativen oder das Recycling von Verpackungsmaterialien festgelegt.

Material- und Produktabflüsse

Informationen zu den Schwerpunkten der Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns befinden sich im Kapitel „Struktur und Geschäftstätigkeit“.

Um einen Beitrag zu einer kreislaforientierten Wirtschaftsweise zu leisten, wird bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der benötigten Werkstoffe und auf die Vermeidung von Schadstoffen geachtet. Gemäß der aktuellen europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Lebensende zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein. Alle in Europa zugelassenen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns erfüllen diese gesetzliche Vorschrift.

Darüber hinaus enthält die Konzernnorm zum Thema Recycling Anforderungen an die Kreislauffähigkeit der Fahrzeuge. Zum Beispiel bestehen Designempfehlungen, die es ermöglichen, Materialien nach Lebenswegende der Fahrzeuge besser voneinander zu trennen. Ein weiteres Beispiel ist die Kennzeichnung aller Bauteile aus Kunststoff nach international gültigen ISO-Normen, um sie später identifizieren und sortenrein trennen zu können.

Die Fahrzeuge erfüllen bereits jetzt eine lange Nutzungsdauer, wobei das Durchschnittsalter eines Altfahrzeugs in Europa nach Angaben offizieller Statistiken 19 bis 24 Jahre beträgt. Diese Nutzungsdauer trägt im Rahmen einer kreislauffähigen Wirtschaftsweise zur Minimierung des Ressourcen- und Energieverbrauchs sowie zur erweiterten Herstellerverantwortung bei.

Haltbarkeit der Produkte

Für die Pkw wird eine Laufleistung von 200.000 Kilometern angenommen. Dies entspricht einem Standardwert, der vom Volkswagen Konzern und verschiedenen Autoherstellern in der Ökobilanzierung verwendet wird. Dieser Wert wurde zudem durch eine wissenschaftliche Arbeit von Weymar & Finkbeiner (2016) bestätigt, in der verschiedene Datensätze, unter anderem des Kraftfahrt-Bundesamtes, mit einer Stichprobe von mehr als 800.000 Fahrzeugen statistisch ausgewertet wurden.

TRATON GROUP-Fahrzeuge sind so konstruiert und gebaut, dass sie über einen langen Zeitraum funktionsfähig bleiben. Ihre Langlebigkeit wird durch die regelmäßige Wartung und die Reparatur oder den Austausch defekter Teile unterstützt. Allerdings gibt es derzeit keinen branchenweiten Standard oder eine durchschnittliche Methode zur Berechnung der Lebensdauer von schweren Nutzfahrzeugen.

Reparierbarkeit

Die Orientierung des Volkswagen Konzerns an hoher Qualität mit einer geringen Reparaturbedürftigkeit und guter Reparierbarkeit zielt auf eine hohe Langlebigkeit der Fahrzeuge in der Nutzungsphase ab und ist damit ein wichtiger Beitrag zur Ressourceneffizienz.

Verfügbarkeit von Ersatzteilen

In Deutschland unterstützt ein Netzwerk von etwa 2.000 Servicepartnern die Reparaturarbeiten an Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns. Die Service-Experten und -Expertinnen sind mit modernster Technologie sowie Spezialwerkzeugen ausgestattet, um auf effiziente und qualitativ hochwertige Reparaturen hinzuwirken.

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Kundinnen und Kunden eine hohe Teileverfügbarkeit und liefert diese schnellstmöglich. So können die Servicepartner Reparaturen und Services schnell durchführen. Zudem sorgt eine automatische Belieferung der Schnelldrehteile dafür, dass das Volkswagen Servicepartnernetzwerk eine direkte und zeitnahe Versorgung gewährleisten kann.

Reparaturdauer

Die Gestaltung der Fahrzeuge ermöglicht eine schnelle und umfassende Reparaturfähigkeit, die sich stark an die jeweiligen Schadensursachen anpasst. So ist beispielsweise der Ersatz des Frontscheinwerfers beim Tiguan Modelljahr 2025 gemäß Reparaturleitfaden in 110 Zeiteinheiten (entspricht 66 Minuten) möglich. Oft sind bei leichten Crash-Schäden jedoch nicht die hochkomplexen und teuren LED-Scheinwerfer betroffen. Vielmehr reicht ein Ersatz der Kunststoff-Scheinwerferhalterungen. Für diese abweichende Reparaturlösung gibt es neben den kostengünstigen Scheinwerferlaschen auch eine separate Arbeitsposition. Darüber hinaus ist diese kundenorientierte Reparaturlösung nachhaltig und reduziert die Ersatzteilkosten und die Arbeitszeit im Vergleich zum Ersatz des gesamten Scheinwerfers.

Auch im Bereich der HV-Batterien wird den Fachwerkstätten und den Schadensgutachtern der Versicherungen ein Schadensbeurteilungskatalog für alle Batteriekomponenten zur Verfügung gestellt. Im Falle einer Unfallreparatur wird so sichergestellt, dass wiederverwendbare Komponenten, wenn ökologisch und ökonomisch sinnvoll, im Fahrzeug verbleiben können und nur defekte Komponenten ausgetauscht werden. Für diese Tätigkeiten werden dem Handel umfangreiche Werkstattinformationen inklusive der benötigten Reparaturzeiten bereitgestellt.

Kosten

Der Volkswagen Konzern bietet ein umfangreiches Leistungsspektrum mit zeitwertgerechtem Service und hoher Ersatzteilqualität an, was regelmäßig kostengünstigere Reparaturen ermöglicht. Dazu zählt beispielsweise der Volkswagen Economy Service für Fahrzeuge ab einem Alter von vier Jahren, der Kundinnen und Kunden in Deutschland angeboten wird. Dies unterstreicht das Bestreben des Unternehmens, die Gesamtkosten für den Fahrzeugbesitzer zu senken.

Anteil an recycelbarem Inhalt in Produkten

Nach der europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw (M1) und leichte Nutzfahrzeuge (N1) am Ende ihrer Lebensdauer zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein. Alle in Europa zugelassenen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns erfüllen diese Standards.

Die Berechnungsmethode der Recycling- und Verwertungsquoten folgt der ISO-Norm 22628 (Straßenfahrzeuge – Recyclingfähigkeit und Verwertbarkeit – Berechnungsverfahren). Die Berechnungen erfolgen in einem internen IT-System und basieren auf den Materialdatenblättern der verwendeten Bauteile und Werkstoffe.

Informationen zum Thema Verpackung finden sich unter dem Abschnitt „Methodik zur Erfassung von Sekundärmaterialanteilen“.

Relevante Abfallströme und Materialien im Abfall

Als Automobilhersteller sind für den Volkswagen Konzern insbesondere die produktionsspezifischen Abfallströme von großer Bedeutung. Der größte Anteil entfällt dabei auf Metallschrott, der aus Spänen, Blechstanzabfällen, Gussteilen und anderen Metallresten besteht. Die Zusammensetzung des Metallschrotts variiert je nach Produktionsprozess und verwendeten Materialien. So überwiegt bei der Karosseriefertigung Stahlschrott, während bei der Herstellung von Motoren und Getrieben hauptsächlich Aluminiumschrott anfällt.

Neben Metallschrott fallen auch kunststoffhaltige Abfälle in großen Mengen an. Diese entstehen beispielsweise beim Spritzgießen, Extrudieren oder bei der mechanischen Bearbeitung von Innenraumbauteilen, Stoßfängern und anderen strukturellen Fahrzeugteilen. Die Zusammensetzung dieser Abfälle ist sehr vielfältig und umfasst größtenteils Polypropylen, Polyethylen, Polyurethan sowie Verbundwerkstoffe.

Ein weiterer bedeutender Abfallstrom sind Lackschlämme, die beim Lackieren von Fahrzeugen entstehen. Ihre Zusammensetzung hängt von der verwendeten Lackart ab und kann Lösemittel, Pigmente, Harze, Füllstoffe und Additive enthalten. Zusätzlich fallen durch die Anlieferung von Bauteilen Verpackungsmaterialien aus Papier, Karton oder Kunststoff an. Schließlich sind gefährliche Abfälle zu nennen, die unter anderem bei der chemischen Oberflächenbehandlung und -beschichtung von Karosserieteilen, durch den Austausch von gebrauchten Ölen und Schmierstoffen sowie durch den Einsatz von Reinigungs- und Lösungsmitteln entstehen.

KENNZAHLEN ZUM ABFALLAUFKOMMEN

	Einheit	2025		2024	
		Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle	Volkswagen Konzern	Gesellschaften mit operativer Kontrolle
Abfälle gesamt ¹	t	2.547.290	537.522	2.357.654	573.762
Abfälle zur Verwertung gesamt	t	2.337.130	524.455	2.185.092	556.443
Abfälle zur Verwertung – Vorbereitung zur Wiederverwertung	t	140.152	11.162	171.809	21.174
davon: nicht gefährliche Abfälle	t	130.708	8.544	158.931	11.513
gefährliche Abfälle ^{1,3}	t	9.444	2.617	12.878	9.661
Abfälle zur Verwertung – Recycling ¹	t	2.089.334	466.024	1.875.417	485.566
davon: nicht gefährliche Abfälle ¹	t	1.977.592	446.240	1.773.202	471.282
gefährliche Abfälle ^{1,3}	t	111.741	19.784	102.216	14.283
Abfälle zur Verwertung – andere Verwertungsmaßnahmen ^{1,4}	t	107.645	47.269	137.866	49.703
davon: nicht gefährliche Abfälle ¹	t	62.065	44.169	93.043	46.867
gefährliche Abfälle ³	t	45.580	3.100	44.823	2.837
Abfälle zur Beseitigung gesamt ¹	t	210.160	13.067	172.596	17.318
Abfälle zur Beseitigung – Verbrennung	t	13.446	11.220	19.229	14.514
davon: nicht gefährliche Abfälle	t	2.410	3.385	3.130	3.750
gefährliche Abfälle ³	t	11.037	7.835	16.098	10.765
Abfälle zur Beseitigung – Deponierung ¹	t	88.309	1.623	144.750	2.586
davon: nicht gefährliche Abfälle ¹	t	56.623	485	114.262	736
gefährliche Abfälle ³	t	31.686	1.138	30.487	1.851
Abfälle zur Beseitigung – andere Beseitigungsmaßnahmen ⁵	t	108.405	224	8.618	218
davon: nicht gefährliche Abfälle	t	106.610	223	6.740	218
gefährliche Abfälle ³	t	1.795	0	1.878	0
radioaktive Abfälle	t	0	0	0	0
Abfälle nicht recycelt ^{1,2}	t	317.805	60.336	310.492	67.022
Abfälle nicht recycelt – Anteil an Abfallmenge gesamt ^{1,2}	%	12,5	11,2	13,2	11,7
Gefährliche Abfälle gesamt ¹	t	211.283	34.476	210.023	39.396

1 Der Datenpunkt enthält Schätzwerte.

2 Ohne Abfälle zur Verwertung – Vorbereitung zur Wiederverwendung.

3 Abfallmengen, deren Gefährlichkeit nicht validiert werden konnte, werden als gefährlicher Abfall eingestuft.

4 Abfallmengen, deren Verwertungsverfahren nicht validiert werden konnte, werden den anderen Verwertungsmaßnahmen zugeordnet.

5 Abfallmengen, deren Beseitigungsverfahren nicht validiert werden konnte, werden den anderen Beseitigungsmaßnahmen zugeordnet.

Methoden zur Berechnung des anfallenden Abfalls

Die anfallenden Mengen aller Abfälle sind zu bilanzieren. Hierfür sind die Massen derjenigen Abfälle zu ermitteln, welche die Werksgränze verlassen oder in werkseigenen Entsorgungsanlagen (zum Beispiel Deponien oder Verbrennungsanlagen) entsorgt werden. Unter die Gesamtmenge des Abfalls fallen auch Abfälle, die zur Wiederverwendung vorbereitet, recycelt, in sonstiger Weise verwertet, verbrannt, deponiert oder anderweitig beseitigt werden. Abfälle sind durch Wägung oder Berechnung der Stückgewichte zu erfassen.

Für weiterführende Informationen hinsichtlich der Erfassung von Umweltdaten siehe Abschnitt „Übergreifende Ziele und Metriken“ des Kapitels „Einführung in das Umweltmanagement“.

EU-Taxonomie

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

HINTERGRÜNDE UND ZIELE

Im Rahmen des European Green Deal hat die Europäische Union (EU) die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Finanzsektor soll entscheidend dazu beitragen, dieses Ziel zu verwirklichen. Dazu hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft“ veröffentlicht. Sie basiert auf dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums von 2018 und enthält als wesentlichen Baustein die EU-Taxonomie (Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörnde erlassene delegierte Rechtsakte, einschließlich der delegierten Verordnung (EU) 2026/73, die wir für die Berichterstattung über das Geschäftsjahr 2025 angewendet haben).

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

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

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

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

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

WIRTSCHAFTSAKTIVITÄTEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Unsere Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ ist im Imperativ „Elevate Sustainability“ fest in der Konzernstrategie „The Group Strategy – Mobility for Generations“ verankert. Mit regenerate+ verfolgen wir die Vision, ein Mobilitätsanbieter mit positivem Mehrwert für Natur und Gesellschaft zu werden. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktportfolios sowie unserer Standorte haben dabei unsere besondere Aufmerksamkeit. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO₂-neutrales Unternehmen zu sein.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im fahrzeugbezogenen Geschäft mit Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen sowie Motorrädern beinhalten die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen. Dazu zählen wir auch unsere Finanzdienstleistungen und weitere fahrzeugbezogene Dienste und Leistungen. Aktivitäten in diesen Bereichen sind im Sinne der EU-Taxonomie geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz durch den Ausbau sauberer oder klimaneutraler Mobilität zu erbringen.

Die bisher berichteten Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im Bereich Power Engineering werden aufgrund der neu eingeführten Wesentlichkeitsgrenzen ab dem Geschäftsjahr 2025 nicht mehr gesondert ausgewiesen.

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

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

Wirtschaftstätigkeit gemäß EU-Taxonomie	Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von CO ₂ -armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen.
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten, die für die Bereitstellung und Verbesserung der Umwelleistung des Fahrzeugs von wesentlicher Bedeutung sind.

Wirtschaftstätigkeiten fahrzeugbezogenes Geschäft

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“

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

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

Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“

Die Komponenten, die eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen, werden in dieser Wirtschaftstätigkeit berichtet. Wir ordnen hier den Verkauf an Dritte der von uns produzierten Motoren und Aggregate für vollelektrische Fahrzeuge zu; dies umfasst im Wesentlichen den Verkauf dieser Komponenten an unsere chinesischen Joint Ventures.

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

DO NO SIGNIFICANT HARM (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ analysiert.

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

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

Anpassung an den Klimawandel

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

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

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Unsere Wirtschaftsaktivitäten haben wir bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der drei folgenden Kriterien bewertet: Erhaltung der Wasserqualität genutzter Oberflächengewässer, Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) oder vergleichbare Verfahren, die die Auswirkungen auf Wasserressourcen berücksichtigen, sowie Umsetzung von Maßnahmen bei Wasserstress. Erkannte Risiken aus UVP-Untersuchungen oder vergleichbaren Verfahren werden geprüft und münden bei Relevanz in Maßnahmen und behördlichen Auflagen. Für die Analyse wurden im Wesentlichen ISO 14001-Zertifikate, Informationen aus Standortgenehmigungen und weitere externe Datenquellen in Bezug auf Standorte in Regionen mit erhöhter Risikoexposition zugrunde gelegt.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

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

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

Für Lkw und Busse wird auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

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

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

Im Jahr 2023 hat die EU-Kommission das DNSH-Kriterium der EU-Taxonomie neu definiert. Es besteht Interpretationsspielraum, welche Auswirkungen sich aus den geänderten Anforderungen an interne Prozesse hinsichtlich Substitutionsprüfungen in Bezug auf taxonomierelevante Stoffe, seit 2025 ausschließlich besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC), ergeben.

Mit dem Geschäftsjahr 2024 haben wir im fahrzeugbezogenen Geschäft bestehende Vorgaben und Prozesse konkretisiert mit dem Ziel, die taxonomierelevanten Stoffe grundsätzlich zu vermeiden und zu ersetzen. Darauf aufbauend beziehen unsere Marken und Gesellschaften in ihre Analysen fahrzeugbezogene Materialien sowie Bauteile ein, um die Substituierbarkeit der darin enthaltenen taxonomierelevanten Stoffe unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu prüfen. Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierende Standorte und die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge beziehungsweise deren Komponenten sind die zeitintensiven und komplexen Substitutionsprüfungen auf geänderte Bauteile und neue Modelle ausgeweitet worden, die vorrangig mit fachlicher und technischer Unterstützung unserer Lieferanten durchgeführt werden müssen. Eine mögliche Substitution taxonomierelevanter Stoffe hängt unter anderem auch vom Zeitpunkt ab und kann beispielsweise erst im Zusammenhang mit einer Produktaufwertung oder der Einführung eines neuen Modells realisiert werden. Für die aktuell in Nordamerika gefertigten und dort verkauften vollelektrischen Fahrzeuge und Komponenten, für Plug-in-Hybride sowie für die Lkw- und Bus-Marken, die ausschließlich außerhalb des europäischen Wirtschaftsraums agieren, konnte der Nachweis zur Erfüllung der Regelungen im Berichtsjahr nicht erbracht werden.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

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

MINDESTSCHUTZ (MINIMUM SAFEGUARDS)

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

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

Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken schreibt das LkSG bestimmte Sorgfaltspflichten vor. Dazu zählen unter anderem die Durchführung von Risikoanalysen, die Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen sowie die Bereitstellung eines Beschwerdemechanismus. Das Hinweisgeber-system dient als zentrale Anlaufstelle, um Verstöße von Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sowie von Lieferanten zu melden. Angemessene Abhilfemaßnahmen werden, insofern notwendig, durch den zuständigen Bereich unverzüglich und eigenverantwortlich eingeleitet.

Der Volkswagen Konzern überprüft regelmäßig und anlassbezogen im Rahmen von sogenannten Compliance Monitorings, ob die ergriffenen Maßnahmen wirksam sind, um negative Auswirkungen zu vermeiden oder zu mindern. Dies umfasst auch die Prüfung, ob die Verhaltensregeln eingehalten werden und ob Beschwerden bearbeitet wurden.

Das ethische und wertebasierte Fundament für integrires und regelkonformes Handeln im Volkswagen Konzern ist der Code of Conduct. Er gilt als verbindliche Leitlinie für alle Beschäftigten in allen Marken und Gesellschaften. Des Weiteren regeln Konzernrichtlinien die organisatorischen Rahmenbedingungen in den kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Integrität und Compliance in Personalinstrumenten, -maßnahmen und -prozessen und berücksichtigen bei deren Umsetzung die lokal geltenden gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Bestimmungen.

Den Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern liegen unter anderem die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner zugrunde. Für die Lieferkette erfolgt die Umsetzung und Überprüfung dieser Anforderungen im Rahmen eines umfassenden Managementsystems (Responsible Supply Chain System) zur menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflicht.

LEISTUNGSINDIKATOREN GEMÄß EU-TAXONOMIE-VERORDNUNG

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

Die Angaben zu den Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Volkswagen Konzerns einbezogenen Gesellschaften. Dementsprechend sind Volumina und Finanzdaten unserer chinesischen Joint Ventures nicht berücksichtigt.

Die für den Volkswagen Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2025. Infolge der vorgenommenen Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten untereinander wurden Doppelzählungen vermieden. Innerhalb einer Wirtschaftstätigkeit wurden die Daten soweit möglich unmittelbar zugeordnet. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir beispielsweise die Erhebung der Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie vorgenommen. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die damit verbundenen Finanzdienstleistungen sowie weiteren Dienste und Leistungen. Nur für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina angewendet. Diese Daten und Planungen sind Teil der finanziellen Mittelfristplanung, die die nächsten fünf Jahre umfasst und zu der Vorstand und Aufsichtsrat Beschluss gefasst haben.

Umsatzerlöse

Die Definition der Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie entspricht den im IFRS-Konzernabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen, die sich für das Geschäftsjahr 2025 auf 321,9 Mrd.€ beliefen (siehe hierzu auch Anhangangabe „Umsatzerlöse“ zum Konzernabschluss).

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 290,9 Mrd.€ beziehungsweise 90,4% vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen wie zum Beispiel Werkstattleistungen und Services.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ entfielen taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 101 Mio.€ beziehungsweise 0,0% vom Konzernumsatz. Hierin enthalten ist der Verkauf von Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ hielten 49,9 Mrd.€ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu zählen alle unsere vollelektrischen Fahrzeuge sowie ein Teil der Plug-in-Hybride. Im Jahr 2025 waren dies 1.209 Tsd. Fahrzeuge und damit rund 60,1% mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil am relevanten Absatz – ohne die Fahrzeuge der chinesischen Joint Ventures – lag bei 18,8 (12,0)%. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge machten mit 1.206 Tsd. Fahrzeugen den Großteil aus; Lkw und Busse verzeichneten einen sehr starken Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) nahm im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls sehr stark zu.

Zudem hielten die taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten im fahrzeugbezogenen Geschäft 34,5 (24,1) Mrd.€, das sind 10,7 (7,4)% vom Konzernumsatz, die Taxonomiekonformität; davon betreffen die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ 101 Mio.€. Die weiteren taxonomiekonformen Umsatzerlöse resultieren aus der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrs-

technologien“ und umfassen im Berichtsjahr 2025 unsere vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeuge, die in Europa und China gefertigt wurden, sowie die Modelle unserer europäischen Lkw- und Bus-Marken.

An den gesamten Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2025

- > taxonomiefähige Umsatzerlöse: 291,0 (296,2) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 90,4 (91,2) %
- > taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 34,5 (24,1) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 10,7 (7,4) %.

UMSATZERLÖSE 2025

	UMSATZERLÖSE		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN- HALTUNG DNSH- KRITERIEN	EIN- HALTUNG MINDEST- SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME UMSATZERLÖSE	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
Wirtschaftstätigkeiten								
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	290.952	90,4	49.988	15,5	J/N	J	34.527	10,7
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	290.851	90,4	49.887	15,5	J/N	J	34.426	10,7
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	101	0,0	101	0,0	J	J	101	0,0
B. Nicht wesentliche sowie nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	30.961	9,6						
Gesamt (A + B)	321.913							

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

Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses: Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Diese werden im Anhang zum Konzernabschluss 2025 in den Anhangangaben „Immaterielle Vermögenswerte“, „Sachanlagen“ und „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“ ausgewiesen. Zudem sind die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen, die dort jeweils in der Position „Änderungen Konsolidierungskreis“ enthalten sind, hinzuzurechnen. Zugänge zum Goodwill sind dagegen nicht in die Berechnung einzubeziehen.

Im Geschäftsjahr 2025 beliefen sich im Volkswagen Konzern die so definierten Zugänge auf

- > 11,7 Mrd. € aus immateriellen Vermögenswerten
- > 15,8 Mrd. € aus Sachanlagen
- > 41,9 Mrd. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2025 bei 0,5 Mrd. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 69,9 Mrd. €.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“. Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts lagen bei 69,4 Mrd. € beziehungsweise 99,3 % der Investitionsausgaben des Konzerns.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir zur Ermittlung des substanziellen Beitrags gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu

Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Volumina vollelektrischer Fahrzeuge für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurden beispielsweise für Vertriebsgesellschaften markenbezogene oder markenübergreifende Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts. Das bedeutet, dass Investitionen an Standorten, die gemäß der zugrunde gelegten Mittelfristplanung innerhalb der nächsten fünf Jahre ausschließlich vollelektrische Fahrzeuge fertigen werden, über den Verteilungsschlüssel komplett berücksichtigt wurden. Dahingegen wurden Investitionen an Standorten, die keine vollelektrischen Fahrzeuge fertigen, über den Verteilungsschlüssel nicht berücksichtigt. Die so ermittelten Investitionsausgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag einhalten, beliefen sich auf 27,1 Mrd. €.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 23,5 (18,5) Mrd. €, das sind 33,6 (27,3)% der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 5,5 Mrd. € auf immaterielle Vermögenswerte, 7,2 Mrd. € auf Sachanlagen sowie 10,8 Mrd. € auf vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Die taxonomiekonformen Investitionsausgaben im Berichtsjahr 2025 haben Bezug zu unseren vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und betreffen Europa und China sowie zu den vollelektrischen Modellen der europäischen Lkw- und Bus-Marken; darin sind Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 4,7 Mrd. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 7,2 Mrd. € enthalten. Der Anstieg der taxonomiekonformen Investitionsausgaben in Höhe von 5,0 Mrd. € ist vor allem auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte sowie das Finanzdienstleistungsgeschäft mit batterieelektrischen Fahrzeugen zurückzuführen.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben der Geschäftsjahre 2022 bis 2024 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Framework mit der Begebung von grünen Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 2,8 Mrd. € sowie über einen grünen Kredit (Green Loan) in Höhe von 1,0 Mrd. € refinanziert. Dazu wurden nur Investitionsausgaben im Zusammenhang mit vollelektrischen Fahrzeugen einbezogen.

An den gesamten Investitionsausgaben des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2025

- > taxomiefähige Investitionsausgaben: 69,4 (67,4) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 99,3 (99,6)%
- > taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 23,5 (18,5) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 33,6 (27,3)%.

INVESTITIONSAUSGABEN 2025

Wirtschaftstätigkeiten	INVESTITIONS-AUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN	EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME INVESTITIONS-AUSGABEN	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxomiefähige Tätigkeiten	69.423	99,3	27.117	38,8	J/N	J	23.514	33,6
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	69.423	99,3	27.117	38,8	J/N	J	23.514	33,6
davon: Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV							4.669	6,7
Zugänge Sachanlagen BEV							7.166	10,3
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht wesentliche sowie nicht taxomiefähige Tätigkeiten	456	0,7						
Gesamt (A + B)	69.879							

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

Betriebsausgaben

Die von uns für die Zwecke der EU-Taxonomie berichteten Betriebsausgaben umfassen zum einen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich aus der Anhangangabe „Immaterielle Vermögenswerte“ ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigen wir die im Rahmen unseres Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, die sich aus der Anhangangabe „IFRS 16 (Leasingverhältnisse)“ ergeben, sowie Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen.

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

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

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, haben wir nicht einbezogen. Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Für diese und die weiteren Betriebsausgaben wurden Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Die taxonomiekonformen Betriebsausgaben im Berichtsjahr 2025 haben Bezug zu unseren vollelektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und betreffen Europa und China sowie zu den vollelektrischen Modellen der europäischen Lkw- und Bus-Marken. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 5,0 (5,4) Mrd.€ entfielen rund 84% auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten.

BETRIEBSAUSGABEN 2025

Wirtschaftstätigkeiten	BETRIEBSAUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN- HALTUNG DNSH- KRITERIEN	EIN- HALTUNG MINDEST- SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME BETRIEBSAUSGABEN	
	Mio. €	% ¹	Mio. €	% ¹	J/N	J/N	Mio. €	% ¹
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	12.511	96,9	5.200	40,3	J/N	J	4.972	38,5
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	12.511	96,9	5.200	40,3	J/N	J	4.972	38,5
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht wesentliche sowie nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	404	3,1						
Gesamt (A + B)	12.915							

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

CAPEX-PLAN IM SINNE DER EU-TAXONOMIE

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

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

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

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 7 (8) Mrd. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 2 (4) Mrd. €. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf 66 (88) Mrd. €. Die Veränderung gegenüber Vorjahr ergibt sich aus dem gestiegenen Anteil des BEV-Volumens im Geschäftsjahr im Verhältnis zur Mittelfristplanung sowie aufgrund von geänderten Markterwartungen und in der Folge Anpassungen der Mittelfristplanung.

TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄß EU-TAXONOMIE
KPI-ZUSAMMENFASSUNG

KPI	AUFSCHLÜSSELUNG DER TAXONOMIEKONFORMEN TÄTIGKEITEN NACH UMWELTZIELEN														
	Insgesamt	Anteil taxonomiefähiger Wirtschaftstätigkeiten ¹	Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten	Anteil taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten ¹	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Anteil der ermöglichenden Tätigkeiten	Anteil der Übergangstätigkeiten	Nicht bewertete nicht wesentliche Wirtschaftstätigkeiten ¹	Taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten 2024	Anteil taxonomiekonformer Wirtschaftstätigkeiten 2024 ¹
	Mio. €	%	Mio. €	%	%	%	%	%	%	%	%	%	%	Mio. €	%
Umsatzerlöse	321.913	90,4	34.527	10,7	10,7	-	-	-	-	-	10,7	-	1,5	24.104	7,4
Investitionsausgaben (CapEx)	69.879	99,3	23.514	33,6	33,6	-	-	-	-	-	33,6	-	0,3	18.481	27,3
Betriebsausgaben (OpEx)	12.915	96,9	4.972	38,5	38,5	-	-	-	-	-	38,5	-	2,7	5.448	40,4

1 Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse bzw. Investitionsausgaben bzw. Betriebsausgaben des Konzerns.

UMSATZERLÖSE, INVESTITIONSAUSGABEN UND BETRIEBSAUSGABEN 2025

Wirtschaftstätigkeit	UMWELTZIEL DER TAXONOMIEKONFORMEN TÄTIGKEITEN												
	Code	Taxonomiefähiger Anteil ¹	Taxonomiekonforme/r Umsatzerlöse, CapEx, OpEx	Taxonomiekonformer Anteil ¹	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Kreislaufwirtschaft	Umweltverschmutzung	Biologische Vielfalt	Ermöglichende Tätigkeit	Übergangstätigkeit	Anteil der Taxonomiekonformität an der Taxonomiefähigkeit
		%	Mio. €	%	%	%	%	%	%	%	€	T	%
Umsatzerlöse													
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	90,4	34.426	10,7	10,7	-	-	-	-	-	€	-	11,8
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	0,0	101	0,0	0,0	-	-	-	-	-	€	-	100,0
Summe der Taxonomiekonformität pro Umweltziel					10,7	-	-	-	-	-			
Gesamt		90,4	34.527	10,7	10,7	-	-	-	-	-	€	-	11,9
Investitionsausgaben (CapEx)													
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	99,3	23.514	33,6	33,6	-	-	-	-	-	€	-	33,9
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe der Taxonomiekonformität pro Umweltziel					33,6	-	-	-	-	-			
Gesamt		99,3	23.514	33,6	33,6	-	-	-	-	-	€	-	33,9
Betriebsausgaben (OpEx)													
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	96,9	4.972	38,5	38,5	-	-	-	-	-	€	-	39,7
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Summe der Taxonomiekonformität pro Umweltziel					38,5	-	-	-	-	-			
Gesamt		96,9	4.972	38,5	38,5	-	-	-	-	-	€	-	39,7

1 Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse bzw. Investitionsausgaben bzw. Betriebsausgaben des Konzerns.

Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte

Der Volkswagen Konzern steht als sozialer Arbeitgeber für eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Bei der Ermittlung der wesentlichen Auswirkungen wurden entsprechend der Vorgaben der ESRS die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte einbezogen. Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen konzentrieren sich auf das eigene Unternehmen. Neben dem fortlaufenden Dialog mit Beschäftigten, beispielsweise durch die Arbeitnehmervertretungen, erlangte der Volkswagen Konzern während der Wesentlichkeitsanalyse ein Verständnis darüber, ob und welche Gruppen der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte von negativen Auswirkungen stärker betroffen sein könnten.

Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte, die von wesentlichen Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeiten des Unternehmens betroffen sind oder sein können, umfassen themenabhängig die folgenden Gruppen: Beschäftigte, Selbstständige sowie Leiharbeitnehmende.

Beschäftigte sind alle Personen mit einem aktiven Arbeitsvertrag, die am Wertschöpfungsprozess des Volkswagen Konzerns beteiligt sind, einschließlich Mitglieder des Top-Managements, Personen in der passiven Phase der Altersteilzeit (ATZ) und Auszubildende. In den quantitativen Angaben nicht enthalten ist ruhende Beschäftigung wie zum Beispiel Elternzeit. Weiterhin nicht inkludiert sind Beschäftigte in der akademischen Ausbildung wie zum Beispiel Praktikanten, Werkstudenten und Promotions-, Master- sowie Bachelor-Studenten. Beschäftigte werden nach unterschiedlichen Merkmalen erfasst, darunter Befristung und Geschlechterverteilung.

Die Gruppe der Fremdarbeitskräfte setzt sich aus Selbstständigen und Leiharbeitnehmenden zusammen. Leiharbeitnehmende stehen nicht in einem Beschäftigungsverhältnis mit einer der Konzerngesellschaften des Volkswagen Konzerns, ihr Beschäftigungsverhältnis besteht mit ihrem jeweiligen Arbeitgeber. Sie selbst stehen somit in keinem Vertragsverhältnis mit dem Unternehmen. Selbstständige wiederum arbeiten unabhängig, um geschäftliche und berufliche Tätigkeiten selbstständig auszuüben, im Gegensatz zu einer Beschäftigung bei einem Arbeitgeber. Direkte Auswirkungen, wie sie im Falle der Beschäftigten entstehen können, kann es aufgrund des Vertragsverhältnisses im Falle der Fremdarbeitskräfte nur im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz beziehungsweise im Zusammentreffen mit den Beschäftigten des Volkswagen Konzerns geben. Auch besteht im Gegensatz zu den Fremdarbeitskräften nur für die Beschäftigten eine unmittelbare Einflussmöglichkeit im Sinne der Förderung und Mitigation der im Folgenden identifizierten Auswirkungen. Aus diesem Grund werden im weiteren Textverlauf Konzepte, Maßnahmen und Ziele sowie der Einbezug von Stakeholdern in Bezug auf Beschäftigte beschrieben. Wenn Konzepte für Fremdarbeitskräfte oder den Einbezug von Fremdarbeitskräften bestehen, werden diese explizit beschrieben. Bei der Beauftragung von Fremdarbeitskräften über die Beschaffung gelten die Prozesse und Anforderungen des Responsible Supply Chain Systems (ReSC-System). Dieses ist im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ beschrieben. Durch entsprechende Vorgaben an die Geschäftspartner mitigieren und fördern die Konzepte und Maßnahmen der Beschaffung die

Auswirkungen in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte so auch für die über die Beschaffung beauftragten Fremdarbeitskräfte. Dieses Managementsystem steuert und adressiert menschenrechtliche und arbeitsbezogene Standards wie Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und sonstige arbeitsbezogene Rechte. Dies gilt auch für Fremdarbeitskräfte. Die Einhaltung dieser Standards erfolgt durch systematische Vorgaben an die Geschäftspartner, wie zum Beispiel die verpflichtende Anerkennung des Code of Conduct für Geschäftspartner sowie die Anwendung weiterer Maßnahmen des ReSC-Systems. Deren Einhaltung ist Voraussetzung für eine Beauftragung. Dieser Grundsatz ist in der Konzernrichtlinie „Nachhaltigkeitsmanagement in Lieferantenbeziehungen“ verankert.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN, CHANCEN, RISIKEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Arbeitsbedingungen				
Diese Auswirkung zeigt sich in einem über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehenden Arbeits- und Gesundheitsschutz, umfassenden Mitbestimmungsrechten, fairer und transparenter Entlohnung und langfristigen Beschäftigungsperspektiven trotz sich wandelnder Anforderungen. Der Arbeits- und Gesundheitsschutz bezieht sich auch auf die Fremdarbeitskräfte.	+	 	 	
Diese Auswirkung entsteht, wenn Geschäftsabläufe für den einzelnen Betroffenen in individuellen Fällen, zum Beispiel den Verlust langfristiger Beschäftigungsperspektiven, eine lokal-gesetzlich eingeschränkte Koalitionsfreiheit oder ungesunde Arbeitsbedingungen bedeuten.	-			
Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit für alle				
Diese Auswirkung zeigt sich in der Vielfalt der Belegschaft sowie in einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur, in einem inklusiven Arbeitsumfeld sowie in chancengerechten Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreier Vergütung.	+			
Diese Auswirkung zeigt sich durch vereinzelte und individuelle Fälle von Ungleichbehandlung und Chancenungerechtigkeit.	-			
Sonstige arbeitsbezogene Rechte				
Diese Auswirkung auf die Beschäftigten ergibt sich durch die in unseren Unternehmenswerten verankerte Förderung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechten auch über die lokalen gesetzlichen Standards hinaus.	+	 	 	
 Chance  Positive Auswirkung  Tatsächliche Auswirkung  Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)  Risiko  Negative Auswirkung  Potenzielle Auswirkung  Eigener Geschäftsbereich  Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)  Nachgelagerte Wertschöpfungskette  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Strategien des Volkswagen Konzerns. Die Berücksichtigung von Auswirkungen auf die Beschäftigten ist in den grundlegenden Unternehmenswerten des Volkswagen Konzerns verankert. Der Code of Conduct bildet dabei das gemeinsame Wertefundament für integrires und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Er gibt den Werterahmen für die strategische Ausrichtung vor. Eine detaillierte Beschreibung des Code of Conduct erfolgt im

Abschnitt „Konzernrichtlinie HR Compliance und Code of Conduct“ und im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“.

Der Ausgleich der Unternehmensinteressen und der Beschäftigteninteressen soll im Volkswagen Konzern vor allem durch Prozesse der Mitbestimmung durch die Arbeitnehmervertretung gesichert werden. Diese Berücksichtigung der Interessen der Beschäftigten wirkt über kurzfristig identifizierte Auswirkungen hinaus.

In der Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ des Volkswagen Konzerns ist unter anderem das Ziel verankert, ein sozial verantwortungsvoll handelnder Arbeitgeber für die Beschäftigten zu sein. Die Strategie beschreibt den Weg in eine nachhaltige Zukunft, wobei bezüglich der Beschäftigten ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld, eine vielfältige, inklusive und diskriminierungsfreie Kultur, attraktive Arbeitsplätze, faire Löhne und gute Weiterbildungsmöglichkeiten für eine langfristige Qualifizierung der Beschäftigten im Fokus stehen.

Neben der Konzernnachhaltigkeitsstrategie existieren die Konzernstrategie und die Personalstrategie Group People Strategy für die drei Markengruppen Core, Progressive und Sport Luxury, die uns als Leitbild für das Management der Auswirkungen auf die Beschäftigten dienen. Die Konzernstrategie beschreibt die Leitplanken für die Transformation der Beschäftigten insgesamt sowie die Vielfalt dieser als Fokusthemen. Diese bilden den Rahmen für die Personalstrategie.

Detailliertere Informationen über die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ sowie die Konzernstrategie The Group Strategy finden sich in den Kapiteln „Ziele und Strategien“ sowie „Allgemeine Informationen“. Die Personalstrategie wird im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung“ unter dem Abschnitt „Personal“ näher erläutert. Die Umsetzung der Ziele des Gesundheits- und Arbeitsschutzes wird durch die konzernweite Strategie Safety First unterstützt. Der Volkswagen Konzern legt großen Wert auf den Schutz seiner Beschäftigten sowie auf die Schaffung eines sicheren und gesundheitsgerechten Arbeitsumfelds nach geltenden internationalen Standards. Arbeits- und Gesundheitsschutz sind daher zentrale Themen für den Volkswagen Konzern. Die Vision dieser Strategie ist es, Safety First als Leitgedanken im Handeln aller Vorgesetzten und Beschäftigten zu verankern. Alle Prozesse des Arbeitsschutzes sollen bekannt sein und sicher angewandt werden. Alle Vorgesetzten und Beschäftigten sollen informiert sowie qualifiziert sein und sich sicherheitsgerecht verhalten. Der Anspruch ist, den Schutz und die Förderung der physischen und psychischen Gesundheit zu gewährleisten und dabei psychosoziale Risiken und deren Wirkungen zu berücksichtigen. Beschäftigte sollen während ihrer Arbeit keinen Unfall erleiden. Die Arbeitsplätze sollen daher von den für Arbeitssicherheit zuständigen Stellen mitgestaltet sein.

Diese beschriebenen Bekenntnisse und Grundwerte lassen sich auf die in der Wesentlichkeitsanalyse ermittelten Auswirkungen in den Themenfeldern Arbeitsbedingungen, Arbeits- und Gesundheitsschutz, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte beziehen. Die Operationalisierung der strategischen Ziele erfolgt über Managementkonzepte, die im entsprechenden Abschnitt näher beschrieben werden.

Der Volkswagen Konzern hat durch seine Tätigkeiten einen Anteil an den zu Beginn beschriebenen wesentlichen Auswirkungen. Er fördert die wesentlichen positiven Auswirkungen und reagiert auf den Einfluss seiner wesentlichen negativen Auswirkungen des Geschäftsmodells, der Strategie und der Wertschöpfungskette im Bereich Beschäftigte mit in den nächsten Absätzen erläuterten Maßnahmen.

Die Maßnahmen werden hier lediglich zusammengefasst und übergreifend eingeordnet und im weiteren Textverlauf in den Absätzen „Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen“, „Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz“, „Maßnahmen im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit“ und „Maßnahmen im Zusammenhang mit sonstigen arbeitsbezogenen Rechten“ detailliert erläutert.

In Bezug auf die Arbeitsbedingungen möchte der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen stärken, indem er ein verpflichtendes Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem in Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten etabliert und fortlaufend verbessert. Dieses System wird nicht nur intern auditiert, sondern auch extern zertifiziert. Darüber hinaus werden im Konzern systematische Risikoanalysen und Konzernaudits durchgeführt, um den Arbeits- und Gesundheitsschutz für Beschäftigte weiter zu erhöhen. Die weiter unten beschriebene Maßnahme in Bezug auf Koalitionsfreiheit ermöglicht es den Beschäftigten, im Rahmen der in den verschiedenen Ländern an den Standorten geltenden Gesetze ihr Recht auf Vereinigungsfreiheit wahrzunehmen. Darüber hinaus werden

digitale Weiterbildungsangebote für die Beschäftigten eingeführt und sukzessive ausgebaut, damit Beschäftigte auch bei veränderten Anforderungen ihre langfristige Beschäftigungsfähigkeit erhalten können.

Negativen Auswirkungen in Bezug auf Arbeitsbedingungen, insbesondere in Bezug auf Geschäftsabläufe, die auf einzelne Beschäftigte einen negativen Effekt haben, zum Beispiel dem Verlust langfristiger Beschäftigungsperspektiven, begegnet der Volkswagen Konzern, indem in der sogenannten Planungsrunde die konzernweite Werkbelegung ausgeplant wird. Des Weiteren dient die Beschäftigtenbefragung myVOICE (ehemals Stimmungsbarometer) zur Identifikation und Mitigation besonders kritisch wahrgenommener Themen seitens der Beschäftigten sowie zur Ableitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen. Die Beschäftigtenbefragung wird in der Regel jährlich und wurde im Berichtsjahr erstmalig in überarbeiteter Form durchgeführt.

In Bezug auf die Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit will der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen stärken, indem er Vorgaben bezüglich der Förderung der Vielfalt der Belegschaft sowie einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur, eines inklusiven Arbeitsumfelds sowie chancengerechter Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreier Vergütung macht. Dafür gibt der Konzern den Gesellschaften über eine konzernweit gültige Richtlinie Themenbereiche und Aktionsfelder im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit vor. Darüber hinaus befähigt der Volkswagen Konzern Führungskräfte konzernweit mithilfe von Trainings und der Bereitstellung von Arbeitsmaterialien dazu, eine vorurteilsfreie Arbeitsumgebung sowie chancengerechte Prozesse zu schaffen. Um einen direkten Anreiz zur Einhaltung der Diversity-Ziele zu schaffen, ist die Vergütung des Konzernmanagements an den sogenannten Diversity-Index gekoppelt. Mithilfe dieses Indexes wird im Unternehmen kontinuierlich ermittelt, wie sich die Vielfalt im Management entwickelt.

Negative Auswirkungen in Bezug auf Gleichbehandlung will der Volkswagen Konzern verhindern, indem er Fehlverhalten sanktioniert und eine Statistik zu Fehlverhalten und Sanktionsmaßnahmen erhebt und veröffentlicht. Zusätzlich soll die im Jahr 2024 den Gesellschaften zur Verfügung gestellte Anti-Diskriminierungsregelung der Schließung von Regelungslücken zur Vermeidung von Diskriminierung in Einstellungs-, Vergütungs- und Beförderungsprozessen dienen.

In Bezug auf sonstige arbeitsbezogene Rechte hat der Volkswagen Konzern die positiven Auswirkungen gestärkt, indem bereits im Jahr 2024 ein konzernweiter Prozess zur Prävention von Verstößen gegen grundlegende Menschenrechte (Verbot der Kinder- und Zwangsarbeit) im Einstellungsprozess erweitert wurde.

Vor dem Hintergrund der positiven Auswirkung unserer in unseren Unternehmenswerten verankerten Förderung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechten – die über lokale gesetzliche Standards hinausgeht, wie etwa das Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit – sind etwaige Risiken in Bezug auf Zwangs- und Kinderarbeit im Volkswagen Konzern weitgehend mitigiert. Dies gilt sowohl für unsere eigenen Tätigkeiten als auch für Länder, Regionen oder geografische Gebiete, in denen wir aktiv sind.

VERFAHREN: EINBEZIEHUNG DER BESCHÄFTIGTEN UND ARBEITNEHMERVERTRETER IN BEZUG AUF AUSWIRKUNGEN

Konzept zur Beteiligung der Beschäftigten

Der Volkswagen Konzern setzt auf eine möglichst umfassende Repräsentation von Beschäftigteninteressen, respektiert die Perspektiven und Interessen der Beschäftigten und setzt sich fortlaufend mit ihnen auseinander. Im alltäglichen Umgang sind sowohl die Führungskräfte als auch das Personalwesen Ansprechpartner für die Beschäftigten. Für marginalisierte Gruppen stehen im Regelfall weitere Ansprechpartner auf Gesellschaftsebene zur Verfügung wie beispielsweise Diversity Experts. Darüber hinaus führt der Volkswagen Konzern einen kontinuierlichen Dialog mit den Arbeitnehmervertretern (zum Beispiel Betriebsräten, Gewerkschaften, im Aufsichtsrat) über die wesentlichen, tatsächlichen sowie potenziellen positiven und negativen Auswirkungen, die das Unternehmen auf die Beschäftigten nimmt und nehmen könnte. Dabei setzt der Volkswagen Konzern auf die im Folgenden beschriebenen, stabilen Dialog- und Feedbackformate, die einen Raum für sich verändernde wesentliche Themen und Beschäftigtenbelange bieten. Diese umfassen auch mögliche negative Auswirkungen, die sich durch Geschäftsabläufe unabhängig vom Geschäftsfeld ergeben könnten. Dies ermöglicht es, sich ergebende tatsächliche und potenzielle Auswirkungen zeitnah zu

thematisieren. Informationen zu jeglichen Kontroversen, unter anderem in Bezug auf Beschäftigtenbelange, werden zeitnah und transparent auf dem webbasierten Informationsangebot des Unternehmens zur Verfügung gestellt.

Die wichtigste Säule zur Einbeziehung der Interessen der Beschäftigten bildet die Repräsentation über die Arbeitnehmervertreter. Der Volkswagen Konzern bekennt sich dazu, mit der Arbeitnehmervertretung offen und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten, einen konstruktiven und kooperativen Dialog zu führen und einen fairen Ausgleich der Interessen anzustreben. Ein professioneller Umgang mit den Vertretern der Beschäftigten ist Bestandteil der Unternehmenskultur. Die Repräsentanten der Arbeitnehmer ermöglichen die indirekte Vertretung von Interessen, Ansichten und Rechten der Beschäftigten gegenüber der Unternehmensleitung, kontinuierlich und auf unterschiedlichen Ebenen. Besonders in Deutschland hat dies eine lange Tradition, und die deutschen Mitbestimmungsgremien – Betriebsräte und Betriebsratsgremien auf Standortebeine sowie die Arbeitnehmervertretung im Aufsichtsrat – sind tragende Elemente der sozialen Verantwortung im Konzern. Das Betriebsverfassungsgesetz definiert in Deutschland die Rechte und Pflichten der Betriebsräte und schafft einen verbindlichen Rahmen für die Mitwirkung der Beschäftigten an betrieblichen Prozessen. Diese gesetzlich garantierten Beteiligungsrechte ermöglichen eine strukturierte und kontinuierliche Interessenvertretung. Auch international gibt es etablierte Formen der Arbeitnehmervertretung sowie bereits seit Jahrzehnten einen Europäischen beziehungsweise Weltkonzernbetriebsrat im Volkswagen Konzern. Vereinbarungen zwischen Repräsentanten der Arbeitnehmer und Unternehmensleitungen werden kodifiziert durch unterschiedliche Dokumente wie beispielsweise Eckpunktepapiere und Zukunftssicherungsprogramme. Leiharbeitnehmende können die Interessenvertretung des Konzerns in Bezug auf Themen nutzen, die ihren Einsatz betreffen und sofern keine gesetzlichen oder betrieblichen Regelungen entgegenstehen.

Anhand der im Folgenden aufgeführten Formate und Kanäle soll sichergestellt werden, dass die Interessen der Beschäftigten sowohl direkt als auch über die Arbeitnehmervertreter auf lokaler, europäischer und globaler Ebene gegenüber der jeweiligen Unternehmensleitung Gehör finden.

Mitbestimmung der Beschäftigten im Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG ist paritätisch besetzt, das bedeutet zu gleichen Teilen aus Anteilseignern und Arbeitnehmervertretern. Im Rahmen seiner Zuständigkeiten fasst er Beschlüsse in der Regel in gemeinsamer Sitzung. Die paritätische Zusammensetzung ist im deutschen Aktiengesetz und im Mitbestimmungsgesetz verankert. Sie soll auch eine langfristige Institutionalisierung der Beschäftigteninteressen gewährleisten. Arbeitnehmervertreter können die Perspektiven der Beschäftigten direkt in die Entscheidungsprozesse auf höchster Ebene einbringen und wirken an der strategischen Ausrichtung des Konzerns mit.

Auch die Ausschüsse des Aufsichtsrats, die Entscheidungen vorbereiten, sind grundsätzlich paritätisch besetzt und ermöglichen eine indirekte Mitbestimmung der Beschäftigten sowie eine Berücksichtigung der Beschäftigteninteressen bei Entscheidungen des Aufsichtsrats. Dadurch soll dazu beigetragen werden, positive Auswirkungen der Geschäftstätigkeit auf die Beschäftigten zu fördern sowie negative Auswirkungen auf die Beschäftigten zu mitigieren. Der Aufsichtsrat hält mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr ab. Die genaue Anzahl der Sitzungen und die Schwerpunktthemen sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Die operative Verantwortung für die Einberufung der Sitzungen des Aufsichtsrats obliegt dem Aufsichtsratsvorsitzenden, die operative Verantwortung für die Einberufung von Sitzungen der Ausschüsse hat der Vorsitzende des jeweiligen Ausschusses.

Europäischer und Weltkonzernbetriebsrat und Mitbestimmung in Deutschland

Auf Konzernebene fungieren der Europäische und der Weltkonzernbetriebsrat als zentrale Instrumente für die Einbeziehung der Beschäftigteninteressen. Die Arbeitnehmervertretung und die Unternehmensleitung kommen regelmäßig zu konsultativen Sitzungen zusammen, in denen der Konzernvorstand den Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat zu aktuellen belegschaftsrelevanten Themen informiert. Die operative Verantwortung für die Durchführung der Sitzungen obliegt dem Vorsitz des Europäischen und Weltkonzernbetriebsrats unter Mitwirkung des Personalvorstands der Volkswagen AG, vertreten durch die Organisationseinheit Konzern Personal International. Alle Mitglieder des Europäischen

und Weltkonzernbetriebsrats tagen mindestens einmal im Jahr in einer gemeinsamen Sitzung. Darüber hinaus finden bei Bedarf international gemeinsam organisierte und veranstaltete Delegationsreisen und Workshops statt.

Zwischen diesen Gremien und dem Volkswagen Vorstand wurden wichtige internationale Rahmenvereinbarungen verabschiedet, unter anderem die Erklärung des Volkswagen Konzerns zu sozialen Rechten, industriellen Beziehungen und zu Wirtschaft und Menschenrechten (kurz Sozialcharta). Im Sinne der Inhalte der Sozialcharta haben sich fast im gesamten Konzern Arbeitnehmervertretungen nach lokalem Recht gebildet.

Im Rahmen der Aushandlung und der Entstehung der Sozialcharta wurden die Perspektiven der Beschäftigten durch ihre Vertretenden berücksichtigt. Eine Berichterstattung zur Einhaltung sowie die Überprüfung auf Anpassungsbedarfe findet in der jährlichen Sitzung statt. Die Sozialcharta gilt für kontrollierte Gesellschaften im Konzernverbund. Sie ist über die Homepage des Konzerns abrufbar.

Weitere aus der Zusammenarbeit mit dem Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat entstandene Chartas stellen verbindliche Regelungen für die Leitung des Unternehmens dar. Das gilt auch hinsichtlich Entscheidungen und Tätigkeiten, mit denen die tatsächlichen und potenziellen Auswirkungen auf die Beschäftigten beziehungsweise Fremdarbeitskräfte begegnet werden sollen.

Zu den weiteren aus der Zusammenarbeit hervorgegangenen Vereinbarungen gehören beispielsweise die Charta der Arbeitsbeziehungen, die Charta der Zeitarbeit und die Charta der Berufsausbildung. Sie sollen den Beschäftigten beziehungsweise Leiharbeitnehmenden im Hinblick auf ihre kollektiven Rechte am Arbeitsplatz Sicherheit geben und regeln gleichzeitig die Grundsätze der Arbeitspolitik. Die Chartas zeigen darüber hinaus, dass die Interessen der jeweiligen Gruppe bei der Aufstellung von menschenrechtlichen und personalpolitischen Grundsätzen und Leitlinien berücksichtigt werden.

Die Charta der Arbeitsbeziehungen räumt den Arbeitnehmervertretungen im Europäischen und Weltkonzernbetriebsrat genau definierte Informations-, Konsultations- und Mitbestimmungsrechte ein, beispielsweise Mitbestimmungsrechte bei der Personalentwicklung oder dem Arbeits- und Gesundheitsschutz. Diese in der Charta festgelegten Grundsätze bilden den konzernweiten Rahmen für die Vertretung der Beschäftigteninteressen auf lokaler Ebene.

Die Charta der Zeitarbeit legt die Grundsätze der Zeitarbeit fest und regelt die Rahmenbedingungen für Beschäftigung und Entlohnung von Leiharbeitnehmenden im Volkswagen Konzern und soll zur einheitlichen Anwendung des Instruments Leiharbeit im gesamten Volkswagen Konzern dienen.

Die Charta der Berufsausbildung wurde verabschiedet, um zentrale Aspekte zur Ausgestaltung der Bedingungen für Auszubildende zu definieren, die im Rahmen der Umsetzung der Charta der Arbeitsbeziehungen zu berücksichtigen sind. Darüber hinaus bestehen auf deutscher Ebene zahlreiche tarifliche und betriebliche Vereinbarungen, die gemeinsam mit den Gewerkschaften und Betriebsräten entwickelt wurden. Diese umfassen unter anderem Regelungen zur Arbeitsorganisation, zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben sowie zur Förderung von Vielfalt und Inklusion.

myVOICE

Unsere jährliche Beschäftigtenbefragung bietet seit 2008 ein direktes und etabliertes Format zur Einbeziehung unserer Beschäftigten. Mit dem ehemaligen Stimmungsbarometer – jetzt myVOICE genannt – erhebt das Unternehmen jährlich die Zufriedenheit der Beschäftigten. Auf Grundlage der Ergebnisse können die Teams Folgeprozesse einleiten, in denen Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden. Auf diese Weise können die Sichtweisen der Beschäftigten bei der Ergreifung von Maßnahmen zur Behebung negativer Auswirkungen und bei der Bewertung von deren Wirksamkeit einfließen. Als Indikator für die Wirksamkeit und Akzeptanz der Befragung dient die Erhebung und Veröffentlichung der Teilnehmerquote. Im Berichtsjahr lag die Teilnahmequote bei 45 % der Beschäftigten der teilnehmenden Gesellschaften.

Im Jahr 2024 wurde das Stimmungsbarometer zwecks Überarbeitung für den Konzern ausgesetzt. Nach der Überarbeitung stand es in 2025 unter dem Namen myVOICE zunächst den Beschäftigten in vier Gesellschaften wieder als Instrument zur Verfügung und wird in 2026 weiter ausgerollt. Die Überarbeitung der Konzernbeschäftigtenbefragung beinhaltete ein neues IT-System, ein neues Fragebogenkonzept und optimierte Folgeprozesse zur Auswertung der Ergebnisse. Das Ziel der Überarbeitung der Befragung war es, den kontinuierlichen Dialog weiter zu stärken sowie die

Bindung und die Motivation der Beschäftigten weiter zu fördern. Die operative Verantwortung für myVOICE obliegt dem Konzern Personalwesen. Weitere Informationen zu myVOICE befinden sich unter dem Abschnitt „Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen“.

Das Unternehmen hat zusätzliche Formate etabliert, welche die Beschäftigten zur Meldung ihrer Interessen und Probleme nutzen können. Dabei handelt es sich um direkte Formen der Kommunikation. Zu diesen Formaten gehören das konzernweit etablierte Hinweisgebersystem und die direkte Meldung an den Vorgesetzten, der verpflichtet ist, dieser nachzugehen und gegebenenfalls Maßnahmen zu ergreifen. Die Meldepflicht für Beschäftigte in den Managementkreisen ist in einer Konzernrichtlinie verankert. Weitere Informationen zur Wirksamkeit des Hinweisgebersystems befinden sich im Kapitel „Information zur Unternehmensführung“.

VERFAHREN: VERBESSERUNG NEGATIVER AUSWIRKUNGEN UND BESCHWERDEKANÄLE

Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, interner Regeln sowie der Prinzipien der Verhaltensgrundsätze hat im Volkswagen Konzern oberste Priorität. Damit sollen negative Auswirkungen auf die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte vermieden werden.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde jedoch festgestellt, dass es im Volkswagen Konzern tatsächliche negative Auswirkungen bei den Arbeitsbedingungen, dem Arbeits- und Gesundheitsschutz beziehungsweise bei Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit gibt. Dabei handelt es sich um vereinzelte und individuelle Vorfälle von Ungleichbehandlung und Chancenungerechtigkeit, sowie den Verlust langfristiger Beschäftigungsperspektiven, lokal-gesetzlich eingeschränkter Koalitionsfreiheit oder um ungesunde Arbeitsbedingungen.

Da keine systematisch bedingten Auswirkungen, sondern lediglich Einzelfälle identifiziert worden sind, die zudem regionalen Rahmenbedingungen unterliegen, erfolgt das Management der Auswirkungen nicht auf Konzernebene, sondern auf lokaler Ebene in den Gesellschaften.

Konkret bedeutet dies, dass bezüglich des Verlusts langfristiger Beschäftigungsperspektiven oder hinsichtlich ungesunder Arbeitsbedingungen innerhalb der Gesellschaften Maßnahmen ergriffen werden, wenn entsprechende Einzelfälle auftreten. In Bezug auf den Verlust langfristiger Beschäftigungsperspektiven meint dies beispielsweise die Schaffung von Einsatzmöglichkeiten an anderen Standorten, die Ausschöpfung der demografischen Abbaukurve, um tatsächliche Entlassungen zu minimieren, beziehungsweise ein sozialverträgliches Vorgehen, falls sich ein Abbau von Stellen nicht vermeiden lässt. Bezüglich ungesunder Arbeitsbedingungen wird lokal auf die jeweiligen Umstände der verzeichneten Arbeitsunfälle reagiert und es werden Maßnahmen ergriffen.

Aufgrund unterschiedlicher politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen ist die Umsetzung der Standards der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD - Organization for Economic Cooperation and Development) und der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO - International Labour Organization) in allen Produktionsstätten des Konzerns weltweit nicht im gleichen Ausmaß wie in der Europäischen Union (EU) möglich. Die Verwirklichung der Vereinigungsfreiheit erfolgt dabei unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze. Ziel ist es, das Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen und dem Interesse an einer größtmöglichen Verwirklichung des Vereinigungsrechts zu überbrücken. Eine besondere Herausforderung ergibt sich in Staaten, die nicht das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts unterzeichnet haben. Bei den Bemühungen wird darauf geachtet, nicht gegen lokales Recht zu verstoßen.

Sollte es zu einzelnen schweren Regelverstößen zum Beispiel im Zusammenhang mit Ungleichbehandlung und Diskriminierung kommen, besteht über das Hinweisgebersystem für die Beschäftigten eine Möglichkeit zur Meldung, die im Gegensatz zu den oben beschriebenen Themen konzernweit nach einheitlichem Standard untersucht wird.

Der Volkswagen Konzern hat definierte Beschwerdekanäle und Abhilfeverfahren eingerichtet. Wird bei Beschwerden ein Missstand festgestellt, werden – unter Beachtung nationaler Vorschriften – umgehend Gegenmaßnahmen ergriffen und deren Umsetzung überwacht, um die potenziellen oder tatsächlichen negativen Auswirkungen zu beenden und ein erneutes Auftreten zu verhindern. Informationen zu den Beschwerdekanälen, ihrer Wirksamkeit, der Verfolgung und Überwachung der gemeldeten Beschwerden sowie zum Vertrauen der Beschäftigten in das

Beschwerdeverfahren finden sich im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“ im Abschnitt „Schutz von Hinweisgebenden“ wieder.

Ansatz und Verfahren für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen

Für das Initiieren von Abhilfemaßnahmen sind, soweit das Hinweisgebersystem nicht für die weitere Bearbeitung zuständig ist, die jeweiligen Fachbereiche sowie die Funktionalbereiche verantwortlich.

Die Group HR Compliance, der Bereich Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie die Konzernsicherheit sind sowohl in beratender als auch überwachender Funktion gegenüber den Fach- und Funktionalbereichen der entsprechenden Konzerngesellschaften tätig. Sobald Verstöße festgestellt werden und Abhilfe notwendig ist, leitet der zuständige Bereich eigenverantwortlich angemessene Abhilfemaßnahmen ein. Abhängig von der Art, der Schwere und der Eintrittswahrscheinlichkeit des betroffenen Verbots werden die Abhilfemaßnahmen einzelfallbezogen bestimmt.

Abhilfemaßnahmen, die aus Risikoanalysen hervorgehen oder aufgrund anderer Anlässe erforderlich sind, werden ebenfalls durch die genannten verantwortlichen Bereiche definiert und umgesetzt.

Der Volkswagen Konzern überprüft anlassbezogen im Rahmen von sogenannten Compliance Monitorings, ob die ergriffenen Maßnahmen wirksam sind, um negative Auswirkungen zu vermeiden oder zu mindern. Dies umfasst auch die Prüfung, ob die Verhaltensregeln eingehalten werden und ob Beschwerden bearbeitet wurden.

MANAGEMENTKONZEPTE: BESCHÄFTIGTE UND FREMDARBEITSKRÄFTE

Der Volkswagen Konzern ist ein sozial verantwortungsvoll handelnder Arbeitgeber, der in seinem personalpolitischen Handeln internationalen Rahmenwerken folgt. Die Beschäftigten des Volkswagen Konzerns verteilen sich über viele Länder der Welt. An manchen Standorten agiert der Konzern bereits seit Jahrzehnten als Arbeitgeber, hinzu kommen neuere Standorte. Dementsprechend divers sind die Arbeits- und Lebensbedingungen der Beschäftigten und auch ihre Interessen und Standpunkte. Die personalpolitische Herausforderung für den Konzern liegt darin, dem Spannungsfeld dieser Heterogenität gerecht zu werden, gleichzeitig aber auch konzernweite Standards zu implementieren. Entsprechend den Anforderungen der ESRS werden hier nur jene Inhalte in den Mittelpunkt gestellt, die eine weltweite Relevanz für die Beschäftigten des Konzerns haben. Auswirkungen der Geschäftstätigkeit positiver wie negativer Art auf die Beschäftigten begegnet der Volkswagen Konzern mit konzernweiten Managementkonzepten. Konzernweit bedeutet, dass die Managementkonzepte in allen kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns umzusetzen sind. Die Managementkonzepte bezüglich der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sind vorrangig in Konzernrichtlinien festgehalten. Darüber hinaus existieren in den verschiedenen Marken und Gesellschaften weitere regionale Konzepte, Ziele und Maßnahmen, die auf die lokalen Interessen und Standpunkte der Beschäftigten abgestimmt sind und beispielsweise im Rahmen deren Nachhaltigkeitsberichterstattung beschrieben werden.

In den folgenden Abschnitten wird erläutert, welche Managementkonzepte die Themen der Beschäftigten im Volkswagen Konzern adressieren.

Sozialcharta und Compliance Managementsystem zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten

Der Volkswagen Konzern bekennt sich als global agierender Konzern zu den nachfolgend genannten internationalen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen. Dazu zählen:

- > die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte, insbesondere kodifiziert im Internationalen Pakt über bürgerliche und politische Rechte und im Internationalen Pakt über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte (neben weiteren anwendbaren völkerrechtlichen Menschenrechtsverträgen, zum Beispiel die UN-Kinderrechtskonvention),
- > die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO),
- > die dreigliedrige Grundsatzerklärung über multinationale Unternehmen und Sozialpolitik der ILO,
- > die zehn Prinzipien des United Nations Global Compact (UN Global Compact),
- > die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte,

- > die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation for Economic Cooperation and Development (OECD-Leitsätze),
- > die internationalen Pakte über bürgerliche und politische Rechte respektive über wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte vom 19. Dezember 1966.

Der Volkswagen Konzern folgt als Teilnehmer des UN Global Compact in seinem personalpolitischen Handeln internationalen Rahmenwerken und Standards der Nachhaltigkeit, wie beispielsweise den UN Sustainable Development Goals (SDGs). Darüber hinaus trat am 1. Januar 2023 in Deutschland das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) in Kraft.

Die maßgebliche Grundlage für die menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten bildet die gemeinsam vom Vorstand, dem Europäischen Volkswagen Konzernbetriebsrat und dem Volkswagen Weltkonzernbetriebsrat verabschiedete Erklärung zu sozialen Rechten, industriellen Beziehungen sowie zu „Wirtschaft & Menschenrechten“ (Sozialcharta). Diese Erklärung stellt Prinzipien von zentraler Bedeutung für die Gestaltung unserer unternehmerischen Verantwortung, insbesondere der menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht, explizit heraus. Für die Umsetzung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten hat der Volkswagen Konzern den Themenbereich Wirtschaft und Menschenrechte in sein bestehendes Compliance-Managementsystem (CMS) integriert. Die Themen Kinder- und Zwangsarbeit sowie Menschenhandel werden in den Verhaltensgrundsätzen (Code of Conduct) indirekt, in der Sozialcharta und im Code of Conduct für Geschäftspartner explizit adressiert.

Bei Volkswagen sind konzernweit klare Verantwortlichkeiten im Rahmen des „Drei-Linien-Modells“ als Ordnungsrahmen für ein ganzheitliches Governance, Risk and Compliance Managementsystem zur Steuerung der Unternehmensrisiken inklusive der menschenrechtlichen Risiken etabliert.

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

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

Die dritte Linie bildet die Konzernrevision als objektive Prüfungsinstanz.

Detailliertere Informationen zum Drei-Linien-Modell finden sich im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ unter dem Abschnitt „Das Volkswagen Drei-Linien-Modell“.

Zusätzlich zu den vorgenannten Strukturen wurde die unabhängige Funktion der Konzern-Menschenrechtsbeauftragten im Sinne des LkSG geschaffen. Diese ist im Drei-Linien-Modell zwischen zweiter und dritter Linie als kontinuierlich begleitende Überwachungs- und Beratungsfunktion angesiedelt.

Dieses Managementkonzept steht im Einklang mit dem Sorgfaltspflichtenprozess der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen sowie der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit. Mithilfe des menschenrechtlichen Risikomanagementsystems wird deren Einhaltung überwacht.

Sofern Verletzungen der Rahmenwerke festgestellt werden, sind Abhilfemaßnahmen einzuleiten und auf ihre Wirksamkeit zu prüfen. Weiterhin ist ein Prozess definiert, der die jährliche Überprüfung der auf der Webseite des Konzerns veröffentlichten Richtlinien, wie beispielsweise dem Code of Conduct, sicherstellt, sodass – wenn nötig – Aktualisierungen vorgenommen werden.

Das Managementkonzept zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten ist für diejenigen, deren Hilfe bei der Umsetzung benötigt wird, in den Konzernrichtlinien der erforderlichen Bereiche verfügbar. Für alle potenziellen Stakeholder ist das Managementkonzept auf der Konzernhomepage in der Rubrik „Unternehmen“, dort im Bereich

„Ethik, Risikomanagement & Compliance“ sowie unter „Menschenrechte“, zugänglich. Dort sind auch die Grundsatzerklärung zur Einhaltung menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten gemäß LkSG sowie die Sozialcharta veröffentlicht.

Im Rahmen des Managementkonzepts wurde ebenfalls ein Verfahren zur Ergreifung erforderlicher und angemessener Maßnahmen festgelegt, um auf bestimmte tatsächliche oder potenzielle negative Auswirkungen zu reagieren. Dieses legt fest, wer für die Erstellung von Präventions- und Abhilfemaßnahmen zuständig ist und angemessene Maßnahmen formuliert.

Das menschenrechtliche Compliance Managementsystem trägt maßgeblich zur Steuerung der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen bei. Darunter fallen ein über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehender Arbeits- und Gesundheitsschutz, umfassende Mitbestimmungsrechte, faire und transparente Entlohnung, die Vielfalt der Belegschaft, eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur, ein inklusives Arbeitsumfeld sowie chancengerechte Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreie Vergütung.

Das betrifft auch die in unseren Unternehmenswerten verankerte Förderung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechten bei den Beschäftigten und Fremdarbeitskräften (zum Beispiel keine Kinder- und Zwangsarbeit). Auch die identifizierten tatsächlichen negativen Auswirkungen werden dadurch mitigiert. Darunter fällt, wenn Geschäftsabläufe mit Blick auf die Arbeitsbedingungen des Konzerns einen negativen Effekt haben oder wenn es zu vereinzelten Fällen von Ungleichbehandlung im Beschäftigungsverhältnis kommt.

Konzernrichtlinien

Weitere Managementkonzepte, die die Beschäftigten des Volkswagen Konzerns betreffen, werden in den im Folgenden aufgeführten Konzernrichtlinien beschrieben. Die Konzernrichtlinien gelten für sämtliche kontrollierte Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Sie werden mindestens jährlich vom verantwortlichen Bereich auf Aktualität geprüft und falls erforderlich aktualisiert. Die Konzernrichtlinien sind über das Intranet zugänglich oder werden denjenigen, die für die Umsetzung verantwortlich sind, zugestellt. Für betroffene Stakeholder sind die mit den Konzernrichtlinien in Zusammenhang stehenden öffentlichen Dokumente auf der Konzernhomepage verfügbar, zum Beispiel der Code of Conduct und die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik.

Konzernrichtlinie HR Compliance und Code of Conduct

Die Konzernrichtlinie HR Compliance regelt die organisatorischen Rahmenbedingungen, die Ausgestaltung und Verantwortung für die ordnungsgemäße Tätigkeit, die Einbindung von HR Compliance sowie die Vorgaben für die Umsetzung von HR Compliance in den kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Hierbei werden die lokal geltenden gesetzlichen, tariflichen und betrieblichen Bestimmungen berücksichtigt und bestehende Beteiligungsrechte der Arbeitnehmervertretungen gewahrt.

Die Konzernrichtlinie wird durch die Organisationseinheit HR Compliance betreut, welche integraler Bestandteil der gesamten strategischen und operativen Personalarbeit im Volkswagen Konzern ist. Durch den Einsatz der Konzernrichtlinie werden Integrität und Compliance in Personalinstrumenten, -maßnahmen und -prozessen systematisch gefördert und weiterentwickelt. Sie trägt auch maßgeblich zur Einstellung, dem Verhalten und dem Handeln der Beschäftigten zu Redlichkeit und Rechtskonformität sowie hinsichtlich der uneingeschränkten Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten und des Code of Conduct bei, welcher fest in der Konzernrichtlinie zu HR Compliance verankert ist. Dies gilt auch im Hinblick auf die Prävention und das Ergreifen von Maßnahmen in Bezug auf Verhinderung von Diskriminierung und Förderung von Diversität und Inklusion.

Neben weiteren Inhalten, die besonders im Kapitel „Information zur Unternehmensführung“ unter dem Abschnitt „Unternehmenskultur“ im Rahmen der Managementkonzepte aufgegriffen werden, sind die Grundwerte in Bezug auf Vielfalt und die Einhaltung der Menschenrechte der Beschäftigten im Code of Conduct und der Konzernrichtlinie HR Compliance festgeschrieben. Dort wird beschrieben, dass der Volkswagen Konzern Vielfalt fördert und sich für ein inklusives Arbeitsumfeld einsetzt. Das Ziel ist, Chancengerechtigkeit für alle zu gewährleisten und jegliche Form

der Diskriminierung zu verhindern. Dies gilt insbesondere für Benachteiligung aufgrund von ethnischer oder sozialer Herkunft, Hautfarbe, Geschlecht, Nationalität, Sprache, Religion, Weltanschauung, Alter, körperlicher oder geistiger Einschränkungen, Genderidentität, sexueller Orientierung, politischer Einstellung, sofern diese auf demokratischen Prinzipien und Toleranz gegenüber Andersdenkenden beruht, oder sonstiger, gesetzlich geschützter Merkmale. Der Volkswagen Konzern respektiert und schützt die Rechte von vulnerablen Gruppen wie beispielsweise Menschen mit Behinderungen, Menschen mit Migrationshintergrund, älteren Beschäftigten, ethnischer, religiöser oder vergleichbarer Minderheiten und fördert ein durch gegenseitigen Respekt geprägtes Miteinander. Der Volkswagen Konzern respektiert das Recht auf Gewissens-, Meinungs- und Religionsfreiheit. Dort, wo diese Rechte staatlichen Restriktionen unterliegen, strebt er einen gesellschaftlichen Dialog an.

Der Volkswagen Konzern duldet keinerlei Form von Belästigung. Dies gilt insbesondere für Gewalt und Belästigung, die während, im Zusammenhang mit oder infolge der Arbeit auftreten. Verschiedene Lebensphasen und Lebensmodelle bilden für uns einen weiteren Aspekt der Vielfalt der Beschäftigten, den es im Hinblick auf die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben zu unterstützen gilt. Die Schaffung klarer Mindest- und Verhaltensstandards in beiden genannten Dokumenten zu Vielfalt, Chancengerechtigkeit und gleichberechtigter Teilhabe sowie die Verankerung im Bewusstsein der Beschäftigten bildet eine wichtige Grundlage. Dies wird durch qualifizierte und sensibilisierte Führungskräfte gefördert und ermöglicht, dass Diskriminierung und Belästigung verhindert, eingedämmt und bekämpft werden. Gleichzeitig sollen damit Aspekte wie Vielfalt und Inklusion gefördert werden.

Einen weiteren inhaltlichen Bestandteil des Code of Conduct bildet das Bekenntnis ab, mit der Arbeitnehmervertretung offen und vertrauensvoll zusammenzuarbeiten, einen konstruktiven und kooperativen Dialog zu führen und einen fairen Ausgleich der Interessen anzustreben. Die Zukunftssicherung von Volkswagen und der Beschäftigten erfolgt im Geiste der kooperativen Konfliktbewältigung und der sozialen Verpflichtung auf der Grundlage und mit dem Ziel der wirtschaftlichen und technologischen Wettbewerbsfähigkeit. Wirtschaftlichkeit und Beschäftigungssicherung sind gleichrangige und gemeinsame Ziele. Damit tragen der Code of Conduct und die Konzernrichtlinie HR Compliance maßgeblich zum Management der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen bei. Dazu zählen ein über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehender Arbeits- und Gesundheitsschutz, umfassende Mitbestimmungsrechte und langfristige Beschäftigungsperspektiven trotz sich wandelnder Anforderungen und die Vielfalt der Belegschaft, eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur, ein inklusives Arbeitsumfeld sowie chancengerechte Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreie Vergütung. Das betrifft ebenso die in unseren Unternehmenswerten verankerte Förderung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechtsstandards auch über die lokalen gesetzlichen Standards hinaus.

Auch die identifizierten tatsächlichen negativen Auswirkungen werden durch die Konzernrichtlinie mitigierte. Darunter fällt, wenn Geschäftsabläufe mit Blick auf die Arbeitsbedingungen des Konzerns einen negativen Effekt haben oder wenn es zu vereinzelt Fällen von Ungleichbehandlung und Chancengerechtigkeit im Beschäftigungsverhältnis kommt.

Der Konzernvorstand Personal trägt die übergreifende Verantwortung für das Thema HR Compliance. Die operative Umsetzung des Managementkonzepts wird durch die Leitung Konzern Personalgrundsätze und Steuerung verantwortet.

Konzernrichtlinie für Arbeits- und Gesundheitsschutz

Eine weitere Konzernrichtlinie regelt die Verantwortung für Gesundheitswesen und Arbeitsschutz und gibt die Anforderungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz für alle kontrollierten Gesellschaften des Konzerns verbindlich vor.

Aufgabe des Gesundheitswesens ist es, für einen Gesundheitsschutz der Beschäftigten zu sorgen, der mindestens den national geltenden gesetzlichen Anforderungen entspricht. Dies hat durch qualifiziertes medizinisches Personal (Betriebsärzte und Betriebsärztinnen) zu erfolgen.

Die Fachkräfte für Arbeitssicherheit haben die Aufgabe, die Geschäftsführung, die betrieblichen Vorgesetzten, die Arbeitnehmervertretung sowie weitere für den Arbeits- und Gesundheitsschutz verantwortliche Personen zu Arbeitsschutz und Unfallverhütung zu beraten, Betriebsanlagen und technische Arbeitsmittel, insbesondere vor der

Inbetriebnahme, sowie Arbeitsverfahren, vor allem vor ihrer Einführung, sicherheitstechnisch zu überprüfen. Zudem sollen sie die Durchführung des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung beobachten, auf Wirksamkeit überprüfen und darauf hinwirken, dass sich alle im Betrieb Beschäftigten den Anforderungen des Arbeitsschutzes und der Unfallverhütung entsprechend verhalten.

Der Arbeits- und Gesundheitsschutz ist organisatorisch dem Konzernvorstand Personal zugeordnet und berichtet an diesen. Die Leitung des Gesundheitswesens auf Konzernebene erfolgt durch den Leiter Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz, der zugleich Leitender Arzt der Volkswagen AG ist. Die Leitung des Arbeitsschutzes auf Konzernebene ist organisatorisch dem Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz zugeordnet. Diese berichtet ebenfalls unmittelbar dem Konzernvorstand Personal. In der Vorstandskonferenz Gesundheitswesen und Arbeitsschutz wird neben der Festlegung von gesundheitspolitischen Grundsatzfragen und Strategien auch von der Leitung Konzern Gesundheitswesen und Leitung Konzern Arbeitsschutz Bericht erstattet. Dies dient unter anderem der Nachverfolgung der Konzernrichtlinie für den Arbeits- und Gesundheitsschutz, wobei der Bericht der jeweiligen Leitung vor allem externe und interne regulatorische Themen umfasst. Neben der Informationsfunktion kann so auch auf mögliche Entscheidungsbedarfe und herrschende Problematiken hingewiesen werden. Diejenigen, die an der Vorstandskonferenz Gesundheitswesen und Arbeitsschutz teilnehmen, sind Vertretende des Vorstands und des Betriebsrats, die Leitung des Konzern Gesundheitswesens und Arbeitsschutzes sowie die Leitung des Konzern Arbeitsschutzes. Durch die Teilnahme von Arbeitnehmervertretern wird ermöglicht, dass auch die Interessen der Beschäftigten berücksichtigt werden.

Teil der Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz ist zudem die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik des Volkswagen Konzerns. Diese dokumentiert die Verantwortung des Konzerns, für die Sicherheit und Gesundheit seiner Beschäftigten zu sorgen, und kommuniziert diesen Anspruch nach außen. Die Arbeits- und Gesundheitsschutzpolitik ist auf der Website des Volkswagen Konzerns für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte verfügbar.

Damit trägt die Konzernrichtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz maßgeblich zum Management der im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen im Rahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes bei.

ARBEITSBEDINGUNGEN

In diesem Abschnitt finden sich die im ESRS S1 vorgegebenen Nachhaltigkeitsaspekte Beschäftigungssicherheit inklusive Weiterbildung, angemessene Entlohnung, sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen wieder. Die Aspekte des Arbeits- und Gesundheitsschutzes werden separat im Abschnitt „Arbeits- und Gesundheitsschutz“ beschrieben. Der Aspekt der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben findet sich im Abschnitt „Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit“ wieder.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld Arbeitsbedingungen sind im Volkswagen Konzern die Organisationseinheiten Konzern Personalgrundsätze und Steuerung sowie die Volkswagen Group Academy der Volkswagen AG zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

myVOICE

Im Volkswagen Konzern existiert eine in den vergangenen Jahren direkte Mitsprachemöglichkeit zu eigenen und den Unternehmensinteressen - die jährlich stattfindende Beschäftigtenbefragung myVOICE (ehemals Stimmungsbarometer). Im Rahmen dieser Befragung werden unterschiedliche Facetten im Hinblick auf eine Verbesserung der Arbeitsbedingungen thematisiert, darunter auch Themen wie Entwicklungsmöglichkeiten und Qualifizierung der Beschäftigten, ein gesundes Arbeitsumfeld, Beteiligungsmöglichkeiten und die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben. In den Organisationseinheiten können Beschäftigte und Führungskräfte abhängig von den Befragungsergebnissen gemeinsam Maßnahmen zu diesen Themenfeldern entwickeln. Auf Basis dieser Beschäftigtenbefragung wurden in den letzten Jahren auch globale Maßnahmen im Hinblick auf die Verbesserung der Arbeitsbedingungen und der Beteiligungs-

möglichkeiten abgeleitet. Durch die im Jahr 2024 überarbeitete Befragung soll der Dialog mit den Beschäftigten kontinuierlich gestärkt werden. Des Weiteren sollen die Interessen der Beschäftigten angehört und berücksichtigt werden, um eine fundierte Datenbasis zur Ableitung wirkungsvoller Maßnahmen bezüglich oben genannter Themen zu haben.

Die Befragung ist ein wichtiges Instrument, um tatsächliche negative Auswirkungen der Geschäftsabläufe mitzugen zu können. Dies geschieht durch die Identifikation und Maßnahmenableitung und -umsetzung in Bezug auf besonders kritisch wahrgenommene Themen seitens der Beschäftigten.

Anhand der Beteiligungsquote der Beschäftigten (siehe Abschnitt „Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen“) wird nachverfolgt, inwiefern das Instrument von den Beschäftigten angenommen wird. Anhand dessen kann beurteilt werden, ob die Maßnahmenableitung an kritischen Punkten eine breite Basis der Beschäftigten umfasst und entsprechend als wirksam eingeschätzt werden kann.

Aufbau und Ausbau eines digitalen Weiterbildungsangebots

Der Volkswagen Konzern investiert in Qualifizierung und leistet somit einen Beitrag dafür, dass Beschäftigte auch bei veränderten Anforderungen ihre langfristige Beschäftigungsfähigkeit erhalten können. Im Fokus stand im Jahr 2025 der Auf- und Ausbau des digitalen Weiterbildungsangebots, um vielfältigere Lerninhalte für eine größere Anzahl an Beschäftigten anbieten zu können. Der Volkswagen Konzern implementiert und integriert das Tool Success Factors und die Lernplattform Degreed als Lernökosystem für digitales Lernen und zur selbstgesteuerten Weiterbildung. Gesteuert durch die Volkswagen Group Academy wird auf diese Weise ein gemeinsamer Rahmen für die Qualifizierung aller Beschäftigten des Volkswagen Konzerns geschaffen. Der weltweite Roll-out findet in definierten Stufen statt und soll in den in Success Factors angebotenen Konzerngesellschaften bis zum Ende des Jahres 2028 abgeschlossen sein. Im Berichtsjahr konnten elf weitere nationale und internationale Tochtergesellschaften auf die Volkswagen-Konzerninstanz der Lernplattform Degreed berechtigt und die Userzahl so um knapp 25 % auf 46.000 gesteigert werden.

Die Anstrengungen des Volkswagen Konzerns im Bereich Weiterbildung und Qualifizierung sind auch eine Reaktion auf die weitreichende technologische Transformation der Automobilindustrie, um den steigenden gesellschaftlichen Erwartungen, internationalen Abkommen und politischen Regulierungen gerecht zu werden, die eine zielgerichtete Dekarbonisierung von Produkten und Geschäftsprozessen verlangen. In diesem Transformationsprozess erschließt sich das Unternehmen auch neue Geschäftsfelder und Geschäftsmodelle, für die die betroffenen Beschäftigten entsprechend qualifiziert werden.

Mit der beschriebenen Maßnahme trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte durch langfristige Beschäftigungsperspektiven trotz sich wandelnder Anforderungen bei. Dies gelingt im Rahmen des Auf- und Ausbaus des digitalen Weiterbildungsangebots zur Stärkung der Qualifikation der Beschäftigten im Sinne einer Verbesserung ihrer Beschäftigungsfähigkeit.

Der Auf- und Ausbau des digitalen Weiterbildungsangebots sowie das Angebot der klassischen Weiterbildungsformate werden über das strategische Ziel zur Erhöhung der durchschnittlichen Weiterbildungsstunden nachverfolgt, das für die Jahre 2025 und 2026 zwecks Überarbeitung ausgesetzt ist. Weitere Informationen dazu befinden sich unter dem Abschnitt „Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen“.

Planungsrunde

Als zentrales Instrument der Investitionsplanung findet im Regelfall jährlich die sogenannte Planungsrunde (Mittelfristplanung) statt, bei der auch die konzernweite Werkbelegung ausgeplant wird. Dabei wird ebenfalls die Personalsituation der einzelnen Standorte berücksichtigt.

Die Ergebnisse der Mittelfristplanung unterliegen mit Blick auf die darin enthaltenen Investitionsprogramme und Investitionen der Zustimmung des Aufsichtsrats. An der Entscheidung des Aufsichtsrats über die Zustimmung sind auch die Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat beteiligt. Die Einbindung der Arbeitnehmervertreter soll dazu beitragen, das Ziel der Beschäftigungssicherung zu gewährleisten.

Mit der Planungsrunde wird tatsächlichen negativen Auswirkungen der Geschäftsabläufe auf die Arbeitsbedingungen einzelner Beschäftigter vorgebeugt (zum Beispiel der Verlust langfristiger Beschäftigungsperspektiven), indem eine beschäftigungsstabilisierende Belegschaftsplanung vorgenommen wird. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht aktiv gemessen, kann aber anhand der hohen Anzahl unbefristeter Beschäftigungsverhältnisse nachvollzogen werden. Der überwiegende Teil der Beschäftigten des Konzerns befinden sich in unbefristeten Vertragsverhältnissen. Nähere Informationen dazu finden sich unter dem Abschnitt „Beschäftigte nach Art des Vertrags und Arbeitszeit, aufgeschlüsselt nach Geschlecht“.

Maßnahme in Bezug auf Koalitionsfreiheit

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zur weltweiten Einhaltung der Vereinigungsfreiheit und erkennt das Recht aller Beschäftigten an, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden. Ebenso wird das Recht auf negative Koalitionsfreiheit der Beschäftigten respektiert. Die Anerkennung des Rechts aller Beschäftigten, Gewerkschaften und Arbeitnehmervertretungen zu bilden, stellt einen wesentlichen Bestandteil der Sozialcharta dar.

Anhand der Abdeckung der Beschäftigten durch Tarifverträge in der Höhe von 91,6 (92,0)% (nur Europäischer Wirtschaftsraum (EWR)) sowie der Abdeckungsquote der Beschäftigten durch einen Arbeitnehmervertreter in Höhe von 98,9 (99,1)% (nur EWR) ist erkennbar, dass der Volkswagen Konzern ein Umfeld bietet, das eine effektive Interessenvertretung ermöglicht. Diese effektive Interessenvertretung ist die Grundlage für die Aushandlung von fairer und transparenter Entlohnung durch die Tarifparteien. Der Aushandlungsprozess erfolgt im Regelfall im Rahmen der Tarifautonomie und bewegt sich dabei innerhalb des lokalen regulatorischen Umfelds. Weitere Informationen zu den Kennzahlen finden sich unter dem Abschnitt „Kennzahlen zu tarifvertraglicher Abdeckung und sozialem Dialog“.

Aufgrund unterschiedlicher politischer und rechtlicher Rahmenbedingungen ist die Umsetzung der Standards der OECD und der ILO in allen Produktionsstätten des Konzerns weltweit nicht im gleichen Ausmaß wie in der EU möglich. Die Verwirklichung der Vereinigungsfreiheit erfolgt dabei unter der Berücksichtigung der in den verschiedenen Ländern und Standorten geltenden Gesetze. Ziel ist, das Spannungsfeld zwischen den unterschiedlichen nationalen Rahmenbedingungen und dem Interesse an einer größtmöglichen Verwirklichung des Vereinigungsrechts zu überbrücken. Eine besondere Herausforderung ergibt sich in Staaten, die nicht das ILO-Übereinkommen über die Vereinigungsfreiheit und den Schutz des Vereinigungsrechts unterzeichnet haben. Bei den Bemühungen wird darauf geachtet, nicht gegen lokales Recht zu verstoßen.

Der Volkswagen Konzern unterhält eine regelmäßige Kommunikation und führt jährliche Abfragen insbesondere mit ausgewählten Risikoregionen und -märkten durch, in denen er tätig ist und in denen ein lokal-gesetzliches Recht auf Koalitionsfreiheit nicht besteht oder beschränkt ist.

Mit dieser kontinuierlichen Maßnahme trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf die Beschäftigten in Bezug auf umfassende Mitbestimmungsrechte bei.

Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen

Die Erarbeitung von Zielen im Geschäftsbereich Personal erfolgte deduktiv aus der Personalstrategie, die im Einklang mit der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ sowie der Konzernstrategie entwickelt wurde.

Die Personalstrategie und ihre Ziele wurden durch die Abteilung der Konzern Personalstrategie unter Beteiligung weiterer zentraler Organisationseinheiten des Konzern HR Ressorts der Volkswagen AG sowie der Personalstrategieabteilungen ausgewählter Marken des Volkswagen Konzerns erarbeitet. Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte wurden nicht in den Prozess der Festlegung der Ziele einbezogen.

Im Rahmen der Konzernstrategie wurde ebenfalls die Personalstrategie des Volkswagen Konzerns angepasst. Die Ziele des Geschäftsbereichs Personal werden mindestens einmal im Jahr analysiert und in regelmäßigen Abständen mit dem Vorstand und den Personalvorständen der Marken diskutiert. Dabei werden sie daraufhin überprüft, ob die Ziele oder Maßnahmen zur Zielerreichung angepasst werden müssen.

Im Hinblick auf die Nachverfolgung der Leistung des Unternehmens in Bezug auf die Verwirklichung dieser Ziele und bei der Ermittlung von Erkenntnissen oder Verbesserungsmöglichkeiten, die sich aus der Leistung des Unternehmens ergeben, ist kein Prozess für die Mitbestimmung der Beschäftigten oder ihrer Vertretung vorgesehen.

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. Über das aktuell ausgesetzte Ziel in Bezug auf Weiterbildung und Kompetenzentwicklung hinaus sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS in Bezug auf angemessene Entlohnung, sozialen Dialog, Vereinigungsfreiheit und Tarifverhandlungen festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen wird nicht nachverfolgt.

Ziel in Bezug auf Weiterbildung und Kompetenzentwicklung

Die Beschäftigungsfähigkeit zu fördern, ist ein Anspruch des Volkswagen Konzerns. Damit sollen auch langfristige Beschäftigungsperspektiven trotz sich wandelnder Anforderungen ermöglicht werden. Deshalb bietet der Volkswagen Konzern seinen Beschäftigten umfangreiche Qualifizierungsmöglichkeiten.

Unabhängig von der ESRS geforderten Metrik in diesem Themenfeld besteht im Volkswagen Konzern bereits seit mehreren Jahren eine strategische Kennzahl zu den Weiterbildungsstunden. Dieses Ziel wurde im Rahmen der Personalstrategie und der damit verbundenen Konzernstrategie entwickelt und in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ als Top-KPI mit aufgenommen.

Die strategische Kennzahl durchschnittliche Weiterbildungsstunden je Beschäftigtem pro Jahr wird aktuell überarbeitet und ist deswegen für die Berichtsjahre 2025 und 2026 ausgesetzt. In diesem Zeitraum wird die Kennzahl sowohl in der Konzernstrategie als auch in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ nicht als strategischer KPI berichtet. Geplant ist, den strategischen KPI künftig analog der ESRS-Metrik „durchschnittliche Zahl der Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem“ (siehe Abschnitt „Kennzahlen zur Weiterbildung“) zu berichten, was eine Veränderung der betrachteten Beschäftigtengruppen und Gesellschaften bedeutet. Entsprechend wird der dazugehörige Zielpfad an die neue Auslegung der Kennzahl angepasst.

Aufgrund der Dynamik in diesem Themenfeld und der heterogenen Qualifizierungsbedarfe und regulatorischen Anforderungen in den verschiedenen lokalen Gesellschaften wurde über die aktuell ausgesetzte strategische Ausrichtung hinaus keine erweiterte konzernweite Regelung des Themenfelds vollzogen.

METRIKEN: BESCHÄFTIGTE UND FREMDARBEITSKRÄFTE

Kennzahlen zu Merkmalen der Beschäftigten

Zum Ende des Berichtsjahres 2025 arbeiteten 602.659 (614.082) Beschäftigte für den Volkswagen Konzern; die Anzahl der Beschäftigten wird als Kopfzahl angegeben. Die Definition der Beschäftigten umfasst alle Personen mit einem aktiven Arbeitsvertrag, die am Wertschöpfungsprozess des Volkswagen Konzerns beteiligt sind, einschließlich den Mitgliedern des Top-Managements, Personen in der passiven Phase der Altersteilzeit (ATZ) und Auszubildende. In den quantitativen Angaben nicht enthalten ist ruhende Beschäftigung wie zum Beispiel Elternzeit. Weiterhin nicht inkludiert sind Beschäftigte in der akademischen Ausbildung wie zum Beispiel Praktikanten, Werkstudierende und PhD-, Master-, sowie Bachelor-Studierende. Zu den Beschäftigten zählen sowohl die Vollzeit- als auch die Teilzeitbeschäftigten. Ein Vollzeitbeschäftigter arbeitet die maximale Anzahl von Stunden pro Tag, Woche oder Monat, die für die jeweilige Beschäftigtenkategorie gemäß den nationalen Gesetzen, Tarifverträgen oder betrieblichen Regelungen festgelegt sind. Jede Abweichung von der (außer-)tariflich vereinbarten Vollzeit-Wochenarbeitszeit wird als Teilzeitbeschäftigung betrachtet. Unbefristet Beschäftigte haben kein Enddatum in ihren Anstellungsverträgen. Befristet Beschäftigte sind alle Beschäftigten des jeweiligen Unternehmens, die einen zeitlich befristeten Vertrag mit Enddatum haben. Abrufkräfte fallen unter befristet Beschäftigte. Sie sind ohne Garantie einer Mindestarbeitszeit oder einer festen Anzahl von Arbeitsstunden angestellt. Abrufkräfte müssen sich nach Bedarf für die Arbeit zur Verfügung stellen, der Arbeitgeber ist jedoch nicht vertraglich verpflichtet, ihnen eine Mindest- oder feste Anzahl von

Arbeitsstunden pro Tag, Woche oder Monat anzubieten. Grundsätzlich werden Befristungen im Regelfall zur Entlastung der Stammbesellschaft bei temporären Kapazitätsengpässen eingesetzt.

Im Berichtsjahr haben 39.887 (37.516) Beschäftigte den Volkswagen Konzern verlassen. Die Fluktuationsquote betrug 6,6 (6,1)%. Sie wird berechnet, indem die Anzahl der Abgänge im Berichtsjahr ins Verhältnis gesetzt wird zur durchschnittlichen Anzahl der Beschäftigten, die sich auf Basis der Daten der Beschäftigten vom 31. Dezember des Vorjahres bis 31. Dezember des Berichtsjahres ergibt. Bezugsbasis ist die durchschnittliche Anzahl von Beschäftigten in diesem Zeitraum. Bei den Abgängen werden Beschäftigte berücksichtigt, die den Volkswagen Konzern aufgrund von Kündigung, Ruhestand, Tod oder auf eigenen Wunsch verlassen haben.

Die nachstehenden Tabellen zeigen die Verteilung der Beschäftigten nach Geschlecht, Land der Anstellung und Vertragsart. Die Angabe des Geschlechts erfolgt gemäß den Angaben der Beschäftigten. In der Gesamtzahl der Beschäftigten sind 29 (33) Beschäftigte („keine Angabe“) enthalten, die von ihrem lokalen gesetzlichen Recht Gebrauch gemacht haben, ihr Geschlecht nicht offen zu legen.

BESCHÄFTIGTE NACH GESCHLECHT STAND 31. DEZEMBER

Geschlecht	2025	2024
Männlich	478.929	489.917
Weiblich	123.664	124.125
Divers	37	7
Keine Angabe	29	33
Gesamtbelegschaft	602.659	614.082

Die Belegschaftsangaben finden sich ebenfalls im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung“ unter dem Abschnitt „Personal“. Abweichungen zwischen den Angaben ergeben sich aus der Berücksichtigung der Belegschaft der chinesischen Joint Ventures im Konzernlagebericht.

BESCHÄFTIGTE NACH LÄNDERN STAND 31. DEZEMBER

Land/Gebiet	2025	2024
Deutschland	284.032	293.338
Tschechien	36.778	37.005
Schweden	25.881	25.804
USA	24.392	26.117
Brasilien	23.297	22.810
Spanien	23.287	23.064
China	22.705	23.552
Polen	20.086	19.622
Mexiko	19.421	20.117
Ungarn	12.321	12.826
Slowakei	11.951	11.947
Großbritannien	10.635	9.793
Italien	10.383	10.263
Indien	9.583	8.957
Frankreich	8.233	8.208
Österreich	7.791	7.938
Portugal	6.770	5.919
Argentinien	5.341	5.674
Südafrika	5.320	5.199
Türkei	4.670	4.334

Niederlande	3.661	3.620
Dänemark	3.422	3.184
Rumänien	1.964	1.821
Schweiz	1.885	1.793
Norwegen	1.618	1.584
Japan	1.338	1.376
Australien	1.284	1.308
Kanada	1.002	838
Chile	985	1.011
Südkorea	899	894
Slowenien	878	870
Ecuador	848	798
Belgien	782	3.561
Kroatien	758	746
Singapur	748	703
Finnland	606	590
Peru	603	530
Kolumbien	580	558
Malaysia	530	499
Bulgarien	516	513
Vereinigte Arabische Emirate	448	422
Thailand	427	423
Serbien	400	397
Ukraine	373	338
Taiwan	362	350
Neuseeland	285	276
Irland	277	263
Britische Jungferninseln	276	286
Griechenland	192	200
Estland	187	192
Litauen	155	143
Lettland	152	147
Bosnien and Herzegowina	150	143
Marokko	139	133
Mazedonien	122	123
Katar	109	118
Kenia	102	103
Vereinigte Republik Tansania	93	88
Albanien	82	81
Indonesien	69	67
Panama	63	60
Namibia	56	54
Luxemburg	55	51
Ghana	52	76
Saudi-Arabien	46	48
Botsuana	44	44

Senegal	43	41
Pakistan	39	61
Kasachstan	38	39
Montenegro	15	15
Coste d'Ivoire	11	0
Uruguay	11	13
Hongkong	2	3
Gesamtbelegschaft	602.659	614.082

BESCHÄFTIGTE NACH ART DES VERTRAGS UND ARBEITSZEIT, AUFGESCHLÜSSELT NACH GESCHLECHT
STAND 31. DEZEMBER

	MÄNNLICH		WEIBLICH		DIVERS		KEINE ANGABE		GESAMT	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Beschäftigte	478.929	489.917	123.664	124.125	37	7	29	-	602.659	614.082
Beschäftigte mit unbefristetem Arbeitsvertrag	467.444	473.198	118.893	117.902	36	4	29	33	586.402	591.137
Beschäftigte mit befristetem Arbeitsvertrag	11.485	16.719	4.771	6.223	1	3	-	-	16.257	22.945
Abrufkräfte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Beschäftigte in Vollzeit	455.323	-	101.569	-	37	-	29	-	556.958	-
Beschäftigte in Teilzeit	23.606	-	22.095	-	-	-	-	-	45.701	-

BESCHÄFTIGTE NACH MÄRKTEN STAND 31. DEZEMBER



BESCHÄFTIGTE NACH ART DES VERTRAGS UND ARBEITSZEIT, AUFGESCHLÜSSELT NACH MÄRKTEN STAND 31. DEZEMBER

	DEUTSCHLAND		EUROPA/ÜBRIGE MÄRKTE*		NORDAMERIKA		SÜDAMERIKA		ASIEN-PAZIFIK	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
Beschäftigte	284.032	293.338	203.499	203.424	44.815	47.072	32.004	31.740	38.309	38.508
Beschäftigte mit unbefristetem Arbeitsvertrag	280.398	285.935	195.005	193.767	44.091	45.791	30.474	30.019	36.434	35.625
Beschäftigte mit befristetem Arbeitsvertrag	3.634	7.403	8.494	9.657	724	1.281	1.530	1.721	1.875	2.883
Beschäftigte in Vollzeit	244.582	-	197.523	-	44.749	-	31.864	-	38.239	-
Beschäftigte in Teilzeit	39.450	-	5.976	-	66	-	140	-	70	-

*Ohne Deutschland

Kennzahlen zu Fremdarbeitskräften

Die Gesamtzahl (Kopfzahl) der im Unternehmen tätigen Fremdarbeitskräfte am 31.12.2025 betrug 20.430 (25.162).

Kennzahlen zu tarifvertraglicher Abdeckung und sozialem Dialog

Von Tarifverträgen abgedeckt sind 91,6 (92,0)% der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns, wobei sich diese Zahl entsprechend der Anforderungen der ESRS nur auf Beschäftigte in Ländern des EWR bezieht. Als Tarifvertrag gilt eine schriftliche Vereinbarung zwischen Gewerkschaften (beziehungsweise in ihrer Abwesenheit ordnungsgemäß gewählten Arbeitnehmervertretern) und Arbeitgebern, die unter anderem Arbeitszeit und Entgelt als Kernbestandteile regelt. 98,9 (99,1)% der Beschäftigten des Volkswagen Konzerns im EWR sind von Arbeitnehmervertretern abgedeckt. Es existieren Vereinbarungen mit den Beschäftigten über die Vertretung durch einen Europäischen Betriebsrat (EBR, EBR SE, EBR SEC).

TARIFVERTRAGLICHE ABDECKUNG UND SOZIALER DIALOG 2025

Abdeckungsquote (in %)	Tarifvertragliche Abdeckung	Sozialer Dialog
	Beschäftigte (nur EWR)	Vertretung am Arbeitsplatz (nur EWR)
0 - 19	Bulgarien, Estland, Irland, Kroatien, Lettland, Litauen	Irland
20 - 39	Griechenland, Luxemburg	-
40 - 59	Dänemark	-
60 - 79	Polen, Rumänien	Griechenland, Luxemburg
80 - 100	Belgien, Deutschland, Finnland, Frankreich, Italien, Niederlande, Norwegen, Österreich, Portugal, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn	Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Estland, Finnland, Frankreich, Italien, Kroatien, Lettland, Litauen, Niederlande, Norwegen, Österreich, Polen, Portugal, Rumänien, Schweden, Slowakei, Slowenien, Spanien, Tschechien, Ungarn

Die Angaben entsprechen dem Vorjahr, lediglich für Slowenien hat sich eine Veränderung bezüglich der tarifvertraglichen Abdeckung in die nächsthöhere Kategorie „80 - 100%“ ergeben.

Kennzahlen zu angemessenem Lohn

Als Referenzwerte für eine angemessene Entlohnung gemäß den Anforderungen der ESRS dienen innerhalb des EWR die gesetzlichen Mindestlohnvorschriften eines Landes. In den Ländern, wo diese nicht vorhanden sind, wird als Referenzwert der gesetzliche Mindestlohn eines Nachbarlandes mit ähnlichem sozio-ökonomischen Status verwendet. Da außerhalb des EWR keine einheitliche Methodik zur Festlegung eines Mindestlohns vorhanden ist, werden in erster Instanz die Referenzwerte der Living-Wage-Datenbank der Wage Indicator Foundation herangezogen, die in

den Anforderungen der ESRS als mögliche Datenquelle für Länder außerhalb des EWR aufgeführt wird. Aus dieser Datenbank werden die Referenzwerte für alle Länder außerhalb des EWR bezogen, in denen der Volkswagen Konzern Beschäftigte hat. Die zugrunde liegenden Referenzwerte wurden für den vorliegenden Bericht letztmalig im Oktober 2025 aktualisiert.

Die für die Berechnung der jeweiligen niedrigsten Bruttostundenlöhne herangezogenen Lohnbestandteile sind gemäß den Anforderungen der ESRS definiert und konzernweit einheitlich festgelegt. Für die Berechnung werden ausschließlich das Basisentgelt sowie garantierte Zusatzzahlungen berücksichtigt. Im Volkswagen Konzern existieren vielfach jedoch weitere variable Vergütungsbestandteile, die von dieser Berechnung nicht erfasst werden. Aus Sicht des Unternehmens können diese weiteren Vergütungsbestandteile einen elementaren Anteil der Entlohnung darstellen, die in der Betrachtung gemäß ESRS keine Berücksichtigung finden.

Für die Kennzahl werden die jeweils niedrigsten Bruttostundenlöhne der Gesellschaften mit dem Referenzwert des jeweiligen Landes verglichen. Anhand dieser Vergleiche wurde ermittelt, dass nahezu alle Beschäftigten des Konzerns oberhalb der jeweils angesetzten Referenzwerte entlohnt wurden. Im Vorjahr wurden die Referenzwerte in den folgenden Ländern nicht für alle Beschäftigten (Anteil/Anzahl der Beschäftigten) erreicht: Singapur (12,2%/86), Marokko (4,5%/6), Albanien (2,5%/2), Schweden (0,2%/49), Österreich (0,1%/5), Mexiko (0,1%/10), Brasilien (0,0%/1), Deutschland (0,0%/2).

In den Ländern, in denen im Berichtsjahr die oben genannten Referenzwerte nicht erreicht wurden, wurde eine Einzelfallprüfung hinsichtlich der lokal geltenden Mindestlöhne beziehungsweise der tarifvertraglich vereinbarten Mindestentlohnung ergänzt. Wenn die Einzelfallprüfung die Einhaltung der lokal geltenden Mindestlöhne beziehungsweise der tarifvertraglich vereinbarten Mindestentlohnung ergab, gelten diese Beschäftigten als angemessen entlohnt. Aufgrund der zusätzlichen durchgeführten Einzelfallprüfungen sind die Vorjahreswerte nicht mit den aktuellen Werten vergleichbar.

Für das Berichtsjahr 2025 ergaben diese Einzelfallprüfungen, dass fast alle Beschäftigten des Volkswagen Konzerns einen angemessenen Lohn im Sinne der ESRS erhalten. Eine Ausnahme gemäß ESRS (Anteil/Anzahl der Beschäftigten) besteht in Österreich (0,1%/4), wo keine gesetzlichen oder tariflichen Regulierungen für die betroffenen Beschäftigten existieren und der Mindestlohn des sozioökonomischen Nachbarlandes Deutschland knapp unterschritten wird. Eine weitere Ausnahme betrifft Beschäftigte in Singapur (23,8%/178), die jedoch je nach ausgeübter Tätigkeit weitere signifikante Vergütungsbestandteile zum Beispiel in Form von Verkaufsprovisionen erhalten. Diese Vergütungsbestandteile finden im Rahmen der ESRS-Anforderungen keine Berücksichtigung.

Kennzahlen zu Weiterbildung

Die durchschnittliche Zahl der Weiterbildungsstunden pro Beschäftigtem gemäß den Anforderungen der ESRS lag im Berichtsjahr 2025 bei 21,6 (18,9) Stunden. Basis der Berechnung sind die Daten der Beschäftigten von Dezember des Vorjahres bis Dezember des Berichtjahres. Als Weiterbildungsstunden gelten terminabhängige und terminunabhängige Präsenz- und Online-Trainings mit oder ohne Trainer (selbstgesteuert). Beim terminunabhängigen Lernen wird primär die genaue Qualifizierungszeit erfasst. Wenn dies technisch nicht möglich ist, wird der hinterlegte Sollwert je terminunabhängiger Weiterbildungsmaßnahme ausgewertet.

ARBEITS- UND GESUNDHEITSSCHUTZ

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Arbeits- und Gesundheitsschutz gemäß ESRS S1 behandelt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz

Durch eine Konzernrichtlinie ist geregelt, dass die Geschäftsführung jeder Gesellschaft zur Erfüllung der Aufgaben im Themenfeld Arbeits- und Gesundheitsschutz ausreichende finanzielle, personelle und sachliche Ressourcen zur Verfügung stellt und für ausreichende Qualifikation und Weiterbildung des Fachpersonals sorgt. Die Organisationseinheit Konzern Gesundheitswesen und Arbeitsschutz der Volkswagen AG ist beauftragt mit der Standardsetzung, Information und Kommunikation sowie Überwachung.

Verpflichtende Etablierung und fortlaufende Verbesserung eines Arbeits- und Gesundheitsschutz-Managementsystems

Der Konzern gibt den Gesellschaften über eine konzernweit gültige Richtlinie die Pflicht zur Einführung und Zertifizierung eines ISO 45001-Managementsystems an allen Produktionsstandorten mit über 1.000 Beschäftigten vor, die zur Förderung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes umgesetzt werden muss. Die Zertifizierung selbst liegt im Verantwortungsbereich der jeweiligen Gesellschaft. Im Rahmen des Konzernauditprogramms werden interne Audits auf Basis der ISO 45001-Anforderungen und der Konzernrichtlinie für Arbeits- und Gesundheitsschutz durchgeführt. Im Jahr 2025 wurden 2 (4) Konzernaudits durchgeführt. Der Abschluss der geforderten ISO 45001-Zertifizierungen ist bis Ende 2026 geplant.

Risikoanalyse in Bezug auf Arbeits- und Gesundheitsschutz auf Gesellschaftsebene und Maßnahmen zur Minimierung arbeitsbedingter Risiken

Um die aktuelle Performance der Konzerngesellschaften im Bereich Arbeits- und Gesundheitsschutz zu evaluieren, führte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr eine Risikoanalyse auf Ebene der Gesellschaften durch. Die Definition des Scopes der Risikoanalyse 2025 erfolgte anhand risikobasierter Kriterien unter Berücksichtigung der Ergebnisse des Vorjahres. Ergänzend zu der fragebogenbasierten Selbsteinschätzung der Gesellschaften in den Vorjahren führte der Konzern Arbeits- und Gesundheitsschutz zur Ermittlung beziehungsweise zum Ausschluss konkreter Risiken Remote-Testings, Vor-Ort-Inspektionen sowie Audits durch. So konnten Verbesserungspotenziale identifiziert und Maßnahmen zur Reduzierung nachhaltigkeitsbezogener Risiken eingeleitet werden. Im Rahmen der Kommunikation mit den Gesellschaften hat sich darüber ein regelmäßigerer Austausch ergeben. Aus den identifizierten Good Practices entstehen Potenziale für die Konzerngesellschaften.

Jährlich werden systematische Analysen zum Status quo des Arbeits- und Gesundheitsschutzes im Volkswagen Konzern durchgeführt, welche bei erkanntem Handlungsbedarf in Maßnahmen zur Minimierung arbeitsbedingter Gefährdungen münden. Diese umfassen alle Beschäftigten des Volkswagen Konzerns und werden diesen über gezielte Kommunikation zugänglich gemacht.

Mit den beschriebenen Maßnahmen fördert der Volkswagen Konzern den Arbeits- und Gesundheitsschutz der Beschäftigten und trägt so zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte im Rahmen des Arbeits- und Gesundheitsschutzes bei.

Die Wirksamkeit der Risikoanalyse und der daraus abgeleiteten Maßnahmen zur Minimierung arbeitsbedingter Risiken wird mittels einer stichprobenhaften Überprüfung der Gesellschaften – auch ohne festgestellte Risikoidikatoren – nachverfolgt.

Ziele im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz

Die Strategie Safety First sowie die Konzernrichtlinie zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sehen vor, dass alle Produktionsstandorte des Volkswagen Konzerns die Standards des ISO 45001-Managementsystems für Sicherheit und Gesundheit bei der Arbeit erfüllen. Bis Ende 2026 sollen alle Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) mit mehr als 1.000 Beschäftigten nach der ISO 45001 zertifiziert sein.

Die Entwicklung des Ziels wurde bewusst in Übereinstimmung mit der ILO-Empfehlung zur Zertifizierung von Arbeits- und Gesundheitsschutzmanagementsystem sowie den zu der damaligen Zeit vorherrschenden Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung vorangetrieben.

Gleichzeitig wurde im Entwicklungsprozess über die Beschränkung des Ziels auf Produktionsstandorte mit mehr als 1.000 Beschäftigten den besonderen lokalen Standort- und Brancheneigenschaften Rechnung getragen. Mit der zusätzlichen Berichterstattung über den Abdeckungsgrad der zertifizierten Managementsysteme wurden zudem spezifische Kapitalmarktanforderungen in die Berichterstattung integriert, die mittels ESG-Ratings an den Volkswagen Konzern herangetragen wurden.

Ein zentrales Element, um die Wirksamkeit der Maßnahmen zu bewerten, ist die Kennzahlenerhebung. Zur Überprüfung des Ziels wird jährlich analysiert, wie viele der konzernweiten Produktionsstandorte mit mehr als 1.000 Beschäftigten ISO 45001 zertifiziert sind und wie hoch der damit verbundene Abdeckungsgrad der Beschäftigten ist. Ende 2025 waren insgesamt 87 (80) Konzern-Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) nach ISO 45001 zertifiziert. Dies entspricht einem Abdeckungsgrad von 87 (74)% der Beschäftigten der Konzern-Produktionsstandorte (inklusive chinesische Joint Ventures) mit mehr als 1.000 Beschäftigten. Die Kennzahl errechnet sich durch die Division der Anzahl der Beschäftigten in zertifizierten Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten durch die gesamte Anzahl der Beschäftigten in Produktionsstandorten mit mehr als 1.000 Beschäftigten.

Seit der Zielsetzung wurden keine Änderungen am Ziel oder an der dem Ziel zugrunde liegenden Methodik vorgenommen. Durch den gezielten und stetigen Austausch mit den betroffenen Gesellschaften in den relevanten Steuerungsgremien ergaben sich Anzeichen für mögliche Hindernisse in der vollumfänglichen Zielerreichung. Dies ist unter anderem auf etwaige Adjustierungen der Zielvorgaben in einzelnen Gesellschaften zurückzuführen.

Neben der Anzahl der nach ISO 45001 zertifizierten Produktionsstandorte und deren Abdeckungsgrad der Beschäftigten nutzt der Volkswagen Konzern auch die Unfallhäufigkeit Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR) der Beschäftigten als wesentliche Kennzahl für die Berichterstattung. Diese wird als Unfallhäufigkeitsindex erhoben und gibt Auskunft darüber, wie viele Unfälle im Betrieb, bezogen auf die Summe aller geleisteten Arbeitsstunden, gemeldet wurden. Die zugrunde liegende Berechnungsformel lautet: Anzahl der gemeldeten Betriebsunfälle mit mindestens einem Ausfalltag multipliziert mit einer Million geteilt durch Anzahl der geleisteten Arbeitsstunden. Im Jahr 2025 lag die Unfallhäufigkeit im Volkswagen Konzern bei 6,2 (6,4).

Der Volkswagen Konzern legt großen Wert darauf, die LTIFR für alle Marken und Gesellschaften bis 2040 auf unter eins zu senken. Dieses Ziel wurde im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ formuliert und ist darin eine strategische Kennzahl, wobei das Ziel zur Unfallhäufigkeit unter Einbezug von ESG-Ratinganforderungen entwickelt worden ist. Die zur Erhebung der Kennzahl notwendige Dokumentationspflicht von Arbeitsunfällen ist in der Konzernrichtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz festgeschrieben.

Zudem greift das oben genannte Ziel Empfehlungen der ILO zum Arbeits- und Gesundheitsschutz sowie der zum Zeitpunkt der Entwicklung verwendeten Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung Global Reporting Initiative (GRI) auf. Die Ziele der Zertifizierung nach ISO 45001 und Anzahl der Arbeitsunfälle messen sich weder gegen einen bestimmten Basiswert noch gegen ein bestimmtes Basisjahr, da sich der Volkswagen Konzern an dem Anspruch misst, jedes Jahr möglichst wenige Arbeitsunfälle zu erreichen und davon keine mit Todesfolge.

Zur konzernweiten Information bei tödlichen Unfällen der Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte sowie anderer Arbeitskräfte, die an den Standorten des Volkswagen Konzerns tätig sind, greift das Unternehmen auf Konzernregelungen zurück. Auf dieser Basis können an allen Standorten Maßnahmen zur Vermeidung gleichartiger Unfälle ergriffen werden. Unfälle werden lokal analysiert und entsprechende Maßnahmen zur Prävention weiterer Unfälle eingeleitet.

Seit der Zielsetzung wurden keine Änderungen an den Zielen oder an der dem jeweiligen Ziel zugrunde liegenden Methodik vorgenommen.

Die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte wurden nicht in den Prozess der Festlegung der Ziele einbezogen.

Kennzahlen zu Arbeits- und Gesundheitsschutz

Auf der Grundlage gesetzlicher Anforderungen und/oder anerkannter Normen oder Leitlinien von einem Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit des Unternehmens sind 82 (83)% der Beschäftigten abgedeckt. Von einem solchen Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit, das von einer externen Partei geprüft oder zertifiziert wurde, sind 55 (46)% der Beschäftigten abgedeckt.

Im Berichtsjahr kam es zu 4 (4) Todesfällen aufgrund arbeitsbedingter Unfälle oder Erkrankungen. Die Meldung von Todesfällen aufgrund arbeitsbedingter Unfälle entspricht konzernweit dem Prozess zur Meldung tödlicher Unfälle und Großschadensereignisse der Konzernrichtlinie Arbeits- und Gesundheitsschutz im Volkswagen Konzern; die Meldung von Todesfällen aufgrund von arbeitsbedingten Erkrankungen richtet sich nach den jeweiligen nationalen Vorschriften. Bei einem Todesfall handelte es sich um einen Beschäftigten des Volkswagen Konzerns. Ein Todesfall betraf eine Fremdarbeitskraft. Zwei Todesfälle betrafen andere Arbeitskräfte wie zum Beispiel Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette an den Standorten des Volkswagen Konzerns.

Im Berichtsjahr ereigneten sich 9.917 (10.819) meldepflichtige Arbeitsunfälle von Beschäftigten, woraus sich gemäß ESRS S1-14 eine Total Recordable Injury Rate (TRIR) von 10,8 (11,7) signifikanten Arbeitsunfällen pro eine Million geleisteter Arbeitsstunden ergibt.

GLEICHBEHANDLUNG UND CHANCENGERECHTIGKEIT

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Vielfalt samt Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben, diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur, inklusives Arbeitsumfeld sowie chancengerechte Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreie Vergütung auch bezüglich der Geschlechter gemäß ESRS S1 behandelt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sind im Volkswagen Konzern die Organisationseinheiten Konzern Diversity und Frauenförderung, Volkswagen Group Academy sowie Konzern Personalwesen Management der Volkswagen AG zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

Der Volkswagen Konzern hat weltweit eine heterogene Beschäftigtenstruktur. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit von spezifischen Maßnahmen zur Sicherstellung von Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit. Die Verantwortung hierfür obliegt den Marken und Gesellschaften auf Basis der Bedürfnisse der jeweiligen Belegschaften.

Knüpfung der Konzernvorstands- und Managementvergütung an den Diversity-Index

Die kurzfristig variable Konzernvorstandsvergütung (Jahresbonus) ist im Rahmen des ESG-Faktors unter anderem an den sogenannten Diversity-Index gekoppelt, welcher sich aus dem Frauenanteil im Management sowie dem Internationalisierungsgrad im Top-Management zusammensetzt. Beide Bestandteile des Diversity-Index sind mit einem strategischen Ziel hinterlegt. Dies schafft einen direkten Anreiz auf Ebene des Konzernvorstands. Die Vergütungsrelevanz des Diversity-Index wird im Kapitel „Allgemeine Informationen“ näher beschrieben. Darüber hinaus wurde 2023 ein ESG-Faktor in die kurzfristig variable Vergütung (Jahresbonus) für das Management unterhalb des Konzernvorstands eingeführt. Im Rahmen dieses ESG-Faktors wurde der indexrelevante Frauenanteil im Management in der kurzfristig variablen Vergütung verankert.

Mit der Schaffung dieser Anreize auf Vorstands- und Managementebene wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung im Sinne der Vielfalt der Belegschaft sowie im Sinne chancengerechter Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreier Vergütung beigetragen.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme, aber auch die Förderung der Vielfalt selbst, wird über die Entwicklung des Diversity-Index nachgehalten. Mehr Informationen hierzu sind im Abschnitt „Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit“ zu finden.

Maßnahmen zur Schaffung eines inklusiven Arbeitsumfelds und der Gleichbehandlung von Beschäftigten

Der Konzern gibt den Gesellschaften über die konzernweit gültige Konzernrichtlinie HR Compliance Aktionsfelder bezüglich der Förderung von Vielfalt der Belegschaft, der Förderung einer diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreien Kultur, der Schaffung eines inklusiven Arbeitsumfelds sowie chancengerechter Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreier Vergütung vor. Diese Aktionsfelder umfassen die Integration dieser Themenbereiche in die Unternehmenswerte, -prozesse und -kommunikation sowie die Festlegung einer Ansprechperson. Ab einer bestimmten Gesellschaftsgröße muss die Funktion eines Diversity-Experten im Rahmen der lokalen Gesetzgebung eingerichtet werden. Im Rahmen der oben genannten Aktionsfelder sind Sensibilisierungsmaßnahmen für Beschäftigte und Führungskräfte für diese Themen umzusetzen. Umfang und Tiefe der Maßnahmen sind auf die Gesellschaftsgröße abgestimmt.

Damit wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung auf Beschäftigte durch die Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit aller Beschäftigten beigetragen. Diese entsteht durch die Vielfalt in der Belegschaft sowie eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur, ein inklusives Arbeitsumfeld und chancengerechte Entwicklungsperspektiven sowie diskriminierungsfreie Vergütung. Es handelt sich insgesamt um eine kontinuierliche Maßnahme. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit der Maßnahmen in der Regel auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

Anti-Diskriminierungsregelung

Im Jahr 2023 wurde konzernseitig eine neue Antidiskriminierungsrichtlinie erarbeitet und finalisiert. Diese wurde den Gesellschaften im Jahr 2024 zur Verfügung gestellt, um Regelungslücken zur Vermeidung von Diskriminierung im Einstellungs-, Vergütungs- und Beförderungsprozess zu schließen.

Seit 2024 erfolgt jährlich eine Erinnerung an die Konzerngesellschaften, die keine oder keine ausreichenden Regelungen zur Vermeidung von Diskriminierung implementiert haben.

Die Einführung dieser Regelung in den Konzerngesellschaften ist nicht bindend, wird allerdings durch den Konzern empfohlen. Im Berichtsjahr 2025 haben weitere 29 Gesellschaften eine Anti-Diskriminierungsregelung eingeführt.

Mit der Anti-Diskriminierungsregelung soll Abhilfe für die tatsächliche negative Auswirkung durch vereinzelte und individuelle Fälle von Ungleichbehandlung und Chancenungerechtigkeit geschaffen werden. Bezüglich potenzieller negativer Auswirkungen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf die Ungleichbehandlung von Beschäftigten hat der Bereich HR Compliance zudem die spezifische Konzernrichtlinie überarbeitet. Für den Einstellungsprozess wurde ergänzt, dass Entscheidungen über Einstellungen lediglich auf Basis der Qualifikation der Bewerberinnen und Bewerber erfolgen.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit in der Umsetzung der Maßnahme auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

Bereitstellung von Materialien für Führungskräfte

Für das Management und die Führungskräfte besteht konzernweit kontinuierlich das Angebot, sich hinsichtlich ihrer Vorurteilsfreiheit und der Wahrung von Chancengerechtigkeit zu qualifizieren und befähigen. Innerhalb der Volkswagen AG wird eine Auseinandersetzung aller Führungskräfte mit dem Thema „Unbewusste gruppenbezogene Vorurteile“ gefördert, um eine vorurteilsfreie Arbeitsumgebung sowie chancengerechte Prozesse zu schaffen. Diese sollen auf Basis eines Trainings dazu befähigt werden, ihre eigenen bereichsspezifischen Prozesse zu analysieren und passende Maßnahmen zur Sicherstellung der Chancengerechtigkeit und zum Abbau von Vorurteilen und Stereotypen in ihrem Bereich abzuleiten und zu implementieren. Darüber hinaus werden unterstützende Materialien zentral erarbeitet und den Marken und Gesellschaften zur Verfügung gestellt. Der Konzern regt dazu an, die in den Materialien beschriebenen Inhalte und Methoden in bestehende Qualifizierungen und Prozesse zu integrieren und an die lokalen Gegebenheiten anzupassen. Dies geschieht unter Beibehaltung des beschriebenen Ziels der vorurteilsfreien Arbeitsumgebung und der chancengerechten Prozesse.

Damit wird zur tatsächlichen positiven Auswirkung auf Beschäftigte durch die Vielfalt in der Belegschaft sowie eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur, ein inklusives Arbeitsumfeld sowie chancengerechte

Entwicklungsperspektiven und diskriminierungsfreie Vergütung beigetragen. Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nicht zentral, sondern aufgrund der Unterschiedlichkeit der Maßnahmen in der Regel auf lokaler oder Gesellschaftsebene nachverfolgt.

Erhebung und Veröffentlichung der Statistik zu Fehlverhalten und Sanktionsmaßnahmen

Der Volkswagen Konzern erhebt und veröffentlicht intern jährlich eine Statistik zu Fehlverhalten und Sanktionsmaßnahmen. Die regelmäßige Berichterstattung zur Disziplinarstatistik dient dazu, einerseits Transparenz zu schaffen und andererseits schnellstmöglich Gegenmaßnahmen ergreifen zu können, falls es zu Auffälligkeiten kommt. Die interne Veröffentlichung der Disziplinarstatistik dient zusätzlich zur Transparenz und Sensibilisierung, aber auch der Ermutigung der Beschäftigten, Fehlverhalten direkt anzusprechen oder zu melden.

Im Jahr 2025 wurde 30 (32) Beschäftigten des Volkswagen Konzerns aufgrund von Verstößen im Bereich Diskriminierung, Mobbing oder Stalking das Arbeitsverhältnis gekündigt.

Bei der Veröffentlichung der Statistik zu Fehlverhalten und Sanktionsmaßnahmen im Bereich Diskriminierung, Mobbing oder Stalking handelt es sich um eine Maßnahme, um Bewusstsein für die Konsequenzen von Ungleichbehandlung zu fördern und damit Diskriminierung vorzubeugen und tatsächliche negative Effekte auf die Beschäftigten durch vereinzelte Fälle von Ungleichbehandlung zu verhindern.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme wird nachgehalten, indem die Entwicklung der Fallzahlen durch den zuständigen Fachbereich des Konzerns stetig beobachtet wird und gegebenenfalls Maßnahmen eingeleitet werden.

Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

In der Konzernrichtlinie HR Compliance sind die Themen Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit beziehungsweise Vielfalt verankert. Die besondere Bedeutung dieses Handlungsfeldes wird im Volkswagen Konzern auch durch die Einführung des Diversity-Index als strategische Kennzahl der Personalstrategie, der Konzernstrategie und der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ unterstrichen, der auch Relevanz für die Vergütung der Konzernvorstände hat. Der Volkswagen Konzern strebt an, die Diversität im Unternehmen zu erhöhen (Näheres hierzu im Abschnitt „Knüpfung der Konzernvorstands- und Managementvergütung an den Diversity-Index“). Dazu gehört, dass Ziele für den prozentualen Frauenanteil im Management sowie für den Internationalisierungsgrad im Top-Management vorgegeben werden. Zusammengefasst werden diese beiden Zahlen seit 2017 im Diversity-Index. Er wird für die Beschäftigten des gesamten Volkswagen Konzerns erhoben, jedoch ohne Beschäftigte in der Entnahmephase von Zeitwertpapieren (Zeitwertpapier: Zeitguthaben aus Entgeltumwandlung), ohne Auszubildende und ohne Beschäftigte in passiver Phase der Altersteilzeit. Darüber hinaus werden abweichend von den Anforderungen der ESRS die chinesischen Joint Ventures in diesem strategischen KPI mit betrachtet. Mit diesem Index wird die Umsetzung der Ziele gemessen und gesteuert.

Aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen in den USA bleiben Beschäftigte von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG in den USA sowie von deren Tochtergesellschaften außerhalb der USA sowie sonstige in den USA Beschäftigte hinsichtlich des Frauenanteils bei der Bemessung des Diversity-Index unberücksichtigt. Hinsichtlich der Internationalisierung im Top-Management bleiben Beschäftigte von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG in den USA sowie sonstige in den USA Beschäftigte unberücksichtigt. Die Zielwerte der Sub-KPIs werden jeweils um 0,4 Prozentpunkte reduziert, was zu einem Ziel-Indexwert von 154 für das Berichtsjahr führt (vor Anpassung 157). Die im Folgenden berichteten Vorjahreswerte (Ist und Ziel) wurden nicht nachträglich an dieses Vorgehen angepasst.

Der Frauenanteil im Management, bestehend aus den Mitarbeiterkreisen Management, Oberes Management sowie Top-Management (inklusive Konzern- und Markenvorstände), lag im Jahr 2025 bei 20,3 (19,9)%. Das angepasste Zwischenziel von 19,8 (19,0)% für dieses Jahr wurde damit erreicht. Bis 2028 will der Volkswagen Konzern den Frauenanteil im Management auf 23,2% steigern. Das stellt ein Plus von 11,1 Prozentpunkten gegenüber dem Basiswert von 12,1% aus dem Jahr 2016 dar. Für den Internationalisierungsgrad im Top-Management, dem obersten der drei Managementkreise, wurde das angepasste Ziel für das Jahr 2025 von mindestens 24,6 (24,1)% festgelegt und im abgelaufenen Berichtsjahr mit 28,6 (29,1)% erreicht. Bis 2028 will der Volkswagen Konzern den Internationalisierungsgrad im Top-Management auf 28,1% steigern. Für das Zwischenziel im Jahr 2026 plant der Volkswagen Konzern den Frauenanteil im

Management auf 21,3% und den Internationalisierungsgrad im Top-Management auf 27,5% zu steigern. Die Werte für den Frauenanteil im Management und die Internationalisierung im Top-Management werden gleichgewichtet in den Diversity-Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf 100 gesetzt wurde. Für das Jahr 2025 war eine Steigerung dieses Indexes auf 154 (149) geplant. Dieser Zielwert wurde mit dem Wert von 168 (168) übertroffen.

Der Diversity-Index wurde bereits 2017 begründet, in der geltenden Konzernstrategie und Group People Strategy als KPI fortgeschrieben und im Berichtsjahr wie oben beschrieben angepasst. Im Jahr 2024 wurde er auch in der regenerate+ als Top-KPI mit aufgenommen. Der Aufsichtsrat hat entschieden, den Diversity-Index für die kurzfristig variable Vergütung (Jahresbonus) der Vorstandsmitglieder im Rahmen des ESG-Faktors als Leistungskriterium für das Teilziel „Soziales“ festzulegen. Durch die Beteiligung der Arbeitnehmervertreter sind bei dieser Entscheidung die Belegschaftsinteressen repräsentiert.

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf eine diskriminierungs-, gewalt- und belästigungsfreie Kultur und ein inklusives Arbeitsumfeld sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen wird nicht nachverfolgt.

Kennzahlen zu Diversität

Die nachstehenden Tabellen zeigen die Geschlechterverteilung nach Anzahl und prozentualer Verteilung auf Managementebene sowie die Verteilung der Beschäftigten nach Altersgruppen. Im Gegensatz zu dem im Diversity-Index enthaltenen Frauenanteil beinhaltet die Geschlechterverteilung an dieser Stelle ausschließlich den Top-Managementkreis (inklusive Konzern- und Markenvorstände) und nicht den Oberen Managementkreis sowie den Managementkreis.

GESCHLECHTERVERTEILUNG AUF TOP-MANAGEMENTEBENE

Geschlecht	2025		2024	
	Beschäftigte	Prozentuale Verteilung	Beschäftigte	Prozentuale Verteilung
Männlich	385	86,7	421	87,7
Weiblich	59	13,3	59	12,3
Divers	-	-	-	-

BESCHÄFTIGTE NACH ALTERSGRUPPEN STAND 31. DEZEMBER

Altersgruppe (Prozentuale Verteilung)	2025	2024
Unter 30 Jahre	15,2	16,1
30 - 50 Jahre	56,9	56,9
Über 50 Jahre	27,9	27,0

Kennzahlen zu Verdienstunterschieden und jährlicher Bruttogesamtvergütung

Das geschlechtsspezifische Verdienstgefälle (Gender Pay Gap) beschreibt den Unterschied im Durchschnittsverdienst von Frauen und Männern. Im vorliegenden Bericht wird der unbereinigte Gender Pay Gap aufgezeigt. Er zeigt den prozentualen Unterschied im durchschnittlichen Bruttostundenverdienst von Männern und Frauen ohne Berücksichtigung struktureller Unterschiede. Im Berichtsjahr lag er im Volkswagen Konzern bei 9 (13)%. Dieser Wert liegt 4 Prozentpunkte unter dem Vorjahr. Veränderungen im Gender Pay Gap lassen sich nicht eindeutig einem einzelnen Faktor zuordnen. Die Kennzahl wird unter anderem von sich verändernden Belegschaftsstrukturen oder organisatorischen Einflüssen geprägt, die sich gegenseitig überlagern. Die Wirkung der einzelnen Faktoren ist daher nicht isoliert messbar, und Veränderungen sind selten eindeutig kausal begründbar.

Der unbereinigte Gender Pay Gap wird berechnet, indem die Differenz zwischen dem durchschnittlichen Lohn der männlichen Beschäftigten und dem durchschnittlichen Lohn der weiblichen Beschäftigten gebildet wird. Diese Differenz wird anschließend durch den durchschnittlichen Stundenlohn der männlichen Beschäftigten geteilt und mit 100 multipliziert, um den Wert in Prozent zu erhalten.

Die durchschnittlichen Stundenlöhne je Geschlecht werden auf Basis der jährlichen Bruttogesamtvergütung der Beschäftigten berechnet. Diese umfasst unter anderem die Vergütung für geleistete Arbeit im Berichtsjahr (Vergütung von Arbeitsstunden einschließlich Überstunden, Schichtzuschlägen) sowie die Vergütung für Ausfallstunden/Abwesenheit, also zum Beispiel Urlaubsgeld, Feiertage, Krankheit und sonstige Ausfälle. Diese Bruttogesamtvergütung wird durch die jährlichen Arbeitsstunden inklusive Überstunden, die im Zeiterfassungssystem registriert sind, entsprechend nach Geschlecht geteilt.

Im Unterschied zum unbereinigten berücksichtigt der bereinigte Gender Pay Gap Faktoren wie Qualifikation, Berufserfahrung, Tätigkeitssystem oder Position. Er zeigt also den verbleibenden Lohnunterschied zwischen Männern und Frauen mit vergleichbaren Merkmalen. Dieser Wert fällt gemäß vorliegenden volkswirtschaftlichen Daten in der Regel deutlich niedriger aus als der unbereinigte Wert.

Das Verhältnis der jährlichen Bruttogesamtvergütung der höchstbezahlten Einzelperson zum Median der jährlichen Bruttogesamtvergütung aller Beschäftigten (ohne die am höchsten bezahlte Einzelperson) lag bei rund 162 (195). Dieser Wert liegt 17% unter dem des Vorjahres. Die Vergütung der höchstbezahlten Einzelperson lag im Geschäftsjahr 2025 unter der jährlichen Bruttogesamtvergütung des Vorjahres. Für die Medianberechnung wurde ein Näherungsverfahren auf Basis der Medianvergütung und des Durchschnittseinkommens der Gesellschaften sowie der Einkommensverteilung innerhalb der Gesellschaften vorgenommen. Für die Berechnung der Durchschnittseinkommen der Beschäftigten der Gesellschaften wurde die gleiche Definition der jährlichen Bruttogesamtvergütung herangezogen wie für die Ermittlung des Verdienstgefälles zwischen Frauen und Männern.

SONSTIGE ARBEITSBEZOGENE RECHTE

In diesem Abschnitt werden die Nachhaltigkeitsaspekte Kinderarbeit und Zwangsarbeit gemäß ESRS S1 behandelt.

Maßnahmen im Zusammenhang mit sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

Für die Umsetzung von Maßnahmen im Themenfeld sonstige arbeitsbezogene Rechte sind im Volkswagen Konzern die Organisationseinheiten Group HR Compliance der Volkswagen AG sowie die jeweiligen Personalabteilungen auf Gesellschaftsebene zuständig, die durch ihre personellen sowie finanziellen Ressourcen kontinuierlich auf die wesentlichen Auswirkungen für die Beschäftigten positiven Einfluss nehmen und zur Erreichung der gesetzten Ziele beitragen.

Mindeststandards zur Prävention von Verstößen gegen grundlegende Menschenrechte im Einstellungsprozess

Zur besseren Durchsetzung von Sozialstandards und der Wahrung der Menschenrechte wurden verschiedene Basismaßnahmen eingeführt sowie bereits eingeführte Maßnahmen um einen menschenrechtsschützenden Fokus erweitert. Auf diese Weise werden im Rahmen der Einstellungsprozesse von Volkswagen bei externen Einstellungen für alle Beschäftigten, die ein befristetes oder unbefristetes Ausbildungs- beziehungsweise Arbeitsverhältnis mit einer Gesellschaft des Volkswagen Konzerns eingehen, Identitäts- und Altersprüfungen durchgeführt. Zusätzlich wird die lokal gültige Mindestaltersgrenze geprüft, die eine Anstellung zur Beschäftigung erlaubt. Ergänzend erfolgt bei Vertragsabschluss eine Dokumentation der freiwilligen Willenserklärung sowie eine bestätigende Unterschrift bei Vertragsabschluss in Form eines Job-Offer-Letters.

Bei Abweichungen vom Standard-Einstellungsprozess werden eine Dokumentation erstellt sowie eine Entscheidung nach dem Mehr-Augen-Prinzip getroffen. Abweichungen von der Prüfung der Mindestaltersgrenze sind nicht gestattet, um die Vermeidung von Kinderarbeit sicherzustellen. Die Maßnahme gilt konzernweit im Einstellungsprozess für potenzielle neue Beschäftigte sowie in der Umsetzung für Beschäftigte im HR-Bereich. Die Maßnahme erfolgt kontinuierlich.

Mit den Maßnahmen zur Verbesserung des Einstellungsprozesses trägt der Volkswagen Konzern zu den tatsächlichen und potenziellen positiven Auswirkungen auf Beschäftigte durch die Förderung der Einhaltung von Sozial- und Menschenrechten auch über die lokalen gesetzlichen Standards hinaus bei.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird nachgehalten, indem, basierend auf einem risikobasierten Ansatz, jährlich die Einhaltung der Maßnahmen überprüft wird.

Ziele im Zusammenhang mit sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. Derzeit sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS in Bezug auf Kinder- und Zwangsarbeit definiert. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen bezüglich der im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen werden aktuell nicht nachverfolgt. Auf Basis unserer Unternehmenswerte duldet der Volkswagen Konzern keinerlei Kinder- und Zwangsarbeit.

Kennzahlen zu sonstigen arbeitsbezogenen Rechten

DISKRIMINIERUNG, BELÄSTIGUNG UND WEITERE BELEGSCHAFTSTHEMEN

	2025	2024
Gesamtanzahl festgestellte schwere Regelverstöße Diskriminierung und Belästigung	20	22
Gesamtzahl festgestellte schwere Regelverstöße weitere Belegschaftsthemen	4	2
Von nationalen Kontaktstellen für multinationale Unternehmen der OECD gemeldet	-	-
Gesamtbetrag Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen (Tsd. €) ¹	-	9

1 Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung innerhalb des sonstigen betrieblichen Aufwands erfasst, aber nicht individuell ausgewiesen, und kann auch Sachverhalte aus Vorjahren umfassen.

VERLETZUNG VON MENSCHENRECHTEN

	2025	2024
Festgestellte schwerwiegende Menschenrechtsverstöße gem. LkSG ²	-	-
Gesamtbetrag Geldbußen, Sanktionen und Schadensersatzzahlungen (Tsd. €) ¹	-	-

1 Dieser Betrag wird in der Gewinn- und Verlustrechnung innerhalb des sonstigen betrieblichen Aufwands erfasst, aber nicht individuell ausgewiesen, und kann auch Sachverhalte aus Vorjahren umfassen.

2 Da sich das LkSG an den Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, an der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit und an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert, kann davon ausgegangen werden, dass die festgestellten Verstöße mit LkSG-Relevanz insoweit Verstößen gegen die Rahmenwerke entsprechen.

Nachhaltigkeit in der Lieferkette

Wir wollen unserer rechtlichen, sozialen und ökologischen Verantwortung nicht nur im eigenen Konzern, sondern auch in unserer globalen Lieferkette gerecht werden.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND RISIKEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

Dieses Kapitel beschreibt die Nachhaltigkeit in der Lieferkette des Volkswagen Konzerns mit Fokus auf die Anforderungen des ESRS S2. Der Volkswagen Konzern berücksichtigt in seinem Managementsystem mit Bezug zur Lieferkette sowohl menschenrechtliche als auch umweltbezogene Themen integrativ. Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden menschenrechtliche und umweltbezogene Aspekte in der vor- und nachgelagerten Lieferkette des Volkswagen Konzerns bewertet. Da globale Lieferketten oft sehr komplex und nicht immer vollständig transparent sind, haben wir in Fällen fehlender Informationen zu potenziellen Auswirkungen vorsorglich eher restriktive Annahmen getroffen und mögliche Auswirkungen im Zweifel zu unseren eigenen Ungunsten bewertet. Weitere Informationen finden sich im Kapitel „Allgemeine Informationen“ unter „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“.

Die Wesentlichkeitsanalyse zeigt, dass insbesondere Arbeitskräfte von direkten und indirekten Lieferanten in der vorgelagerten Lieferkette wesentlich von positiven und negativen Auswirkungen betroffen sind beziehungsweise sein können. Als Lieferanten gelten auch unsere Joint Ventures, sofern sie in dieser Rolle agieren.

Die betrachtete Lieferkette umfasst Produzenten von Bauteilen, Maschinen, Werkzeugen und Ausrüstung, Rohstofflieferanten sowie Dienstleister im Produktentstehungsprozess, wie zum Beispiel IT-Services, Bauunternehmen, Kantinen- und Reinigungsdienste. Auch nachgelagerte Akteure wie Recyclingdienstleister werden berücksichtigt, sofern sie in einer Lieferantenbeziehung zum Konzern stehen. Leiharbeitsfirmen und Selbstständige zählen ebenfalls dazu, sofern sie über die Konzern Beschaffung beauftragt werden. Händler sowie Kundinnen und Kunden wurden hier nicht betrachtet.

Im Rahmen unseres Managementkonzepts Responsible Supply Chain System (ReSC-System) und den darin verankerten Maßnahmen hat der Volkswagen Konzern ein Verständnis dafür entwickelt, inwiefern Arbeitskräfte mit bestimmten Merkmalen und Arbeitskräfte, die in einem bestimmten Umfeld arbeiten beziehungsweise bestimmte Tätigkeiten ausführen, stärker von Auswirkungen betroffen sein können. Dies schließt auch besonders schutzbedürftige Gruppen entlang der Lieferkette ein und umfasst Arbeitskräfte, die aufgrund ihrer Beschäftigungsform, ihres Alters, ihrer Herkunft oder anderer Merkmale einem erhöhten Risiko ausgesetzt sein können. In Einzelfällen zählen dazu beispielsweise junge Arbeitskräfte und Wanderarbeiter. Diese Erkenntnisse wurden in der Wesentlichkeitsanalyse berücksichtigt und fließen in die Gestaltung von präventiven, mitigierenden und abhelfenden Maßnahmen ein.

WESENTLICHE THEMEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkungen	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Arbeitsbedingungen				
Diese Auswirkung geht von der Sicherstellung des Wohlergehens von Arbeitnehmenden insbesondere im näheren Geschäftsumfeld, etwa bei direkten Lieferanten und deren Vertragspartnern, aus, zum Beispiel durch Reduzierung von Unfallrisiken durch Arbeitsschutzmaßnahmen, Zugang zu Gesundheitsversorgung und Schulungen und Stärkung der wirtschaftlichen Unabhängigkeit vulnerabler Gruppen.	+			
Die Auswirkung besteht durch die Gefährdung des Wohlergehens von Arbeitnehmenden, zum Beispiel durch unsichere und unfaire Arbeitsbedingungen, unzureichende Maßnahmen zur Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz, unangemessen niedrige Löhne und überhöhte Arbeitszeit. Zum Beispiel beeinträchtigen unzureichende Löhne grundlegende Menschenrechte wie etwa Nahrung, Gesundheit, Bildung und angemessene Lebensbedingungen.	-			
				
Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit für alle				
Diese Auswirkung tritt über die Gewährleistung von Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit für Arbeitnehmende insbesondere im näheren Geschäftsumfeld, etwa bei direkten Lieferanten und deren Vertragspartnern, auf, zum Beispiel durch die Vermeidung aller Formen von Diskriminierung, Einschüchterung, Belästigung und ungerechtfertigter Benachteiligung, ein.	+			
Diese Auswirkung geht von der Gefährdung der Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit von Arbeitnehmenden aus, zum Beispiel durch unzureichende Maßnahmen zur Verhinderung von Diskriminierung und Gewalt oder durch ein erhebliches geschlechtsspezifisches Lohngefälle.	-			
				
Sonstige arbeitsbezogene Rechte				
Diese Auswirkung geht von der Sicherstellung der Einhaltung von Menschenrechten für Arbeitnehmende insbesondere im näheren Geschäftsumfeld, etwa bei direkten Lieferanten und deren Vertragspartnern, aus, zum Beispiel durch Vermeidung von Zwangs- und Kinderarbeit sowie Einhaltung grundlegender arbeitsbezogener Rechte.	+			
Diese Auswirkung geht von der Gefährdung von Menschenrechten, insbesondere Zwangs- und Kinderarbeit von Arbeitnehmenden, aus.	-			
				
Es besteht durch die Gefährdung von Menschenrechten von Arbeitnehmenden, insbesondere Zwangs- und Kinderarbeit, ein finanzielles Risiko zum Beispiel in Bezug auf Straf- beziehungsweise Kompensationszahlungen in Folge von Rechtsverletzungen oder Meldeverfahren, Einschränkungen des Marktzugangs, Fahrzeugrückrufe und Nacharbeit sowie Reputationsschäden und die Refinanzierung des Konzerns.				



Chance



Positive Auswirkung



Tatsächliche Auswirkung



Vorgelagerte Wertschöpfungskette



Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)



Risiko



Negative Auswirkung



Potenzielle Auswirkung



Eigener Geschäftsbereich



Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)



Nachgelagerte Wertschöpfungskette



Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten wesentlichen Auswirkungen und das finanzielle Risiko haben Einfluss auf die Lieferkette des Konzerns. Übergeordnet findet das Thema Arbeitskräfte in der Lieferkette in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ Berücksichtigung. Im Fokus steht die Gestaltung verantwortungsvoller und nachhaltiger Lieferketten. Im Bereich Beschaffung wurde ein umfassendes Strategieprogramm angestoßen, das unter anderem auf die Stärkung der Nachhaltigkeit und die konsequente Umsetzung von regenerate+ abzielt.

Mit Bezug auf die Auswirkungen und das Risiko in den Bereichen Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit und sonstige arbeitsbezogene Rechte setzt der Konzern auf eine Kombination aus präventiven, mitigierenden und abhelfenden Maßnahmen des ReSC-Systems.

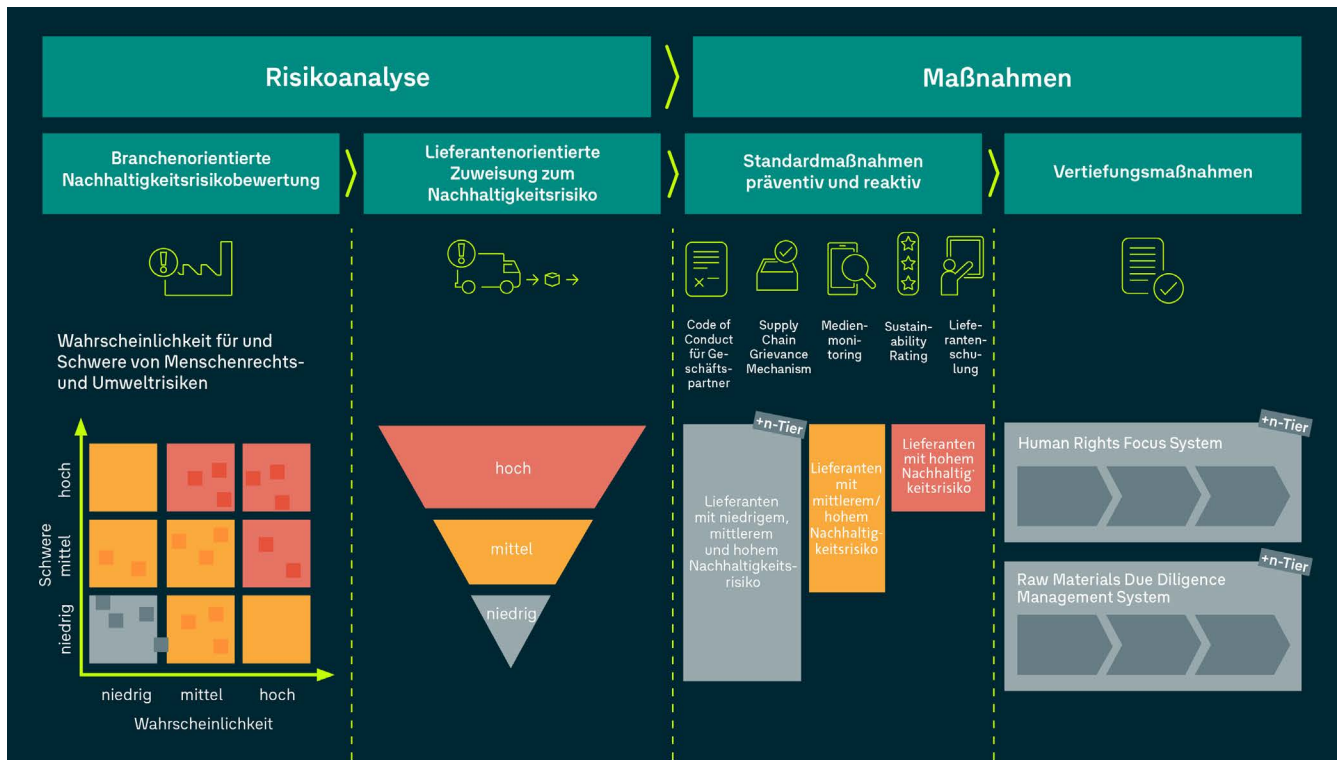
Die Maßnahmen können dazu beitragen, Verstöße gegen die Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen Konzerns in Bezug auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte zu verhindern. Sie stärken die Rechte von Arbeitskräften in der vor- und nachgelagerten Lieferkette und ermöglichen es, bei Nichteinhaltung Abhilfe einzufordern.

MANAGEMENTKONZEPT: RESPONSIBLE SUPPLY CHAIN SYSTEM

Die Achtung von Menschenrechten und der Schutz der Umwelt entlang der Lieferkette sind zentrale Anliegen des Volkswagen Konzerns. Nachhaltiges Wirtschaften ist für uns untrennbar mit ethischem und integrem Handeln verbunden. Mit dem Responsible Supply Chain System (ReSC-System) haben wir ein umfassendes Managementsystem etabliert, das menschenrechtliche und umweltbezogene Aspekte in der Lieferkette frühzeitig identifizieren und systematisch adressieren soll. Es zielt darauf ab, negativen Auswirkungen und Risiken entgegenzuwirken oder abzustellen, positive Auswirkungen und gegebenenfalls Chancen zu fördern und die Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten kontinuierlich zu verbessern.

Das ReSC-System des Volkswagen Konzerns ist auf die Achtung und Förderung der weltweit geltenden Vorschriften zum Schutz der Menschenrechte ausgerichtet. Es lehnt jegliche Form von Kinder- und Zwangsarbeit, moderner Sklaverei und Menschenhandel ab. Die Ausgestaltung des Systems berücksichtigt zentrale internationale Rahmenwerke, darunter die Leitsätze der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD-Leitsätze) für multinationale Unternehmen, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO) – einschließlich der Bestimmungen zu prekären Beschäftigungsverhältnissen –, die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, die Zehn Prinzipien des UN Global Compact sowie den OECD-Leitfaden für verantwortungsvolle Lieferketten von Mineralien aus Konflikt- und Hochrisikogebieten.

Diese Standards bilden gemeinsam mit konzerninternen Zielen, Regeln und Richtlinien die normative Grundlage für die menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichtenprozesse im Volkswagen Konzern. Das ReSC-System ist dabei als risikobasierter Managementansatz ausgestaltet, der eine strukturierte Grundlage für die Umsetzung und Weiterentwicklung entsprechender Maßnahmen bietet. Es orientiert sich an den Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) und vergleichbarer gesetzlicher Regelwerke und ermöglicht eine proaktive Auseinandersetzung mit unternehmerischen Sorgfaltspflichten. Die Angemessenheit und Wirksamkeit des Systems sowie seine Übereinstimmung mit relevanten Rahmenwerken werden regelmäßig überprüft und bei Bedarf weiterentwickelt. Die Lieferkette des Volkswagen Konzerns ist aufgrund der Diversität seiner Produkte äußerst komplex, global weit verzweigt und einem ständigen Wandel unterworfen. Sie erstreckt sich über mehr als 63.000 Lieferantenstandorte in 93 Ländern weltweit. Das ReSC-System gilt konzernweit für alle direkten Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Lieferkette und begleitet den gesamten Beschaffungsprozess. Darüber hinaus werden anlass- und risikobezogen auch indirekte Lieferanten einbezogen. Es folgt einem risikobasierten Steuerungsansatz und setzt bereits vor dem Zustandekommen einer Vertragsbeziehung an, also noch bevor Lieferzeiten und Einkaufspreise verhandelt werden. Die zentrale Steuerungslogik beruht auf einer regelmäßigen Risikoanalyse auf Lieferantenebene.



Die Risikoanalyse bildet den ersten Schritt im ReSC-System. Sie erfolgt auf Basis des jeweiligen Geschäftsmodells der Lieferanten sowie interner und externer Datenquellen zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken. Auf Grundlage dieser Bewertung werden Lieferanten in Risikoklassen (niedrig, mittel, hoch) eingestuft. Das zugeordnete Nachhaltigkeitsrisiko dient zur Orientierung, um abzuschätzen, zu welchem Grad die identifizierten Auswirkungen bei dem jeweiligen Lieferanten auftreten können. Für Lieferanten mit einem geringen Nachhaltigkeitsrisiko wird zusätzlich ein Länderrisikoscore berücksichtigt, um regionale Risikofaktoren in die Bewertung einzubeziehen. Liegt ein erhöhtes Länderisiko für den Produktionsstandort des Lieferanten vor, so wird er in den mittleren Risikobereich hochgestuft. Auf Basis der Risikoeinstufung wird dem Lieferanten ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation der identifizierten Auswirkungen zugeordnet. Lieferanten mit einer hohen Risikoeinstufung durchlaufen beispielsweise den Sustainability Rating (S-Rating)-Prozess. Die Risikoanalyse wird regelmäßig aktualisiert und geeignete Maßnahmen im Rahmen des ReSC-Systems weiterentwickelt. Zu den Maßnahmen zählen sowohl Standardmaßnahmen wie unter anderem die Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner, der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM), das Medienmonitoring, das S-Rating und Lieferantenschulungen als auch vertiefende Maßnahmen, zu denen das Human Rights Focus System (HRFS) und das Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS) zählen.

Die konkreten Maßnahmen sind im Abschnitt „Maßnahmen des Responsible Supply Chain System“ beschrieben.

Die Verantwortung für das ReSC-System ist auf mehreren Ebenen im Volkswagen Konzern verankert. Die strategische Gesamtverantwortung liegt beim Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, das den Geschäftsbereich der Markengruppe Core verantwortet und damit auch die übergeordnete Verantwortung für die Konzern Beschaffung trägt. Die operative Steuerung der Nachhaltigkeitsthemen in der Lieferkette obliegt der Abteilung Konzern Beschaffung Nachhaltigkeit der Volkswagen AG.

Die Umsetzung des ReSC-Systems erfolgt in enger Abstimmung mit dem konzernweiten Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit sowie den Funktionen Group Compliance und Group Legal. Im Rahmen dieses Netzwerks sind weltweit über 130 Expertinnen und Experten eingebunden. Das ReSC-System wird regelmäßig überprüft, und es werden bei Bedarf Handlungsempfehlungen zur Weiterentwicklung abgeleitet.

Die Umsetzung des Managementkonzepts ist konzernweit verbindlich geregelt. Sie ist in einer Konzernrichtlinie verankert, die für alle kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gilt. Die Übertragung in lokale Richtlinien wird jährlich stichprobenartig überprüft.

Die für die Implementierung erforderlichen Strukturen und Prozesse sind in konzernweiten Richtlinien und Prozessunterlagen dokumentiert. Diese stehen konzernintern den zuständigen Funktionen zur Verfügung. Relevante Informationen – einschließlich des Code of Conduct für Geschäftspartner – werden zudem öffentlich zugänglich gemacht.

MAßNAHMEN DES RESPONSIBLE SUPPLY CHAIN SYSTEM

Der Volkswagen Konzern begegnet den im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten negativen Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstigen arbeitsbezogenen Rechten in der Lieferkette mit einem systematischen Maßnahmenansatz. Dieser ist integraler Bestandteil des ReSC-Systems und umfasst sowohl präventive als auch reaktive Elemente.

Die beschriebenen Maßnahmen zielen darauf ab, potenzielle Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner wie arbeitsbezogene Rechte in der Lieferkette zu identifizieren, zu beenden und die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferanten kontinuierlich zu verbessern. Darüber hinaus ermöglichen sie es, auf tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen angemessen zu reagieren. Im Fall der sonstigen arbeitsbezogenen Rechte wurde zusätzlich ein wesentliches finanzielles Risiko identifiziert, das ebenfalls durch die Maßnahmen gemanagt wird. Gleichzeitig sollen positive Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstigen arbeitsbezogenen Rechten in der Lieferkette gezielt gefördert werden. Eine tatsächlich positive Auswirkung zeigt sich jeweils insbesondere im näheren Geschäftsumfeld – etwa bei direkten Lieferanten und deren Vertragspartnern. Diese Wirkung beruht unter anderem auf dem Code of Conduct für Geschäftspartner, dem Self Assessment Questionnaire (SAQ) sowie auf durchgeführten Audits. Bezogen auf Arbeitsbedingungen ergibt sich zudem ein positiver Einfluss insbesondere durch Initiativen in der Kautschukverarbeitung in Indonesien. Im Hinblick auf Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit resultieren zudem positive Effekte vor allem aus Schulungen und Sensibilisierungsmaßnahmen. Sonstige arbeitsbezogene Rechte werden auch über unsere Mitgliedschaft in der Responsible Mica Initiative gestärkt.

In diesem Zusammenhang werden die im ESRS 1 vorgegebenen Nachhaltigkeitsaspekte adressiert, die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als wesentlich identifiziert wurden:

- > Arbeitsbedingungen: Arbeitszeit, angemessene Entlohnung, sozialer Dialog, Vereinigungsfreiheit einschließlich der Existenz von Betriebsräten, Tarifverhandlungen sowie Gesundheitsschutz und Sicherheit.
- > Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit: Gleichstellung der Geschlechter, gleicher Lohn für gleiche Arbeit, Beschäftigung und Inklusion von Menschen mit Behinderung, Maßnahmen gegen Gewalt und Belästigung sowie Vielfalt.
- > Sonstige arbeitsbezogene Rechte: Kinderarbeit, Zwangsarbeit, angemessene Unterbringung sowie Zugang zu Wasser- und Sanitäreinrichtungen.

Im Berichtsjahr 2025 wurden sowohl Standard- als auch Vertiefungsmaßnahmen umgesetzt, um wesentliche potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Lieferkette zu minimieren. Die Maßnahmen adressieren menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken. Eine Trennung erfolgt nicht, da die zugrunde liegenden Prozesse integrativ ausgestaltet sind.

Die Maßnahmen werden kontinuierlich weiterentwickelt und auf ihre Wirksamkeit überprüft. Eine detaillierte Beschreibung der einzelnen Maßnahmen erfolgt in den nachfolgenden Abschnitten.

Standardmaßnahmen als Fundament des Responsible Supply Chain System

Bestätigung des Code of Conduct für Geschäftspartner

Vor der Abgabe eines Angebots müssen direkte Lieferanten grundsätzlich bestätigen, dass sie der Geltung der Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner zur Kenntnis nehmen. Diese Kenntnisnahme müssen sie nach

dem Ablauf einer Frist von zwölf Monaten bei erneuter Angebotsabgabe aktualisieren. Darüber hinaus ist der Code of Conduct für Geschäftspartner bei Vergabe grundsätzlich Vertragsbestandteil.

Um die Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner auch in die tiefergelagerte Lieferkette weiterzureichen, fordern wir die Lieferanten dazu auf, die Anforderungen unseres Code of Conduct für Geschäftspartner an ihre direkten Geschäftspartner weiterzureichen. Ziel ist es, die Einhaltung menschenrechtlicher und umweltbezogener Standards entlang der gesamten Lieferkette zu erreichen.

Der Code of Conduct für Geschäftspartner basiert auf international anerkannten Rahmenwerken, darunter die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation, die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte der Vereinten Nationen, die Zehn Prinzipien des UN Global Compact sowie der OECD-Leitfaden für verantwortungsvolle Lieferketten von Mineralien aus Konflikt- und Hochrisikogebieten. Darüber hinaus fließen konzerninterne Ziele, Regeln und Richtlinien in die Ausgestaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner ein.

Alle wesentlichen Nachhaltigkeitsaspekte zu Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengleichheit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte von Arbeitskräften in der Lieferkette sind im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.

Supply Chain Grievance Mechanism

Der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) ist eine kontinuierliche Maßnahme und dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte oder indirekte Lieferanten des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen des SCGM werden erforderliche und fallspezifische Maßnahmen zur Abstellung von identifizierten Verstößen, in Abhängigkeit der Schwere und Art des Verstoßes, ermittelt. Die Wirksamkeit des Mechanismus und von Abhilfemaßnahmen werden nachverfolgt.

Weitere Informationen hierzu finden sich unter „Abhilfe und Beschwerdekanäle“.

Medienmonitoring

Zur Wahrnehmung ihrer menschenrechtlichen und umweltbezogenen Sorgfaltspflichten führt die Konzern Beschaffung Nachhaltigkeit ein kontinuierliches, risikobasiertes Medienmonitoring relevanter Lieferanten entlang der vor- und nachgelagerten Lieferkette durch. Dabei kommt ein spezialisiertes IT-Tool eines externen Dienstleisters zum Einsatz.

Ziel des Monitorings ist es, potenzielle Hinweise auf Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner frühzeitig zu erkennen.

Werden Auffälligkeiten identifiziert, erfolgt eine eingehende Prüfung. Bei bestätigtem Verdacht wird der Fall im Rahmen des Supply Chain Grievance Mechanism weiterverfolgt. Das Medienmonitoring ergänzt bestehende Beschwerdekanäle und Lieferantenaudits und ermöglicht so eine zeitnahe Reaktion sowie gegebenenfalls die Einleitung geeigneter Abhilfemaßnahmen.

Sustainability Rating

Seit 2019 ist das Sustainability Rating (S-Rating) ein konzernweit etabliertes Instrument im Volkswagen Konzern. Durch dieses konzerneinheitliche Instrument wird der Grad der Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen von direkten Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko und entsprechender Unternehmensgröße überprüft.

Ziel ist es, Transparenz zu schaffen und so die Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen zu überprüfen, Verbesserungspotenziale aufzuzeigen und Anreize für eine nachhaltige Unternehmensführung zu schaffen.

Im Berichtsjahr wurde der S-Rating-Prozess grundlegend überarbeitet.

Die neue Bewertungslogik unterscheidet nach positivem und negativem S-Rating:

- > Positives S-Rating: Der Lieferant erfüllt die Nachhaltigkeitsanforderungen und ist vergabefähig.
- > Negatives S-Rating: Der Lieferant hat noch nicht alle notwendigen Nachweise eingereicht oder es liegt ein Verstoß gegen unsere Nachhaltigkeitsanforderungen vor. Ein negatives S-Rating bedeutet, dass ein Lieferant grundsätzlich nicht vergabefähig ist und stellt einen gezielten Anreiz dar, die Nachhaltigkeitsleistung zu verbessern und somit verantwortungsvolle Unternehmenspraktiken zu fördern.

Die Bewertung erfolgt risikobasiert und anlassbezogen vor jeder Neuvergabe. Grundlage ist eine umfassende Risikoanalyse, die menschenrechtliche und umweltbezogene Aspekte berücksichtigt (siehe „Managementkonzept: Responsible Supply Chain System“).

Die Bewertung von Lieferanten beginnt mit einer Selbstauskunft (Self Assessment Questionnaire – SAQ), in der dokumentierte Prozesse, Managementsysteme und relevante Unterlagen erfasst werden. Diese Angaben werden durch externe Dienstleister validiert und in der Regel mit einem Länderrisiko verrechnet. Auf Basis der SAQ-Antworten erhält der Lieferant Empfehlungen zur Verbesserung seiner Prozess- und Regelungswelt.

Bei bestimmten Unternehmen kann zusätzlich ein Audit durch ausgewählte Dienstleister erforderlich sein. Werden hierbei Abweichungen festgestellt, ist der Lieferant verpflichtet, einen Maßnahmenplan zu entwickeln und umzusetzen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird durch Auditoren überprüft – beispielsweise mittels Desktop-Reviews oder Follow-Up-Audits.

Die Audits erfolgen risikobasiert. Bei einem Auditergebnis unter 100 % werden Verbesserungsmaßnahmen definiert und es ist ein verbindlicher Maßnahmenplan erforderlich, der innerhalb eines festgesetzten Zeitraums umzusetzen ist und dessen Einhaltung durch ein Desktop-Audit geprüft wird. Bei Ergebnissen unter 50 % und/oder mindestens einer Zero Tolerance Nicht-Konformität erfolgt nach Umsetzung der Maßnahmen ein erneutes Audit.

Neben SAQ und Audits beeinflussen weitere Instrumente – wie der Supply Chain Grievance Mechanism oder lastenheftspezifische Anforderungen (zum Beispiel durch das RMDDMS) – das S-Rating und damit die Vergabefähigkeit des Geschäftspartners.

Das S-Rating ist eine fortlaufende Maßnahme, die darauf abzielt, wesentliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Lieferkette zu vermeiden und zu mindern sowie positive Auswirkungen zu fördern.

Nachhaltigkeitsschulungen für Beschäftigte in der Beschaffung des Volkswagen Konzerns

Die kontinuierliche und systematische Qualifizierung der Beschäftigten in der Beschaffung ist ein zentraler Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie des Volkswagen Konzerns. Sie soll wesentlich dazu beitragen, Nachhaltigkeitsanforderungen in der Lieferkette wirksam umzusetzen. Nachhaltigkeit ist fester Bestandteil des Kompetenzprofils aller Beschäftigten in der Beschaffung. Definierte Zielgruppen erhalten spezifische Schulungen – etwa zur Anwendung des S-Ratings oder zur menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht. Ziel ist es, die Beschäftigten zu befähigen, Prozesse zum Thema Nachhaltigkeit umzusetzen.

Nachhaltigkeitsschulungen für Lieferanten

Zur Förderung einer kontinuierlichen Lieferantenentwicklung bietet der Volkswagen Konzern themenspezifische Schulungen und Workshops für direkte Lieferanten an – sowohl vor Ort als auch online. Ergänzend steht ein webbasiertes E-Learning-Modul zur Verfügung, das in acht Sprachen angeboten wird.

Seit 2021 ist eine vertiefende Schulung zu menschenrechtlichen Themen verfügbar. Sie behandelt unter anderem gesetzlich geforderte Inhalte wie Kinderarbeit, Zwangsarbeit und Diskriminierung. Seit 2023 wird diese Schulung systematisch auf direkte Lieferanten mit hohem Nachhaltigkeitsrisiko ausgerollt. Die Aktivitäten wurden im Jahr 2025 weiter fortgeführt.

Diese Maßnahmen dienen dem gezielten Kompetenzaufbau (Capacity Building) bei Lieferanten.

Vertiefungsmaßnahmen als weitergehende Elemente des Responsible Supply Chain System

Vertiefungsmaßnahmen betrachten Hochrisikothemen und Rohstoffe und adressieren damit negative und positive Auswirkungen, die auch insbesondere in der tieferen Lieferkette auftreten. Die Erkenntnisse aus der Arbeit an Vertiefungsmaßnahmen kann auch die Anpassung von Standardmaßnahmen für direkte Lieferanten zur Folge haben.

Human Rights Focus System

Der Volkswagen Konzern engagiert sich im Rahmen seines nachhaltigen Lieferantenmanagements für den Schutz von Arbeitskräften entlang der vor- und nachgelagerten Lieferkette. Um menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken gezielter zu adressieren, wurde das Human Rights Focus System (HRFS) eingeführt. Es dient der kontinuierlichen Identifikation und vertieften Analyse von Themenfeldern mit erhöhtem Risiko – sogenannte Fokusthemen – und unterstützt die Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Risikominimierung und Förderung positiver Wirkungen auf Arbeitskräfte.

Vertiefte Sozial-Standard-Audits

Im Rahmen des HRFS wurden im Jahr 2025 erneut vertiefte Sozial-Standard-Audits bei direkten Lieferanten durchgeführt. Diese Audits sind risikobasiert und anlassbezogen konzipiert und dienen der detaillierten Analyse menschenrechtlicher Risiken – insbesondere im Hinblick auf die Arbeitsbedingungen und Rechte von Arbeitskräften.

Die Auswahl der Lieferanten für die vertieften Sozial-Standard-Audits basierte auf einer im Jahr 2025 erneut durchgeführten vertiefenden Analyse. Diese Analyse wurde mithilfe eines IT-gestützten Mapping Tools der Multi Stakeholder Initiative Responsible Business Alliance (RBA) umgesetzt und ermöglichte die Identifikation von Lieferanten mit erhöhten menschenrechtlichen Risiken. Auf Grundlage dieser Ergebnisse wurden gezielt Audits bei ausgewählten Lieferanten durchgeführt.

Der geografische Umfang der Audits wurde um vier Länder erweitert, wodurch eine breitere Abdeckung kritischer Lieferkettenregionen gewährleistet werden soll.

Die Ergebnisse der Audits fließen seit 2025 auch in die Bewertungskriterien des S-Ratings ein und sollen somit zur ganzheitlichen Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten beitragen. Bei festgestellten Verstößen müssen Lieferanten Maßnahmenpläne entwickeln und deren Umsetzung gegenüber dem Auditor nachweisen. In besonders schweren Fällen von Verstößen bietet Volkswagen den betroffenen Lieferanten zusätzlich gezielte Unterstützungsmaßnahmen an, die durch externe Dienstleister umgesetzt werden.

Die Einhaltung entsprechender Anforderungen wird im Rahmen der Audits überprüft und – sofern notwendig – durch gezielte Maßnahmen verbessert.

Fokus: Exzessive Überstunden in China

Im Rahmen der vertieften Sozial-Standard-Audits wurden exzessive Überstunden als eine der häufigsten tatsächlichen negativen Auswirkungen identifiziert – insbesondere im Beschaffungsmarkt China. Dieses Erkenntnis war ein zentrales Learning aus den Audits und verdeutlicht, dass es sich um ein strukturelles Thema handelt, das nicht allein auf Lieferantenebene gelöst werden kann.

Da auch andere Unternehmen der Automobilindustrie vergleichbare Herausforderungen festgestellt haben, engagiert sich der Volkswagen Konzern im Branchendialog Automobilindustrie im Rahmen des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP). Ziel ist es, durch einen gemeinsamen, sektorweiten Ansatz wirksamere Lösungen zu entwickeln.

Im Jahr 2024 wurde im Rahmen des Branchendialogs die Arbeitsgruppe „Reduzierung von Überstunden in China“ initiiert. Auf Basis von Interviews mit lokalen NGOs (Non-Governmental Organization – Nicht-Regierungsorganisationen), der Analyse gesetzlicher Rahmenbedingungen und dem Austausch mit Regierungsvertretern, unter anderem von der Außenhandelskammer und der Deutschen Botschaft, wurden praxisnahe Handlungsempfehlungen erarbeitet. Diese sollen Unternehmen konkret dabei unterstützen, Überstunden in Zulieferbetrieben zu reduzieren – etwa durch Anpassung von Einkaufspraktiken, Produktionsplanung oder Sensibilisierungsmaßnahmen von Geschäftspartnern.

Die Empfehlungen wurden abgeschlossen und befinden sich derzeit in der praktischen Erprobung innerhalb der Beschaffungsprozesse des Volkswagen Konzerns.

Die Steuerung und Verankerung des Human Rights Focus Systems erfolgt im Rahmen der konzernweiten Governance-Struktur des Responsible Supply Chain System.

Themenidentifikation und Maßnahmenentwicklung

Zur Identifikation weiterer relevanter Themen werden alle zwei bis drei Jahre aggregierte Daten aus dem Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM), aus Audits sowie aus externen Quellen (zum Beispiel Studien, NGO-Berichte) ausgewertet. Im Jahr 2023 wurden so die drei Fokusthemen Zwangsarbeit, existenzsichernde Löhne und Lieferantenmanagement identifiziert.

Im Jahr 2025 wurden folgende Themenfelder identifiziert, in denen im Jahr 2026 gezielt Projekte umgesetzt werden sollen: Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz/Brandschutz, Vergütung und Leistungen, Arbeitszeiten sowie die Vermeidung von Zwangsarbeit, Menschenhandel und unethischem Recruitment.

Diese Themen werden in Zusammenarbeit mit den Marken Audi, MAN und Porsche bearbeitet. Grundlage ist eine strukturierte Ursachenanalyse, auf deren Basis geeignete Maßnahmen entwickelt und implementiert werden sollen. Zur Unterstützung wurde eine Maßnahmen-Toolbox entwickelt, die Orientierung bei der Auswahl angemessener Reaktionen bietet.

Die einzelnen Themenbereiche werden wie folgt bearbeitet:

Fokusthema 1: Zwangsarbeit

Zur Prävention und Abhilfe von Zwangsarbeit – insbesondere in der vorgelagerten Lieferkette – wurde im Jahr 2024 eine interne Arbeitsgruppe eingerichtet. Aufbauend auf einer Analyse relevanter Multi-Stakeholder-Initiativen im Jahr 2024 entschied sich der Volkswagen Konzern für eine Mitgliedschaft bei der Responsible Business Alliance.

Die RBA stellt verschiedene Instrumente zur Verfügung, darunter ein IT-gestütztes Mapping-Tool zur Identifikation von potenziellen Risiken, eine Initiative mit Fokus auf Arbeitnehmerrechte sowie Schulungsmodule für Lieferanten. Erste dieser Instrumente – insbesondere das Mapping zur Identifikation potenzieller Risiken im Zusammenhang mit Zwangsarbeit – wurden im Berichtsjahr in die Beschaffungsprozesse integriert. Die Implementierung wurde 2025 weiter ausgebaut.

Mithilfe des IT-gestützten Mapping-Tools der RBA wurden weitere Länder in die Pilotphase aufgenommen, um potenzielle Risiken im Hinblick auf Arbeitnehmerrechte zu identifizieren. Auf Basis dieser Analyse liegt der Fokus künftig insbesondere auf Zulieferbetrieben in den Beschaffungsmärkten Indien, Bosnien-Herzegowina, Mexiko und der Türkei. Im nächsten Schritt wird die Pilotierung des Social Standard Assessments auf diese neu ausgewählten Länder ausgeweitet. Erste Ergebnisse sowie eine Bewertung der Wirksamkeit dieser Maßnahme werden in 2026 erwartet.

Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird regelmäßig überprüft und fließt in die Weiterentwicklung der Prozesse ein.

Fokusthema 2: Existenzsichernde Löhne

Der Code of Conduct für Geschäftspartner verpflichtet Lieferanten zur Zahlung eines angemessenen Lohns, der mindestens dem jeweiligen gesetzlichen Mindestlohn entspricht und idealerweise die Grundbedürfnisse der Arbeitskräfte und ihrer Familien deckt – einschließlich Ernährung, Unterkunft, Kleidung und einer stetigen Verbesserung der Lebensbedingungen. Im Berichtsjahr wurde die Datengrundlage zur Berechnung existenzsichernder Löhne aktualisiert. Diese dient der Plausibilisierung von Lohnkosten der Lieferanten.

Zur Förderung fairer Arbeitsbedingungen wurden im Berichtsjahr Lieferanten geschult und in einem Dialog eingebunden, um die Methodik und Bedeutung existenzsichernder Löhne praxisnah zu vermitteln. Ziel war es, das Bewusstsein für soziale Nachhaltigkeit zu stärken und die Umsetzung der Lohnuntergrenze zu fördern.

Fokusthema 3: Lieferantenmanagement

Im Jahr 2023 identifizierte eine interne Arbeitsgruppe Branchen mit erhöhtem Risiko, Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen Konzerns nicht effektiv und umfassend in die tiefere Lieferkette zu übertragen. Die Logistikbranche wurde dabei als besonders kritisch eingestuft. Seither liegt der Fokus auf der Verbesserung der Arbeitsbedingungen in diesem Bereich – unter anderem durch aktives Stakeholder-Engagement im Rahmen des NAP Branchendialogs Automobilindustrie.

Im Jahr 2024 wurde eine Arbeitsgruppe gegründet, die sich regelmäßig zu möglichen Präventions- und Abhilfemaßnahmen austauscht. Eine Diskussionsrunde mit Vertretenden verschiedener Interessengruppen – darunter beispielsweise NGOs, Ministerien, Logistikunternehmen, OEMs und Zulieferer – fand 2025 statt. Die Fortführung der Zusammenarbeit ist geplant. Die Integration geeigneter Maßnahmen in bestehende Beschaffungsprozesse wird derzeit geprüft.

Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS)

Zur Steuerung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken in Hochrisikorohstoffketten hat der Volkswagen Konzern das Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS) etabliert. Es basiert auf den fünf Schritten der OECD Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct (OECD-Leitfaden zur Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln) sowie den Anforderungen der OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas (OECD-Leitlinien zur Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolle Lieferketten von Mineralien aus Konflikt- und Hochrisikogebieten). Die Umsetzung erfolgt fortlaufend und bildet die Grundlage für ein systematisches Risikomanagement in der vorgelagerten Rohstofflieferkette. Das RMDDMS ist integraler Bestandteil des Responsible Supply Chain System (ReSC-System) und umfasst derzeit 18 priorisierte Rohstoffe. Ziel ist es, Risiken – insbesondere bei indirekten Lieferanten – zu identifizieren, zu bewerten und durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden oder zu mindern.

Systematik und Risikosteuerung

Die Auswahl der priorisierten Rohstoffe erfolgt risikobasiert anhand der Kriterien Schwere und Eintrittswahrscheinlichkeit menschenrechtlicher und ökologischer Risiken, Einflussmöglichkeit des Konzerns und regulatorischer Anforderungen (zum Beispiel EU-Batterieverordnung).

Die priorisierten Rohstoffe sind Kobalt, Lithium, Nickel, Grafit, Zinn, Wolfram, Tantal, Gold (3 TG), Aluminium, Kupfer, Leder, Glimmer, Stahl, Naturkautschuk, Platingruppenmetalle, seltene Erden, Baumwolle und Magnesium.

Die Steuerung erfolgt über ein mehrstufiges Verfahren:

- > Risikobewertung auf Rohstoff- und Lieferantenebene,
- > Maßnahmenentwicklung auf Basis von Ursachenanalysen,
- > Toolboxen zur Auswahl geeigneter Präventions- und Abhilfemaßnahmen,
- > Integration bestehender Instrumente wie Audits, Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) und Monitoring.

Die Entwicklung und Umsetzung von Präventions- und Abhilfemaßnahmen erfolgt unter Nutzung der konzernweiten Steuerungsstruktur. Fachbereiche und Marken bringen ihre Expertise ein, um kontextspezifische und wirksame Maßnahmen zu entwickeln. Die Wirksamkeit wird regelmäßig überprüft – zum Beispiel durch Re-Audits, Wirkungsindikatoren und Rückmeldungen aus Stakeholderdialogen.

Maßnahmen werden kontinuierlich weiterentwickelt. Erkenntnisse aus Audits, Projekten oder regulatorischen Entwicklungen fließen in die Anpassung bestehender und die Entwicklung neuer Instrumente ein. So bleibt das System lern- und anschlussfähig an internationale Standards.

Audits als zentrales Instrument

Im Berichtsjahr waren Audits ein zentrales Instrument zur Bewertung von Risiken und zur Identifikation geeigneter Maßnahmen in der vorgelagerten Lieferkette – insbesondere in der Batterielieferkette. Der Volkswagen Konzern führt risikobasierte und anlassbezogene Vor-Ort-Audits bei direkten und indirekten Lieferanten durch. Das Auditprogramm

ist risikobasiert und umfasst die gesamte vorgelagerte Wertschöpfungskette – vom Batterielieferanten bis zu Minenstandorten.

Die Ziele der Audits sind die Identifikation von Lücken in der Nachhaltigkeitsleistung, die Aufdeckung tatsächlicher negativer Auswirkungen auf Arbeitskräfte sowie die Entwicklung und Umsetzung von Maßnahmenplänen (bei direkten Lieferanten verpflichtend).

Mögliche Lücken oder negative Auswirkungen müssen durch direkte und indirekte Lieferanten gemindert werden. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird durch Re-Audits überprüft (Desktop-Review oder erneutes Vor-Ort-Audit).

Die Auditkriterien orientieren sich an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen und prüfen unter anderem, ob Lieferanten über geeignete Managementsysteme zur Vermeidung menschenrechtlicher Risiken verfügen.

Der Abhilfeprozess zielt darauf ab, Betroffenen gezielt zu helfen – etwa bei Verstößen gegen Arbeitszeitregelungen, Gesundheitsschutz, Kinder- oder Zwangsarbeit oder mangelndem Zugang zu Wasser und sanitären Einrichtungen.

Ein Teil der Audits erfolgt auf Basis des Standards der Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA). Dieser ermöglicht eine unabhängige Überprüfung von Minenstandorten hinsichtlich der Einhaltung von Menschenrechten, Arbeitssicherheit und Umweltschutz. Bei der Entwicklung des IRMA-Standards wurden Stakeholder – darunter NGOs und Gewerkschaftsvertreter – öffentlich konsultiert.

Projekte und Weiterentwicklung

Im Rahmen des Raw Materials Due Diligence Management Systems (RMDDMS) engagiert sich der Volkswagen Konzern in verschiedenen Initiativen und Vor-Ort-Projekten. Die Projekte sind rohstoffspezifisch und teilweise industrieübergreifend angelegt und zielen darauf ab, menschenrechtliche Risiken zu mindern, Arbeitsbedingungen zu verbessern und die Lebensgrundlagen betroffener Personengruppen zu stärken. Die Auswahl und Umsetzung der Projekte erfolgt risikobasiert und orientiert sich an den Ergebnissen der jährlichen Risikoanalyse des RMDDMS sowie an den Anforderungen der OECD-Leitlinien.

CASCADE – Förderung nachhaltiger Naturkautschukproduktion in Indonesien

Seit 2021 koordiniert die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen des RMDDMS das Projekt CASCADE (Committed Actions for Smallholders Capacity Development) in der Provinz Jambi in Zentral-Sumatra (Indonesien). Das Projekt wurde gemeinsam mit dem Reifenhersteller Michelin initiiert und zielt auf die Verbesserung der Lebensbedingungen von Kleinbauern in der Naturkautschukproduktion ab.

Das bis Ende 2027 angelegte Programm umfasst Schulungen für über 6.500 Kleinbauern zu nachhaltigen Anbaumethoden, zur Verbesserung der Einkommenssituation im Hinblick auf einen angemessenen Lebensunterhalt und die Nutzung von ökologischen Praktiken. In Zusammenarbeit mit lokalen NGOs und Kautschukverarbeitungsbetrieben werden Maßnahmen entwickelt, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern, die Resilienz lokaler Gemeinschaften zu stärken und ökologische sowie soziale Standards zu fördern.

Die Erkenntnisse fließen in die Weiterentwicklung der Maßnahmen von CASCADE ein. Die Wirksamkeit der Projektmaßnahmen wird regelmäßig überprüft.

Responsible Mica Initiative (RMI) – Bekämpfung von Kinderarbeit und Förderung alternativer Einkommen

Seit 2020 ist der Volkswagen Konzern über die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG Mitglied der Responsible Mica Initiative (RMI), einer Multi-Stakeholder-Initiative zur Förderung von Transparenz und besseren Arbeitsbedingungen in der Glimmerlieferkette in Indien und Madagaskar.

Ziel ist es, menschenrechtliche Risiken zu adressieren und den Aufbau einer gesetzeskonformen und legalen Glimmerlieferkette zu unterstützen.

Im Berichtsjahr 2025 wurden gezielt alternative Einkommensquellen für Elternteile geschaffen (zum Beispiel Töpferkurse), um Kinderarbeit zu vermeiden. Zudem wurden der Bau von Schulen und die Bereitstellung von Lehrkräften unterstützt. Gemeinden wurden an staatliche Förderprogramme angebunden, um die Einkommen der Familien aufzustoßen und damit zu stabilisieren.

Die Maßnahmen zielen darauf ab, die Ursachen von Kinderarbeit zu adressieren und langfristige Perspektiven für betroffene Familien zu schaffen. Die Zusammenarbeit mit der RMI wird fortgesetzt und weiter ausgebaut.

Darüber hinaus enthält das RMDDMS weitere Projekte, die zwar primär auf Umwelt- oder Gemeindethemen abzielen, aber integraler Bestandteil des Managementsystems sind. Dazu zählen:

- > Responsible Lithium Partnership in Chile; Multi-Stakeholder Roundtable zur nachhaltigen Wasserbewirtschaftung (siehe hierzu ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften, ESRS E3 – Wasser),
- > Nickel-Projekt in Indonesien; Aufbau eines lokalen Partnerschaftsprojekts zur Verbesserung von Biodiversitätsschutz, Arbeitsbedingungen und Wasserqualität (siehe hierzu ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften, ESRS E3 – Wasser),
- > Marikana Coalition in Südafrika; Bildungs- und Sozialprojekt zur Unterstützung von Kindern und Jugendlichen in einer vom Platingruppenmetallen-Bergbau geprägten Region (siehe hierzu ESRS S3 – Betroffene Gemeinschaften).

Diese Projekte tragen zur ganzheitlichen Risikosteuerung im Sinne der OECD-Leitlinien bei und werden im Rahmen des RMDDMS koordiniert.

Im Berichtsjahr 2025 wurden zudem Schritte unternommen, um das RMDDMS an neue regulatorische Anforderungen anzupassen, insbesondere an die EU-Batterieverordnung. Dazu wurden interne Arbeitsgruppen gebildet, die gesetzliche Anforderungen analysierten und Konzepte zur Weiterentwicklung des Systems erarbeiteten. Zudem wurden interne Verfahren und Dokumentationssysteme angepasst und Ziele des Managementsystems spezifiziert.

STAKEHOLDER-EINBINDUNG

Ein kontinuierlicher Dialog mit internen und externen Stakeholdern ist für den Volkswagen Konzern zentral, um menschenrechtliche und umweltbezogene Sorgfaltspflichten wirksam umzusetzen. Gerade in komplexen globalen Lieferketten ist es für Unternehmen oft herausfordernd, objektive, konkrete und belastbare Informationen zu menschenrechtsrelevanten Situationen zu erhalten. Umso wichtiger ist die Zusammenarbeit mit relevanten Akteuren – insbesondere im Rahmen von Multi-Stakeholder-Initiativen.

Der Volkswagen Konzern kooperiert mit nationalen und internationalen Partnern, um menschenrechtliche Risiken besser zu verstehen und geeignete Maßnahmen zu entwickeln. Dazu zählen Branchen- und Lieferketteninitiativen (zum Beispiel Branchendialog Automobilindustrie, Responsible Mica Initiative), internationale Standards und Normen (zum Beispiel UN-Leitprinzipien, OECD-Leitlinien) sowie der interne Austausch, etwa über das konzernweite Beschaffungsnetzwerk Nachhaltigkeit.

Diese Formate tragen dazu bei, die Methodik zur Nachhaltigkeitsbewertung von Lieferanten sowie das ReSC-System kontinuierlich weiterzuentwickeln. So wurden auch bei der Entwicklung des ReSC-Systems die Perspektiven von Stakeholdern berücksichtigt – beispielsweise durch die Auswertung externer Studien und die Mitwirkung in Multi-Stakeholder-Initiativen – und fließen auch systematisch in Risikoanalysen und Maßnahmenentwicklung ein.

Bei der Erfüllung der menschenrechtlichen Sorgfaltspflichten des Volkswagen Konzerns werden durch unterschiedliche Formate die Perspektiven von Arbeitskräften in der Lieferkette einbezogen, um wesentlichen negativen und positiven Auswirkungen geeignet begegnen zu können. Die übergeordnete operative Verantwortung für die Durchführung der Formate und die Integration der Erkenntnisse in das Unternehmenskonzept trägt die Leitung Konzern Beschaffung Nachhaltigkeit.

Austauschformate mit Vertretenden von Arbeitskräften in der Lieferkette

Durch die Teilnahme an Multi-Stakeholder-Initiativen und Vor-Ort-Projekten erhält der Volkswagen Konzern Einblicke in die Sichtweisen der Arbeitskräfte in der Lieferkette. Der Branchendialog Automobilindustrie wurde im Jahr 2020 zur Umsetzung des Nationalen Aktionsplans (NAP) eingeführt. Der Volkswagen Konzern nimmt an dem Branchendialog Automobilindustrie und der Responsible Mica Initiative teil und ist ein Projektpartner des Responsible Lithium Partnership. In regelmäßigen Arbeitsgruppentreffen arbeitet der Volkswagen Konzern gemeinsam mit weiteren Mitgliedern und Partnern – darunter Vertretende von Arbeitskräften entlang der Lieferkette wie Nichtregierungsorganisationen und

Gewerkschaftsverbände – an Themen wie der Weiterentwicklung von Auditstandards sowie Maßnahmenkatalogen zur verbesserten Umsetzung von Sorgfaltspflichten und zur Förderung angemessener Arbeits- und Lebensbedingungen. Die Ergebnisse finden im Rahmen des ReSC-Systems Berücksichtigung. Somit fließen die Perspektiven der Arbeitskräfte in der Lieferkette je nach Initiative in unterschiedlicher Form in die Phasen der Risikoanalyse und Maßnahmenentwicklung in den Sorgfaltspflichtenprozess des Volkswagen Konzerns ein.

Im Berichtsjahr nahm der Volkswagen Konzern unter anderem am OECD Forum on Responsible Mineral Supply Chains mit den Schwerpunkten Transparenz und Governance in Rohstofflieferketten sowie Stärkung von Rechte-inhaber-Stimmen, am Branchendialog Automobilindustrie zu branchenweit abgestimmten Handlungsanleitungen und Arbeitsgruppen zu Arbeitsbedingungen sowie an Bundesministerium für Arbeit und Soziales (BMAS)-Formaten zu Meaningful Stakeholder Engagement teil.

Die gesammelten Erkenntnisse aus diesen Austauschformaten fließen in die Weiterentwicklung der Sorgfaltspflichtenprozesse ein, insbesondere auf Ebene der Maßnahmenentwicklung.

Austauschformate mit Arbeitskräften in der Lieferkette

Im Folgenden finden sich wesentliche Beispiele zu Austauschformaten mit Arbeitskräften in der Lieferkette wieder:

CASCADE Projekt: In Zusammenarbeit mit lokalen NGOs und Kautschukverarbeitungsbetrieben werden Maßnahmen entwickelt und implementiert, um die Arbeitsbedingungen zu verbessern und die Anwendung ökologischer und sozialer Praktiken zu fördern. Die Sichtweisen der Arbeitskräfte flossen zudem durch eine initiale Risikoanalyse ein. Die Wirksamkeit der Zusammenarbeit wird überprüft, indem die Perspektiven von betroffenen Bauern durch Interviews und Fragebögen eingeholt werden. Die gesammelten Erkenntnisse aus diesen Austauschformaten fließen in die Weiterentwicklung der Sorgfaltspflichtenprozesse ein, insbesondere auf Ebene der Maßnahmenentwicklung.

Auditformate: Mithilfe von Lieferantenaudits werden die Ansichten von Arbeitskräften in der Lieferkette in Form von Befragungen (Interviews) direkt in die Erfüllung der Sorgfaltspflichten einbezogen. Zum Schutz der Arbeitskräfte der Lieferanten werden diese nach dem Zufallsprinzip ausgewählt, und die Auswertungen werden anonymisiert behandelt. Die Befragungen der Arbeitskräfte von Lieferanten dienen dazu, Verstöße oder Risiken im Rahmen des Audits zu identifizieren. Auf Basis der festgestellten Abweichungen im Audit wird ein Maßnahmenplan entwickelt. Da die Interviewergebnisse direkten Einfluss auf die Maßnahmenpläne haben können, werden die Befragungen der Arbeitskräfte als wirksame Vorgehensweise angesehen, um die Ansichten der Arbeitskräfte in der Lieferkette zu berücksichtigen. Erkenntnisse aus den Audits fließen auch in die Weiterentwicklung des Risikomanagementsystems, der Risikoanalyse und in die Entwicklung geeigneter Maßnahmen ein. Zu den Auditformaten zählen beispielsweise der RSCI-Auditstandard der Responsible Supply Chain Initiative e. V. (RSCI) und Volkswagen spezifische Standards wie der VOC-Audit (S-Rating), der Sozial-Standard-Audit, der vor allem im Rahmen des HRFS Anwendung findet, und Rohstoffaudits.

Supply Chain Grievance Mechanism: Volkswagen hat zusätzlich ein Verfahren etabliert, welches es Arbeitskräften in der Lieferkette (einschließlich vulnerabler Gruppen) ermöglicht, ihre Interessen und Probleme jederzeit zu melden. Der Mechanismus ist für alle potenziell betroffenen Stakeholder wie Arbeitskräfte von Lieferanten sowie deren Vertretende wie Gewerkschaften oder zivilgesellschaftliche Akteure, NGOs oder Vertretende von Gemeinden in der Nähe der Produktionsstandorte offen. Der Supply Chain Grievance Mechanism dient der Bearbeitung von Hinweisen auf Verstöße gegen die Vorgaben des Code of Conduct für Geschäftspartner durch direkte oder indirekte Lieferanten des Volkswagen Konzerns und ist über die Kanäle des Hinweisgebersystems zugänglich. Werden Risiken oder Verstöße identifiziert, werden entsprechende Maßnahmen eingeleitet. Arbeitsgruppen im Rahmen von Multi-Stakeholder-Initiativen (beispielsweise der Initiative Drive Sustainability) sowie auch fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppen befassen sich mit der Wirksamkeit von Beschwerdemechanismen im Allgemeinen. Durch das Mitwirken an den Arbeitsgruppen können die Expertinnen und Experten des Supply-Chain-Grievance-Mechanism-Teams potenzielle Optimierungsbedarfe für selbigen identifizieren. Dabei werden teilweise auch relevante Stakeholder wie NGOs als Vertretende von Arbeitskräften in der Lieferkette als Dialogpartner eingebunden.

ABHILFE UND BESCHWERDEKANÄLE

Das Hinweisgebersystem dient als zentrales Beschwerdeverfahren für den Volkswagen Konzern. Die Koordination erfolgt durch das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg. Grundsätze, Meldekanäle und Verfahren sind im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“ im Abschnitt „Schutz von Hinweisgebenden“ ausführlich beschrieben.

Ansätze und Verfahren für die Durchführung von Abhilfemaßnahmen

Zu den im Rahmen des ReSC-Systems eingesetzten Maßnahmen zur Abhilfe zählt insbesondere der Supply Chain Grievance Mechanism. Im Folgenden werden ergänzend die zugrunde liegenden Verfahren, Zuständigkeiten und die Umsetzung im Konzern erläutert.

Nach Eingang eines Hinweises wird dieser dokumentiert und – sofern kein Beschäftigtenfehlverhalten im eigenen Geschäftsbereich vorliegt – an den jeweils zuständigen Fachbereich innerhalb des Konzerns weitergeleitet. Hinweise auf menschenrechtliche oder umweltbezogene Risiken sowie Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner werden durch das Zentrale Aufklärungs-Office an den Supply Chain Grievance Mechanism übergeben. Die Bearbeitung erfolgt in einem internen IT-System, in dem alle Fälle dokumentiert werden.

Die Bearbeitung der Hinweise im Rahmen des Supply Chain Grievance Mechanism wird konzernweit einheitlich durch den Volkswagen Konzern gesteuert und erfolgt auf Basis eines verbindlichen Prozesshandbuchs. Die Umsetzung des SCGM-Prozesses erfolgt durch die jeweiligen Gesellschaften in den Regionen. Werden Risiken bei indirekten Lieferanten identifiziert, werden ebenfalls Maßnahmen ergriffen – beispielsweise die Durchführung eines Audits, um potenzielle oder tatsächliche Verstöße zu überprüfen. Dies setzt die Mitwirkung des direkten Lieferanten voraus, mit dem eine Vertragsbeziehung besteht. In schwerwiegenden Fällen kann dies zur vorübergehenden Sperrung oder zur Beendigung der Geschäftsbeziehung führen.

Maßnahmenpläne werden dokumentiert und allen Beteiligten zur Verfügung gestellt. Die Wirksamkeit von Abhilfemaßnahmen wird fallbezogen überprüft, zum Beispiel durch Abfragen zur Umsetzung, Re-Audits oder Befragungen betroffener Arbeitskräfte.

Verstöße oder Risiken, die im Rahmen von Audits festgestellt werden, gelten nicht als SCGM-Fälle. Dennoch wird auch hier ein Maßnahmenplan entwickelt und dessen Umsetzung nachgehalten. Die erfolgreiche Umsetzung ist Voraussetzung für ein positives S-Rating.

Im Berichtsjahr gab es Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG). Diese betrafen Arbeitskräfte von Lieferanten in der vor- und nachgelagerten Lieferkette. Diese können auch auf Hinweisen basieren, die in Vorjahren beim jeweiligen Aufklärungs-Office eingegangen sind, deren Prüfung jedoch erst im Berichtsjahr abgeschlossen wurde. Damit liegen auch Fälle vor, die als schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen gemäß ESRS S2 zu bewerten sind. Da sich das LkSG an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, an der Erklärung der ILO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit sowie an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert, kann davon ausgegangen werden, dass die Verletzungen gegen Schutzgüter des LkSG insoweit als Verstöße gegen diese internationalen Rahmenwerke zu werten sind. Die Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter des LkSG betrafen das Verbot der Missachtung der Koalitionsfreiheit und das Verbot der Ungleichbehandlung in Beschäftigung.

Wirksamkeitsprüfung und Vertrauen der Arbeitskräfte in der Lieferkette in die Verfahren

Das Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns wird regelmäßig auf seine Wirksamkeit überprüft. Weitere Informationen hierzu befinden sich im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“.

Darüber hinaus befassen sich fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppen sowie Gremien im Rahmen von Multi-Stakeholder-Initiativen – wie etwa der Initiative Drive Sustainability – mit der generellen Wirksamkeit von Beschwerdemechanismen. Dabei werden teilweise auch externe Stakeholder wie NGOs als Vertretende von Arbeitskräften in der Lieferkette einbezogen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse unterstützen die Expertinnen und Experten des Supply Chain Grievance Mechanism bei der Identifikation potenzieller Optimierungsbedarfe.

Derzeit erfolgt keine systematische Erhebung darüber, ob Arbeitskräfte in der Lieferkette die bestehenden Beschwerdemechanismen kennen und ihnen vertrauen. Der Schutz von Hinweisgebenden ist durch die Konzernrichtlinie „Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns“ sowie deren Anlagen geregelt. Diese Richtlinie definiert verbindlich die Grundsätze zum Schutz der Identität und zur Vermeidung von Benachteiligungen oder Repressalien gegenüber Personen, die Hinweise geben, unabhängig davon, ob diese anonym oder offen erfolgen. Die Richtlinie ist konzernweit gültig und wird regelmäßig überprüft und aktualisiert. Weitere Informationen hierzu befinden sich im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“.

ZIELE, FORTSCHRITTSMESSUNG UND WIRKSAMKEIT VON MAßNAHMEN

Im Rahmen der doppelten Wesentlichkeitsanalyse wurden potenzielle und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Lieferkette als wesentlich identifiziert. Diese betreffen insbesondere Arbeitsbedingungen, Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit sowie sonstige arbeitsbezogene Rechte. Zur Bewältigung dieser Auswirkungen und zur Förderung positiver Effekte verfolgt der Volkswagen Konzern im Rahmen des Responsible Supply Chain System (ReSC-System) ein strategisches Ziel:

- > Langfristiges Ziel: Bis 2040 sollen umsatzbasiert über 95 % der relevanten direkten Lieferanten ein positives S-Rating aufweisen.
- > Zwischenziel: Für das Berichtsjahr 2025 wurde ein Zwischenziel von 85 % definiert.

Ein positives S-Rating soll zeigen, dass ein direkter Lieferant durch die Erfüllung der Mindestkriterien des S-Ratings die Voraussetzung mitbringt, potenzielle negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen der eigenen Arbeitskräfte mindern beziehungsweise vermeiden zu können und tatsächliche negative Auswirkungen auf Arbeitsbedingungen und sonstige arbeitsbezogene Rechte abzustellen.

Das S-Rating dient als zentrales Instrument zur Bewertung der Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten und ist eng mit den Anforderungen des Code of Conduct für Geschäftspartner verknüpft. Es trägt dazu bei, potenzielle negative Auswirkungen zu identifizieren und zu mindern sowie positive Auswirkungen zu fördern.

Die Zielsetzung wurde durch eine fachbereichsübergreifende Arbeitsgruppe entwickelt. Eine Einbindung betroffener Arbeitskräfte oder ihrer Vertretungen erfolgte nicht. Seit der Zieldefinition wurde das Ziel selbst nicht angepasst.

Die Fortschritte bei der Zielerreichung werden im Rahmen des konzernweiten TOP-10-Programms kontinuierlich überwacht. Im Jahr 2025 entsprach der Umsatzanteil der relevanten direkten Lieferanten mit positivem S-Rating 87 % des Gesamtbeschaffungsvolumens. Damit wurde das Zwischenziel erreicht. Die Fortschritte stimmen bislang mit der ursprünglichen Planung überein. Im Rahmen des Statusmonitorings erfolgt zudem eine Analyse von Trends und wesentlichen Veränderungen. Signifikante Abweichungen gegenüber der Zielplanung wurden bislang nicht festgestellt.

Das Ziel ist eng mit der Steuerung wesentlicher menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken entlang der Lieferkette verknüpft und unterstützt die Umsetzung der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+.

Wirksamkeit von Maßnahmen und Verbesserungspotenziale

Die Wirksamkeit der im Rahmen des Responsible Supply Chain System (ReSC-System) umgesetzten Standardmaßnahmen wird regelmäßig überprüft. Grundlage bildet die Methodik Input – Output – Outcome – Impact, die eine systematische Bewertung entlang der Wirkungskette ermöglicht. Dabei wird für jede Maßnahme untersucht

- > welche Ressourcen eingesetzt wurden (Input),
- > welche Aktivitäten durchgeführt wurden (Output),
- > welche unmittelbaren Ergebnisse erzielt wurden (Outcome),
- > und ob eine Veränderung bei der Zielgruppe erkennbar ist (Impact).

Für jede Standardmaßnahme wurden – soweit möglich – spezifische Messindikatoren je Wirkungsebene definiert. Diese werden jährlich erhoben, dokumentiert und zur Bewertung der Wirksamkeit herangezogen. Der Zeitplan und die Indikatoren für die Wirksamkeitsprüfung sind je Maßnahme spezifisch zu erarbeiten.

Ergänzend wurden im Rahmen der Vertiefungsmaßnahmen des ReSC-Systems zusätzliche Mechanismen zur Wirksamkeitsprüfung etabliert:

- > Im Human Rights Focus System (HRFS) ist die Wirksamkeitsmessung integraler Bestandteil. Eine Maßnahme gilt als wirksam, wenn sie – entsprechend ihrer Zielsetzung – zur Reduktion menschenrechtlicher Risiken oder des Verursachungsbeitrags des Volkswagen Konzerns beiträgt.
- > Auch im Raw Materials Due Diligence Monitoring System (RMDDMS) werden Maßnahmen als wirksam bewertet, wenn sie zur Verbesserung der Lebenssituation von Menschen oder zum Schutz der Umwelt beitragen können. Für jede Maßnahme werden bereits bei Auswahl ein Zeitplan und Erfolgsindikatoren definiert und nachgehalten. Die Ergebnisse fließen in die jährliche Risikoanalyse für die 18 Hochrisikorohstoffe ein.

Für lieferantenspezifische Maßnahmen, die im Rahmen von Audits oder des Supply Chain Grievance Mechanism (zum Beispiel nach Hinweisen auf Verstöße) definiert und durch den Lieferanten umgesetzt werden, erfolgt die Wirksamkeitsprüfung durch Auditoren oder Fallbearbeitende des SCGM. Dies geschieht zum Beispiel im Rahmen von Desktop-Reviews oder Folge-Audits vor Ort.

Die Erkenntnisse aus diesen Wirksamkeitsprüfungen werden genutzt, um Maßnahmen weiterzuentwickeln und die Effektivität des ReSC-Systems kontinuierlich zu verbessern.

FORTSCHRITTSKENNZAHLEN UND MONITORING

Kennzahl	Einheit	2025	2024	Definition
Anzahl der direkten Lieferanten	Anzahl	>63.000	>66.000	Diese Kennzahl gibt die Anzahl der Lieferanten an, mit denen der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr Umsatz vorzuweisen hat.
Länder, in denen der Volkswagen Konzern direkte Lieferanten hat	Anzahl	93	95	Diese Kennzahl gibt die Anzahl der Länder an, in denen die direkten Lieferanten des Konzerns im Berichtsjahr lokalisiert waren. Ein Lieferantenstandort steht jeweils für einen Produktionsstandort eines direkten Lieferanten.
Expertinnen und Experten des Beschaffungsnetzwerks Nachhaltigkeit weltweit	Anzahl	130	140	Für diese Kennzahl werden alle Arbeitskräfte berücksichtigt, die in einem regelmäßigen Austauschformat zwischen den Konzerngesellschaften mit eingebunden sind.
Supply Chain Grievance Mechanism				
Hinweise aus dem Supply Chain Grievance Mechanism	Anzahl	180	213	Für diese Kennzahl werden alle Hinweise berücksichtigt, die im System angelegt wurden. Eine Plausibilität der Hinweise ist zum Zeitpunkt dieses Prozessschritts noch nicht nachgewiesen.
Medienmonitoring				
Direkte Lieferanten im Medienmonitoring	Anzahl	>40.000	>39.500	Gesamtanzahl aller direkten Lieferanten, die Bestandteil des Medienmonitorings waren. Berücksichtigt werden Lieferanten mit hoher oder mittlerer Risikoeinstufung gemäß der Risikoanalyse. Die Messung der Kennzahl erfolgt mithilfe eines IT-Tools eines externen Dienstleisters.
Umsatzanteil direkter Lieferanten im Medienmonitoring am Gesamtbeschaffungsvolumen	%	96	89	Die Kennzahl gibt den prozentualen Anteil der direkten Lieferanten am Gesamteinkaufsvolumen an, die im Berichtsjahr im Medienmonitoring waren.
S-Rating				
Vorhandenes S-Rating für direkte Lieferanten	Anzahl	16.218	14.709	Anzahl der direkten Lieferanten, bei denen im Berichtsjahr ein S-Rating vorlag.
davon: Lieferanten mit einem positiven S-Rating	Anzahl	16.178	14.682	Die Kennzahl berichtet die absolute Anzahl der direkten Lieferanten, die zum Stichtag ein positives Rating vorliegen haben.
Umsatzanteil der relevanten direkten Lieferanten mit positivem S-Rating am Gesamtbeschaffungsvolumen	%	87	83	Die Kennzahl gibt den prozentualen Anteil des Umsatzes der relevanten direkten Lieferanten mit positivem S-Rating am Gesamtbeschaffungsvolumen an.
Anzahl der durchgeführten Audits im Rahmen des S-Ratings	Anzahl	144	85	Absolute Anzahl aller im Berichtsjahr durchgeführten Audits, die durch den Prozess des S-Ratings angestoßen wurden.
Self-Assessment-Questionnaire (SAQ)				
Direkte Lieferanten mit abgeschlossenem SAQ	Anzahl	20.909	19.094	Anzahl der direkten Lieferanten, bei denen der SAQ ausgefüllt und final bewertet wurde. Es werden abgeschlossene SAQs berücksichtigt, die am Ende des jeweiligen Geschäftsjahres dem Volkswagen Konzern vorlagen.
Anteil der neuen Lieferanten, die anhand von Umwelt- und Sozialkriterien bewertet wurden (SAQ)	%	6	20	Diese Kennzahl gibt prozentual an, wie viele direkte Lieferanten im Berichtsjahr erstmalig den SAQ ausgefüllt, abgeschlossen und mit Volkswagen geteilt haben.
Verbesserungen bei direkten Lieferanten basierend auf SAQ	Anzahl	7.050	8.093	Anzahl der direkten Lieferanten, die ihren SAQ-Score im Berichtsjahr durch erneutes Ausfüllen des Fragebogens um mindestens einen Punkt verbessert haben.
Training				
Beschäftigte der Beschaffung, die an Qualifizierungsmaßnahmen zum Thema Nachhaltigkeit teilgenommen haben	Anzahl	5.102	5.129	Gibt die absolute Anzahl von Beschaffern des Volkswagen Konzerns an, die Schulungen mit Bezug auf Nachhaltigkeit vollständig absolviert haben.
Lieferanten, die eine Schulung zum Thema Nachhaltigkeit erhalten haben	Anzahl	6.470	9.818	Die Kennzahl gibt die absolute Anzahl direkter als auch potenziell direkter Lieferanten an, die im Geschäftsjahr an einer Schulung zum Thema Nachhaltigkeit teilgenommen haben. Hat ein Lieferant im Berichtsjahr an einer Lieferantenschulung vor Ort oder webbasiert teilgenommen und mindestens 50% der Schulungszeit absolviert, wird er bei der Erhebung der Kennzahl berücksichtigt.

Betroffene Gemeinschaften

Der Volkswagen Konzern hat eine große Verantwortung gegenüber der Gesellschaft, der Umwelt und seinen Partnern. Wir berücksichtigen dabei auch die Gemeinschaften, die direkt oder indirekt von den Aktivitäten des Konzerns betroffen sein können. Ihr Schutz und ihre Einbindung sind zentrale Bestandteile einer verantwortungsvollen und nachhaltigen Unternehmensführung.

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG AUF BETROFFENE GEMEINSCHAFTEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Ökonomische, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften				
Diese Auswirkung kann sich in Einzelfällen durch die Verletzung ökonomischer, sozialer und kultureller Rechte von Gemeinschaften, etwa durch Umweltverschmutzung, Wasserknappheit, Biodiversitätsverlust, unsichere Lebensbedingungen, Zwangs- und Kinderarbeit, sowie durch die Einschränkung oder Verletzung der Rechte indigener und lokaler Bevölkerungsgruppen ergeben. Diese Auswirkung betrifft insbesondere rohstoffreiche Regionen entlang der Lieferkette.	–	 	 	
 Chance	 Positive Auswirkung	 Tatsächliche Auswirkung	 Vorgelagerte Wertschöpfungskette	 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)
 Risiko	 Negative Auswirkung	 Potenzielle Auswirkung	 Eigener Geschäftsbereich	 Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)
			 Nachgelagerte Wertschöpfungskette	 Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Im Berichtsjahr wurde erstmals im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine negative Auswirkung entlang der Lieferkette betreffend die ökonomischen, sozialen und kulturellen Rechte von Gemeinschaften identifiziert. Der Volkswagen Konzern nimmt die Verantwortung wahr, Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften in rohstoffbezogenen Lieferketten zu identifizieren und ihnen – je nach Charakter der Auswirkung – mit geeigneten Maßnahmen zu begegnen oder positive Entwicklungen zu fördern.

Das Zusammenspiel von Strategie und Geschäftsmodell, dem Managementkonzept (Responsible Supply Chain System – ReSC-System) sowie den Maßnahmen und Verfahren bildet einen strukturierten Rahmen zur Steuerung der in diesem Kapitel identifizierten Maßnahmen im Kontext der Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften in rohstoffbezogenen Lieferketten. Die Steuerungsmöglichkeiten variieren je nach Einflussbereich innerhalb der Lieferkette und sind teilweise durch begrenzten Zugriff auf vorgelagerte Stufen eingeschränkt. Dennoch dienen die genannten Elemente als Grundlage für die risikoorientierte Bearbeitung der relevanten Auswirkung dieses Kapitels.

Über das ReSC-System werden Anforderungen an Geschäftspartner formuliert, die unter anderem den Schutz betroffener Gemeinschaften adressieren. Der Code of Conduct für Geschäftspartner enthält verbindliche Vorgaben

wie das Verbot von Zwangsräumungen, die Achtung menschenwürdiger Lebensbedingungen sowie die Berücksichtigung der Rechte indigener Völker. Diese Anforderungen sind Bestandteil der vertraglichen Grundlage mit unseren Lieferanten und werden im Rahmen des ReSC-Systems systematisch abgefragt und bewertet.

Ergänzend dazu verweist die Responsible Raw Material Policy auf das Recht indigener Gemeinschaften auf freie, vorherige und informierte Zustimmung (Free, Prior and Informed Consent – FPIC) bei Aktivitäten mit potenziellen Auswirkungen auf ihre Rechte sowie auf die Einbindung indigener Gruppen in Stakeholder-Prozesse. Die Policy dient als strategischer Orientierungsrahmen für den Umgang mit menschenrechtlichen Risiken in Rohstofflieferketten.

Weitere Elemente wie die Risikoanalyse, der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM), das Human Rights Focus System (HRFS) und das Raw Materials Due Diligence System (RMDDMS) tragen zur Identifikation, Bewertung und Bearbeitung menschenrechtlicher Aspekte bei, die Gemeinschaften betreffen können. Diese Systeme ermöglichen unter anderem die Erfassung von Vorfällen, die Durchführung von Bewertungen sowie die Ableitung von Maßnahmen in Bezug auf menschenrechtliche Aspekte in der Lieferkette.

Die genannten Instrumente wirken komplementär und adressieren die in diesem Kapitel beschriebene Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften. Zur Vermeidung von inhaltlichen Wiederholungen wird auf die detaillierte Beschreibung der Maßnahmen im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ verwiesen. Die im Folgenden dargestellte Perspektive ergänzt die dort beschriebene um die spezifische Relevanz der identifizierten negativen Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften sowie die Einbindung relevanter Stakeholdergruppen, insbesondere indigener Gemeinschaften und lokaler Akteure. Der Fokus liegt weiterhin auf der Einhaltung von Nachhaltigkeitsanforderungen durch Lieferanten. In einzelnen Projekten mit Bezug zu kritischen Rohstoffen wurden jedoch ergänzende Ansätze zur Einbindung betroffener Gemeinschaften umgesetzt. Diese Projekte zielen darauf ab, menschenrechtliche und ökologische Risiken in rohstoffproduzierenden Regionen zu adressieren und lokale Akteure – darunter indigene Gemeinschaften – in Dialogformate und Maßnahmenentwicklung einzubeziehen. Die Ergebnisse dieser Einbindung fließen in die Weiterentwicklung projektbezogener Maßnahmen ein.

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf ökonomische, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der Anforderungen der ESRS festgelegt.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurden insbesondere Gemeinschaften in rohstoffproduzierenden Regionen als betroffen identifiziert. Die Analyse basiert auf dem Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS), welches sich auf menschenrechtliche und ökologische Risiken im Zusammenhang mit kritischen Rohstoffen konzentriert. Der Schwerpunkt liegt daher auf der vorgelagerten Wertschöpfungskette, insbesondere auf Gemeinschaften, die durch Aktivitäten von Lieferanten oder Subunternehmern in Abbau- und Produktionsregionen beeinflusst werden. Darüber hinaus wurden folgende Typen von Gemeinschaften berücksichtigt:

- > Gemeinschaften entlang der vorgelagerten Lieferkette, zum Beispiel in Bergbauregionen in Chile, Südafrika, Indonesien, Indien und Madagaskar.
- > Gemeinschaften an den Endpunkten der Wertschöpfungskette, etwa in Regionen des Rohstoffabbaus oder der Entsorgung, die durch Umweltbelastungen oder soziale Auswirkungen betroffen sein können.
- > Indigene Gemeinschaften, deren Rechte und Lebensgrundlagen durch Landnutzung, Wasserverbrauch oder andere Eingriffe beeinträchtigt werden können.
- > Lokale Gemeinschaften, die durch Infrastruktur, Beschäftigung, soziale Programme oder Dialogformate in ihrer Lebensrealität beeinflusst werden können.

Diese Gemeinschaften sind nicht Teil der eigenen Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns, durch Geschäftsbeziehungen und die vorgelagerte Lieferkette allerdings mittelbar betroffen.

Das Hinweisgebersystem dient als zentrales Beschwerdeverfahren für den Volkswagen Konzern. Die Koordination erfolgt durch das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg. Grundsätze, Meldekanäle und Verfahren sind im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“ im Abschnitt „Schutz von Hinweisgebenden“ ausführlich beschrieben.

Im Berichtsjahr gab es keine Verletzungen gegen menschenrechtliche Schutzgüter gemäß dem Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz, die betroffene Gemeinschaften in der vor- und nachgelagerten Lieferkette betrafen. Damit liegen auch keine Fälle vor, die als schwerwiegende Menschenrechtsverletzungen gemäß ESRS S3 zu bewerten sind, da sich das LkSG an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte, an der Erklärung der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO – International Labour Organisation) über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit sowie an den OECD-Leitsätzen für multinationale Unternehmen orientiert.

Zur Stärkung der Rechte und der Verbesserung der Lebensbedingungen betroffener Gemeinschaften engagiert sich der Volkswagen Konzern in lokalen und internationalen Initiativen.

Die Durchführung von Projekten in rohstoffproduzierenden Regionen zielt darauf ab, menschenrechtliche und ökologische negative Auswirkungen zu adressieren und die Lebensbedingungen der betroffenen Gemeinschaften zu verbessern. Durch gezielte Maßnahmen sollen negative Auswirkungen gemindert, strukturelle Herausforderungen angegangen und lokale Akteure in ihrer Handlungsfähigkeit gestärkt werden.

Die Einbindung betroffener Gemeinschaften erfolgt über Multi-Stakeholder-Plattformen, lokale Partnerschaften und Dialogformate. Dabei werden insbesondere die Perspektiven indigener Gruppen, zivilgesellschaftlicher Organisationen und lokaler Behörden berücksichtigt. Die Ergebnisse dieser Einbindung – insbesondere aus den im Folgenden beschriebenen Projekten – fließen in die Weiterentwicklung der jeweiligen Projektmaßnahmen und Themenfelder ein. Ein Bezug zum unternehmensinternen Due-Diligence-Prozess, etwa im Rahmen des ReSC-Systems, besteht punktuell, erfolgt jedoch nicht systematisch. Die Einbindung betroffener Gemeinschaften erfolgt im Rahmen des ReSC-Systems. Die operative Verantwortung liegt bei der Konzern Beschaffung Nachhaltigkeit der Volkswagen AG. Die strategische Steuerung ist im ReSC-System verankert und wird durch die übergeordnete Governance-Struktur des Konzerns begleitet. In einzelnen Projekten werden Rückmeldungen aus Dialogformaten dokumentiert und fließen in die Weiterentwicklung der Maßnahmen ein.

In den beschriebenen Projekten werden – soweit möglich – auch Perspektiven von vulnerablen Gruppen berücksichtigt, etwa durch die Einbindung lokaler Nichtregierungsorganisationen (NGOs) oder zivilgesellschaftlicher Organisationen. Die Berücksichtigung spezifischer Gruppen wie indigener Gemeinschaften ist in den Projektbeschreibungen enthalten. Eine systematische Erfassung der Perspektiven einzelner Gruppen innerhalb der Gemeinschaften (zum Beispiel Frauen und Mädchen) erfolgt derzeit nicht flächendeckend.

Im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse wurde eine wesentliche negative Auswirkung auf betroffene Gemeinschaften in rohstoffproduzierenden Regionen identifiziert. Diese betreffen insbesondere ökologische und soziale Aspekte, die durch Aktivitäten in der vorgelagerten Lieferkette entstehen können – etwa durch Wasserverbrauch, Landnutzung oder Lebensbedingungen in Abbaubieten. Auch wenn keine direkte Geschäftsbeziehung zu einzelnen Minen besteht, wurden die nachfolgenden Regionen aufgrund ihrer strukturellen Risikolage und ihrer Bedeutung für kritische Rohstoffe als besonders relevant eingestuft. Die dort ansässigen Gemeinschaften – darunter indigene Gruppen und lokal betroffene Bevölkerungen – stehen im Mittelpunkt der jeweiligen Projektmaßnahmen, die darauf abzielen, negative Auswirkungen zu adressieren, lokale Akteure zu stärken und menschenrechtliche sowie ökologische Herausforderungen im Umfeld der Rohstoffgewinnung zu bearbeiten. Insbesondere folgende Projekte des Volkswagen Konzerns zahlen darauf ein:

Responsible Lithium Partnership (Chile)

Im Rahmen des Multi-Stakeholder-Projekts „Responsible Lithium Partnership“ engagierte sich der Volkswagen Konzern für eine nachhaltige Wasserbewirtschaftung im Salar de Atacama – einer Region mit empfindlichem Ökosystem und Wasserknappheit. Ziel war es, durch Dialog und gemeinsame Maßnahmen Konflikte über Wasserressourcen zu vermeiden und die Rechte der lokalen Bevölkerung zu stärken. Die Einbindung relevanter Stakeholder – darunter indigene Gemeinschaften, lokale Zivilgesellschaft, NGOs, Wissenschaft, Unternehmen, Behörden und Bergbauunternehmen – erfolgte systematisch über die von der Deutschen Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ)

koordinierte Plattform Mesa Multiactor. Seit 2021 ermöglichte diese den kontinuierlichen Dialog zwischen 22 lokalen Akteuren.

Die Region Salar de Atacama ist ein bedeutender Standort für die Gewinnung von Lithium – einem Rohstoff, der für die Elektromobilität von zentraler Bedeutung ist. Aufgrund der wasserintensiven Fördermethoden und der sensiblen ökologischen Bedingungen bestehen potenziell negative Auswirkungen für indigene Gemeinschaften, insbesondere im Hinblick auf den Zugang zu Wasserressourcen. Vor diesem Hintergrund wurde die Region im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als besonders relevant eingestuft. Das Projekt zielt darauf ab, betroffene Gemeinschaften frühzeitig in Dialogprozesse einzubinden und gemeinsam mit lokalen Akteuren Lösungsansätze für identifizierte Herausforderungen zu entwickeln.

Zu Beginn des Berichtsjahres fand zudem eine internationale Stakeholder-Veranstaltung in Berlin statt, die den Austausch zwischen Projektpartnern und zivilgesellschaftlichen Organisationen förderte und Best Practices für die Umsetzung von Sorgfaltspflichten in der tiefen Lieferkette aufzeigte. Hier nahmen auch Vertretende der betroffenen Gemeinschaften aus Chile teil, sowohl als Diskutanten als auch Teilnehmende der Veranstaltung. Zu den umgesetzten Maßnahmen zählen ein Wasserkataster, hydrologische Kartierungen, Umweltbildungsinitiativen sowie ein Grauwasser-Recyclingsystem an einer lokalen Schule. Die Ergebnisse der Stakeholder-Einbindung flossen direkt in die rohstoffbezogene Risikoanalyse und Maßnahmenentwicklung im Rahmen des unternehmensinternen Due-Diligence-Prozesses im RMDDMS ein. Die Wirksamkeit wurde durch die GIZ evaluiert. Nach erfolgreicher Aufbauarbeit wurde das Projekt planmäßig in eine lokal verankerte Struktur überführt. Die lokalen Akteure zeigen ein hohes Maß an Engagement, und die initiierten Maßnahmen werden konsequent fortgeführt.

Aus Sicht von Volkswagen wurde das zentrale Ziel des Projekts – die Sicherung und Stärkung lokalen Engagements – erreicht. Das Projekt leistet damit weiterhin einen wichtigen Beitrag zur nachhaltigen Entwicklung in der Region.

Marikana Coalition (Südafrika)

Der Volkswagen Konzern unterstützt über seine Marke Scania die Marikana Coalition, ein Bildungs- und Sozialprojekt in einer vom Platin-Group-Metals (PGM)-Bergbau geprägten Region Südafrikas. Die Region Marikana ist durch den Abbau von Platingruppenmetallen geprägt, die auch in globalen Lieferketten für Automobilanwendungen eine Rolle spielen. Die dort ansässigen Gemeinschaften sind in besonderem Maße von den sozialen und wirtschaftlichen Folgen des Bergbaus betroffen. Das Projekt adressiert strukturelle Herausforderungen in einer Region, die mittelbar mit globalen Rohstoffströmen verbunden ist.

Ziel ist es, Kindern und Jugendlichen in einer strukturell benachteiligten Bergbauregion Perspektiven jenseits des Bergbaus zu eröffnen. In einem ehemaligen Minengebäude wurde ein Jugendzentrum eingerichtet, das Bildungsangebote, Berufsberatung und soziale Unterstützung bietet. Das Zentrum wird von lokal geschultem Personal betrieben und dient als sicherer Ort für junge Menschen. Die Initiative trägt zur Stärkung der sozialen Infrastruktur und zur Förderung der Rechte von Gemeinschaften bei, die direkt von Bergbauaktivitäten betroffen sind. Das Projekt läuft zunächst bis zum Ende des Berichtsjahres, mit der Option einer Verlängerung. Gesteuert wird die Marikana Coalition von einem Steuerungskomitee, das vierteljährlich die Fortschritte und Ergebnisse überprüft.

Nickel-Projekt (Indonesien)

Als Gründungsmitglied eines lokalen Partnerschaftsprojekts engagiert sich der Volkswagen Konzern für die Verbesserung von Umwelt- und Sozialstandards im indonesischen Nickelsektor – insbesondere in Bergbauregionen in Halmahera. Die identifizierte Region ist bedeutend für die Nickelgewinnung, einem Rohstoff, der unter anderem in Batterien für Elektrofahrzeuge verwendet wird. Aufgrund der ökologischen Sensitivität und der sozialen Herausforderungen in den Abbau- und Verarbeitungsgebieten wurde die Region als prioritär für ein partnerschaftliches Engagement identifiziert. Die betroffenen Gemeinschaften stehen im Fokus der Maßnahmen, auch wenn keine direkte Lieferbeziehung zu einer bestimmten Mine besteht. Ziel ist es, Biodiversität zu schützen, Lebensbedingungen zu verbessern und die Wasserqualität in Bergbauregionen zu sichern.

Im Zuge der Projektvorbereitung wurde eine umfassende Studie durchgeführt, um zentrale ökologische und soziale Herausforderungen sowie potenzielle Interessenkonflikte zu identifizieren. Dabei wurden lokale NGOs eingebunden, um die Perspektiven der betroffenen Gemeinschaften angemessen zu berücksichtigen. Die Ergebnisse bildeten die Grundlage für die Projektabgrenzung und die Definition priorisierter Handlungsfelder. In Zusammenarbeit mit lokalen Stakeholdern, NGOs und Unternehmen sollen konkrete Maßnahmen entwickelt und umgesetzt werden, um ESG-Risiken zu adressieren. Ein zentrales Element ist die Einrichtung eines Stakeholder-Forums, das den kontinuierlichen Dialog mit lokalen Anspruchsgruppen sicherstellen soll. Ziel ist eine transparente und wirksame Einbindung relevanter Stakeholder.

Die Initiative ist Teil eines umfassenden Engagements zur Förderung verantwortungsvoller Rohstoffgewinnung und zur Stärkung der Rechte betroffener Gemeinschaften. Das Projekt ist auf drei Jahre angelegt und läuft bis Ende 2028. Im Rahmen der Projektinitiierung wird derzeit ein Konzept zur Wirksamkeitsmessung entwickelt. Ziel ist es, die Effektivität der geplanten Maßnahmen und Initiativen hinsichtlich der angestrebten Verbesserungen für die betroffenen Gemeinschaften systematisch zu erfassen und zu bewerten. Die Ausarbeitung erfolgt in enger Abstimmung mit lokalen Partnern und NGOs, um sicherzustellen, dass relevante Indikatoren und Methoden die tatsächlichen Bedürfnisse und Perspektiven der Gemeinschaften widerspiegeln. Die Ergebnisse sollen künftig als Grundlage für die Bewertung der Projektergebnisse dienen.

Responsible Mica Initiative (Indien, Madagaskar)

In Mica-produzierenden Regionen wie Indien und Madagaskar sind strukturelle Herausforderungen wie Armut und ein erhöhtes Risiko für Kinderarbeit bekannt. Diese Kontexte gelten branchenübergreifend als besonders sensibel und wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als potenziell relevant für menschenrechtliche Risiken eingestuft. Vor dem Hintergrund, dass Mica ein eingesetzter Rohstoff im Konzern ist, verfolgt der Volkswagen Konzern einen vorsorgenden Ansatz und engagiert sich in der Responsible Mica Initiative (RMI), um zur Verbesserung der Situation vor Ort beizutragen. Die Initiative bindet lokale Gemeinschaften und zivilgesellschaftliche Organisationen aktiv ein, um strukturelle Ursachen von Kinderarbeit zu adressieren. Dazu zählen Maßnahmen wie der Zugang zu Bildung, die Förderung alternativer Einkommensquellen für Eltern sowie die Anbindung an staatliche Unterstützungsprogramme. Die Aktivitäten zielen darauf ab, die Resilienz der lokalen Bevölkerung zu stärken und langfristige Entwicklungsperspektiven zu schaffen. Das Community Empowerment Program der RMI wurde im Jahr 2018 gestartet. Seit 2020 wird es im Rahmen der Mitgliedschaft von Porsche in der RMI finanziell unterstützt. Es handelt sich um ein langfristig angelegtes, kontinuierliches Projekt ohne derzeit geplantes Enddatum. Die aktuelle Projektphase läuft bis Dezember 2027. Nach einer kritischen Würdigung soll das Projekt, sofern notwendig mit Anpassungen, dann weitergeführt werden. Die aktuelle Strategieplanung der RMI erstreckt sich bis zum Jahr 2030.

Im Rahmen der Mitgliedschaft verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, zur Verbesserung der Lebensbedingungen beim Abbau von Mica beizutragen. Der Konzern unterstützt die Initiative finanziell und strategisch und arbeitet industrieübergreifend an der Entwicklung von Maßnahmen sowie an der Standardisierung von Prozessen und Auditstandards mit. Eigene quantifizierte Zielgrößen wurden bislang nicht definiert; die Festlegung konkreter Ziele erfolgt durch die Initiative selbst. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist als Vertreterin des Konzerns aktiv in verschiedenen Arbeitsgruppen der RMI eingebunden und kann dadurch Einfluss auf die strategische Ausrichtung und Zielsetzung nehmen.

Zur Überprüfung der Wirksamkeit der unterstützten Maßnahmen nutzt der Volkswagen Konzern die regelmäßigen Impact Assessments, die durch die RMI beauftragt und öffentlich verfügbar sind. Das jüngste Assessment des Community Empowerment Program deckt den Zeitraum von 2021 bis 2024 ab. Die Ergebnisse fließen in die interne Bewertung menschenrechtlicher Risiken sowie in die Ableitung von Maßnahmen zur Verbesserung der Lieferkette ein.

Kundinnen und Kunden

Der Schutz von Verkehrsteilnehmenden sowie die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden stehen für den Volkswagen Konzern im Fokus.

WESENTLICHE AUSWIRKUNGEN UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNGEN IM BEREICH PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkungen	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden				
Diese Auswirkung betrifft den Bereich der persönlichen Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden. Des Weiteren steht der Schutz von verletzlichen Verkehrsteilnehmenden (zum Beispiel Radfahrern, Fußgängern) und weiteren möglichen Unfallbeteiligten im Fokus. Durch den Einsatz aktiver und passiver Sicherheitssysteme leistet der Konzern einen Beitrag, die Zahl der Verkehrstoten und Schwerverletzten zu reduzieren.	+			
				
Die Auswirkung besteht für die Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden und steht individuell in Zusammenhang mit Unfällen im Straßenverkehr. Mit der zunehmenden Relevanz von Software und Konnektivität in Fahrzeugen steigt auch die abstrakte Gefahr eines unbefugten Zugriffs mit möglichen Auswirkungen auf die Sicherheit des Fahrzeugs und damit auch für die verbundenen Rechtsgüter von Kundinnen und Kunden.	–			
				

 Chance
  Positive Auswirkung
  Tatsächliche Auswirkung
  Vorgelagerte Wertschöpfungskette
  Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)

 Risiko
  Negative Auswirkung
  Potenzielle Auswirkung
  Eigener Geschäftsbereich
  Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)

 Nachgelagerte Wertschöpfungskette
  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Die in der Wesentlichkeitsanalyse analysierten Auswirkungen betreffen insbesondere den Gesundheitsschutz im Fahrzeugkontext. Unter dem Begriff „Kundinnen und Kunden“ werden im Sinne der ESRS auch Konsumentinnen und Konsumenten sowie (End-)Nutzerinnen und Nutzer zusammengefasst. Zu den betrachteten Gruppen zählen Fahrzeugführende und -insassen. Darüber hinaus richtet sich der Fokus auf den Schutz verletzlicher Verkehrsteilnehmender wie Radfahrer und Fußgänger sowie weiterer potenzieller Unfallbeteiligter. Bei der Bewertung dieser Auswirkungen werden unterschiedliche Nutzer- und Insassengruppen berücksichtigt. Dabei wird insbesondere geprüft, ob bestimmte Gruppen besondere Anforderungen stellen, die entsprechend berücksichtigt werden müssen.

Durch die Teilnahme am Straßenverkehr können Nutzerinnen und Nutzer von Fahrzeugen aller Hersteller grundsätzlich in Unfälle verwickelt werden. Dies kann gesundheitliche Beeinträchtigungen zur Folge haben. Der Volkswagen Konzern ist sich seiner Verantwortung bewusst und arbeitet stetig daran, zur Vermeidung von Unfällen und zur Verringerung der Unfallfolgen beizutragen.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen wirken sich unmittelbar auf das Geschäftsmodell, die strategische Ausrichtung sowie die Wertschöpfungskette des Volkswagen Konzerns aus. Das Thema Fahrzeugsicherheit ist dabei übergeordnet in der konzernweiten Sicherheitsstrategie verankert, in deren Zentrum die Sicherheit der Kundinnen und Kunden weltweit steht. Zur Koordination der sicherheitsrelevanten Themen ist ein markenübergreifender Arbeitskreis Sicherheitssystem (AKS) eingerichtet, der konzernweit Anforderungen definiert und deren Umsetzung begleitet.

Auf die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen auf Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette reagiert der Volkswagen Konzern im Bereich Kundinnen und Kunden mit gezielten Maßnahmen:

So sollen die positiven Auswirkungen im Bereich der persönlichen Sicherheit durch interne Sicherheitsvorgaben sowie durch die konsequente Implementierung moderner Sicherheitstechnologien weiter gestärkt werden. Die Ausarbeitung der Sicherheitsstrategie erfolgt im Arbeitskreis Sicherheitssystem (AKS), der die erarbeiteten Inhalte dem Konzern Vorstandsausschuss Technologie zur Freigabe vorlegt. Die Verantwortung für die Sicherheit der in Verkehr gebrachten Produkte liegt beim Ausschuss Produktsicherheit (APS). Eine konzernweit gültige Richtlinie zur Produktsicherheit und -konformität schreibt die Einrichtung eines APS bei den jeweils verantwortlichen Herstellern verbindlich vor. Zudem besteht die Verpflichtung, den APS bei sicherheitsrelevanten Vorgängen einzubeziehen, um eine einheitliche und wirksame Umsetzung sicherheitsbezogener Maßnahmen im gesamten Konzern zu gewährleisten.

Eine ausführliche Darstellung der konkreten Maßnahmen in diesem Handlungsfeld erfolgt im Abschnitt „Maßnahmen: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden“.

MANAGEMENTKONZEPTE: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Um die Anzahl und Schwere von Verkehrsunfällen mit Fahrzeugen des Konzerns kontinuierlich zu reduzieren, hat der Volkswagen Konzern ein ineinandergreifendes System von Managementstrukturen etabliert. Diese ergeben ein konzernweites Governance-Konzept für Fahrzeugsicherheit, das die Grundlage für ein hohes Maß an Produktqualität sowie die Einhaltung gesetzlicher und behördlicher Vorgaben, interner Sicherheitsvorgaben und Anforderungen des Verbraucherschutzes bildet.

Zentraler Bestandteil dieses Konzepts ist die kontinuierliche Ausrichtung an hohen Sicherheitsstandards für mechanische, mechatronische und elektronische Systeme sowie für die funktionale Sicherheit der Fahrzeuge. Aufbauend darauf sind konzernweit Managementsysteme über Konzernrichtlinien definiert, die diese Sicherheitsstandards, geltende Normen sowie den Stand der Technik systematisch in den Prozessen der Fahrzeugentwicklung, -fertigung und -prüfung innerhalb der Markengesellschaften verankern. Dabei werden stets alle drei Ebenen – gesetzliche Vorgaben, interne Sicherheitsvorgaben und Verbraucherschutzstandards – berücksichtigt. Dieses Kapitel stellt die zugrunde liegende Sicherheitsstrategie sowie die relevanten Konzernrichtlinien im Detail vor.

Sicherheitsstrategie

Um die bestehenden Systeme zur Fahrzeugsicherheit noch stärker im strategischen Gesamtkonzept des Volkswagen Konzerns zu verankern, wurde eine konzernweite Sicherheitsstrategie entwickelt und vom Vorstand verabschiedet.

Ziel dieser Strategie ist es, einen nachhaltigen Beitrag zur weltweiten Verkehrssicherheit zu leisten. Im Mittelpunkt steht dabei die Reduzierung der Zahl von Schwerverletzten und Getöteten bei Unfällen mit Fahrzeugen der Konzernmarken. Zur Erreichung dieses Ziels werden sowohl Maßnahmen zur Unfallvermeidung (aktive Sicherheit) als auch zur Minderung von Unfallfolgen (passive/integrale Sicherheit) kontinuierlich weiterentwickelt.

Die Sicherheitsstrategie verfolgt das Ziel, ein hohes Schutzniveau für Kundinnen und Kunden sowie weitere potenzielle Unfallbeteiligte zu gewährleisten. Dies geschieht durch den gezielten Einsatz moderner Technologien, mit denen interne und externe Sicherheitsanforderungen, gesetzliche Vorgaben sowie Verbraucherschutzstandards adressiert und marktspezifisch umgesetzt werden. Tatsächliche und potenzielle negative Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden können beispielsweise durch technische Mängel oder Qualitätsprobleme entstehen. Durch die konsequente Erfüllung der definierten Sicherheitsanforderungen wirkt der Volks-

wagen Konzern diesen Auswirkungen aktiv entgegen. Auf diese Weise soll die Zahl der Unfallopfer verringert und gleichzeitig eine tatsächliche und potenziell positive Auswirkung im Sinne der Wesentlichkeitsanalyse erzielt werden.

Die Ausrichtung der Sicherheitsentwicklungen in den Marken des Volkswagen Konzerns erfolgt auf Basis der konzernweiten Sicherheitsstrategie. Diese wird unter anderem im Konzerngremium „Arbeitskreis Sicherheitssystem“ (AKS) verfolgt und weiterentwickelt.

Sollte sich ein Anpassungsbedarf ergeben, prüfen die Leitenden der Sicherheitsentwicklungen in den jeweiligen Marken die Notwendigkeit einer Aktualisierung. Bei Bedarf wird die Strategie entsprechend angepasst, um weiterhin ein hohes Schutzniveau und die Einhaltung aller relevanten Anforderungen sicherstellen zu können.

Konzernrichtlinie Automotive Cyber Security Management System

Um der Gefahr unbefugter Zugriffe auf Fahrzeuge und deren digitalen Angebote entgegenzuwirken, hat der Volkswagen Konzern im Rahmen der Konzernrichtlinie „Automotive Cyber Security Management System“ (ACSMS) ein Automotive-Cyber-Security-Managementsystem etabliert. Ziel dieses Systems ist es, potenziellen negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit der Kundinnen und Kunden, insbesondere durch Manipulation digitaler Fahrzeugfunktionen, entgegenzuwirken. Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung von Fahrzeugen bringen neue Herausforderungen mit sich, insbesondere im Hinblick auf die Integrität und Sicherheit softwarebasierter Systeme. Gesetzliche Vorgaben, wie etwa die Regelung UN-R 155 zur Cybersicherheit und zum Cybersicherheitsmanagementsystem der United Nations Economic Commission for Europe (UNECE), stellen verbindliche Anforderungen an die Fahrzeug- sowie Softwareentwicklung. Diese Anforderungen haben weitreichende Auswirkungen auf die IT-Systeme und die gesamte Sicherheitsarchitektur moderner Fahrzeuge.

Um das Risiko von Cyberangriffen auf Fahrzeuge auch in Zukunft zu steuern und angemessen darauf reagieren zu können, optimiert der Volkswagen Konzern seine Automotive-Cyber-Security-Managementsysteme kontinuierlich in allen Konzernmarken. Ein markenübergreifender Austausch findet statt, sodass sowohl prozessuale als auch produktbezogene Aspekte der Cybersicherheit gemeinsam weiterentwickelt werden. Im Mittelpunkt steht dabei stets der Schutz der Kundinnen und Kunden.

Ein zentrales Ziel des ACSMS ist es, die Cybersicherheit über den gesamten Produktlebenszyklus eines Fahrzeugs und seines digitalen Ökosystems hinweg zu stärken. Mit der zunehmenden Digitalisierung, zunehmender Konnektivität und der Entwicklung neuer Mobilitätsformen wie Shared Mobility gewinnt das Thema Cyber Security zunehmend an Bedeutung - auch im Hinblick auf die Gesundheit und Sicherheit der Nutzerinnen und Nutzer.

Das ACSMS definiert in Form von Richtlinien und Kontrollmaßnahmen, wie die Cybersicherheit im Fahrzeugbereich aufgebaut, umgesetzt und dauerhaft gewährleistet werden soll. Ziel ist es, unberechtigte Zugriffe auf Fahrzeuge und deren digitale Systeme wirksam zu verhindern. Die Wirksamkeit des ACSMS mit einer entsprechenden Zertifizierung wurde durch die jeweils zuständigen Typgenehmigungsbehörden der Konzernmarken bestätigt. Grundlage hierfür waren externe Audits, die die Einhaltung der UNECE-Regelung UN-R 155 zum Gegenstand hatten. Innerhalb des Gültigkeitszeitraums der Zertifizierung erfolgen jährliche Überwachungsaudits zur Sicherstellung der kontinuierlichen Konformität.

Die ACSMS-Richtlinie gilt konzernweit als Mindestanforderung für alle kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, welche Typgenehmigungen für Fahrzeuge beantragen oder relevante Schnittstellen zu solchen Gesellschaften aufweisen. Dies umfasst auch Unternehmen, die Teile des digitalen Ökosystems entwickeln oder betreiben sowie Software-Updates für Fahrzeuge bereitstellen und durchführen.

Für die Definition und Weiterentwicklung des Managementkonzepts ACSMS ist die Leitung Konzern Qualitätsmanagement, Digitalisierung und IT verantwortlich. Die Umsetzung innerhalb der jeweiligen Konzerngesellschaft obliegt der obersten Leitungsebene, also dem Vorstand oder der Geschäftsführung.

Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität

Die Konzernrichtlinie „Produktsicherheit und -konformität“ spielt insbesondere im Hinblick auf die persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden eine zentrale Rolle. Sie legt konzernweit einheitliche Standards fest, um

sowohl gesetzliche Verpflichtungen als auch den eigenen Anspruch des Volkswagen Konzerns an die Produktverantwortung für in den Verkehr gebrachte Produkte zu erfüllen. Sämtliche geltende gesetzliche und behördliche Anforderungen sind einzuhalten. Darüber hinaus verpflichtet die Richtlinie zur Einrichtung eines Systems zur aktiven und passiven Produktbeobachtung. Ziel ist es, potenzielle Gefahren, die von Produkten ausgehen könnten, frühzeitig zu erkennen und im Rahmen des Möglichen und Zumutbaren abzuwehren. Die Umsetzung der Konzernrichtlinie „Produktsicherheit und -konformität“ obliegt den Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, die als verantwortliche Hersteller Fahrzeuge produzieren oder produzieren lassen und in den Verkehr bringen. Diese sind verpflichtet, die Konzernrichtlinie in eigene Regelwerke, wie etwa Organisationsrichtlinien und interne Standards, zu überführen und die Umsetzung sicherzustellen. Die Verantwortung für die Sicherheit und Konformität der Produkte liegt bei den herstellenden Marken- und Vollfunktionsgesellschaften. Das jeweilige Leitungsorgan der Markengesellschaft überträgt diese Verantwortung auf einen eigens eingerichteten oder einzurichtenden Ausschuss Produktsicherheit (APS). Dieser ist dafür zuständig, rechtzeitig Maßnahmen zu veranlassen, die erforderlich sind, um die Sicherheit und Konformität der in Verkehr gebrachten Produkte zu gewährleisten. Das Leitungsorgan der Marken- beziehungsweise Vollfunktionsgesellschaft delegiert diese Aufgaben auf einen bei der Marken- beziehungsweise Vollfunktionsgesellschaft eingerichteten oder einzurichtenden Ausschuss Produktsicherheit.

Bekenntnis zu Menschenrechten

Die Achtung der Menschenrechte ist für den Volkswagen Konzern ein zentrales Anliegen. Wir sind überzeugt, dass nachhaltiges Wirtschaften nur durch ethisches und integriertes Handeln möglich ist. Im Rahmen unserer unternehmerischen Tätigkeit bekennen wir uns umfassend zu unserer Verantwortung für die Wahrung der Menschenrechte. Eine ausführliche Darstellung unserer menschenrechtlichen Selbstverpflichtungen findet sich im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ unter „Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“. Der Dialog mit potenziell Betroffenen erfolgt über das konzernweite Hinweisgebersystem, das auch die Grundlage für die Einleitung geeigneter Abhilfemaßnahmen bildet. Eine detaillierte Beschreibung dessen ist im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“ unter „Hinweisgebersystem“ enthalten.

VERFAHREN: EINBEZIEHUNG VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Berücksichtigung von Aktivitäten der Verbraucherschutzorganisationen

Um die Interessen, Erfahrungen und Perspektiven der Nutzerinnen und Nutzer seiner Fahrzeuge besser zu verstehen und angemessen zu berücksichtigen, arbeitet der Volkswagen Konzern auf Markenebene mit verschiedenen nationalen und internationalen Verbraucherschutzorganisationen zusammen. Diese Organisationen fungieren als glaubwürdige Vertretende der Fahrzeugnutzerinnen und -nutzer. Die übergreifende Koordination der Zusammenarbeit mit Verbraucherschutzbehörden und Industrievereinigungen im Bereich Fahrzeugsicherheit übernimmt der AKS. Die Kooperation erfolgt unter anderem mit dem Insurance Institute for Highway Safety (IIHS), dem China Insurance Safety Index sowie den jeweiligen Landes- und Regionalverbänden des New Car Assessment Programs (NCAP). Für die Marke Volkswagen PKW ist beispielsweise festgelegt, dass Kontaktpersonen oder Verbindungsbüros mit entsprechenden Ansprechpersonen für Verbraucherschutzorganisationen eingerichtet sind. Die Verantwortung für diese Schnittstellen liegt bei der oder dem Global-Safety-Affairs-Verantwortlichen der Hauptabteilung Entwicklung Sicherheitssystem der Volkswagen AG. Die Ableitung und Ausarbeitung daraus resultierender Anforderungen erfolgt im engen Austausch aller Konzernmarken über den AKS. Auf diese Weise wird darauf hingewirkt, dass relevante Informationen konzernweit bekannt sind und berücksichtigt werden. Änderungen oder Neuerungen im Ratingverfahren werden im AKS erarbeitet und berichtet. Die jeweiligen NCAPs veröffentlichen im Rahmen der kontinuierlichen Weiterentwicklung ihrer Standards regelmäßig Aktualisierungen in Form von sogenannten Roadmaps. Diese Updates werden über Industriemeetings, Mitteilungen per E-Mail oder Veröffentlichungen auf den jeweiligen Internetseiten kommuniziert. Der Austausch mit den Verbraucherschutzorganisationen erfolgt themen- und projektbezogen, wobei die Häufigkeit der Treffen von der jeweiligen Roadmap abhängt. Die von den NCAPs bereitgestellten Informationen und Anforderungen sind integraler Bestandteil der Sicherheitsstrategie des Volkswagen Konzerns und fließen direkt

in die Produktentwicklung mit ein. Die entsprechenden Prozesse sind im Abschnitt „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle“ näher beschrieben.

Die Wirksamkeit dieser Zusammenarbeit lässt sich unter anderem an den erhaltenen Fahrzeugbewertungen durch Verbraucherschutzorganisationen – wie etwa der NCAP-Sternebewertung – nachvollziehen.

Zusammenarbeit im Rahmen der Abhilfeprozesse

Zwei weitere Austauschformate mit Kundinnen und Kunden, die von einem sicherheitsrelevanten Sachverhalt oder einer Cyber-Security-Schwachstelle betroffen sind, bestehen im Rahmen der passiven Produktbeobachtung sowie im Bedarfsfall – im Zuge der Sachverhaltsaufklärung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen. Der zugrunde liegende Abhilfeprozess einschließlich der Austauschformate für beide Fälle ist im Abschnitt „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle“ näher beschrieben.

VERFAHREN: ABHILFEPROZESSE UND MELDEKANÄLE

Abhilfeprozess für sicherheitsrelevante Sachverhalte

Ergeben sich im Rahmen der passiven oder aktiven Produktbeobachtung Hinweise auf einen sicherheitsrelevanten Sachverhalt, so wird dieser in den Fachbereichen, etwa der Technischen Entwicklung der Produktion, analysiert. Dabei fließen verschiedene Faktoren in die Bewertung ein, darunter die Häufigkeit des Auftretens, die zugrunde liegende Schadensursache, die betroffenen Bauteile sowie die mögliche Relevanz für weitere Modelle innerhalb des Konzerns.

Bestätigt sich die Sicherheitsrelevanz des Sachverhalts, ist gemäß den konzernweit geltenden Vorgaben der APS einzuschalten. Dieser entscheidet über die erforderlichen und zweckmäßigen Maßnahmen zur Sicherstellung der Sicherheit und Konformität der betroffenen Produkte. Solche Maßnahmen können beispielsweise einen Rückruf, eine Servicemaßnahme in der Werkstatt, erweiterte Garantieleistungen oder einen Auslieferungsstopp umfassen. Die Umsetzung der im APS beschlossenen Maßnahmen wird durch die Abteilung Produktsicherheit initiiert und koordiniert. Zu den zentralen Aufgaben dieser Abteilung zählen die Identifikation der betroffenen Fahrzeuge, die Erstellung und Abstimmung von Arbeitsanleitungen, die Beauftragung der Bevorratung von Ersatzteilen sowie die Festlegung des Starttermins für die jeweilige Maßnahme.

Die operative Verantwortung für die Umsetzung hängt von der Art der entschiedenen Maßnahmen ab. In der Regel handelt es sich um sogenannte Feldmaßnahmen, die durch die Handelsorganisationen und deren Partnerbetriebe umgesetzt werden. Die Betreuung und das Controlling dieser Umsetzung erfolgen durch die Importeure. Die Effektivität der Maßnahmen wird sowohl durch aktive als auch durch passive Produktbeobachtung erfasst. Zusätzlich erfolgt ein Monitoring, um die Wirksamkeit der Maßnahmen systematisch zu überprüfen.

Die im APS beschlossenen Aufträge und Maßnahmen sind für alle betroffenen Bereiche sowie für gegebenenfalls involvierte Konzerngesellschaften verbindlich. Die Überwachung der fristgerechten Umsetzung dieser Maßnahmen obliegt der APS-Geschäftsstelle.

Austauschformate

Ein Austausch mit Kundinnen und Kunden erfolgt an verschiedenen Stellen des Prozesses. Im Rahmen der passiven Produktbeobachtung werden beispielsweise Kundenbeschwerden berücksichtigt, die über Fahrzeughändler oder Werkstätten, über Social-Media-Kanäle, Forenbeiträge sowie über die Kundenhotlines und Kundenbetreuung der jeweiligen Marken eingehen. Diese Rückmeldungen fließen in die Sachverhaltsklärung ein und können wichtige Hinweise zu sicherheitsrelevanten Themen liefern. Die Verantwortung für die Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden liegt während des gesamten Prozesses bei den jeweils zuständigen Fachbereichen, wie etwa After Sales, Marketing und der Unternehmenskommunikation. Ein weiterer Austausch mit Kundinnen und Kunden kann im Zuge der Umsetzung einer Abhilfemaßnahme im Markt erfolgen. Wird eine Maßnahme durch den APS beschlossen, sind die Importeure gemäß den vertraglichen Vereinbarungen mit dem Volkswagen Konzern verpflichtet, diese über ihre Partnerbetriebe umzusetzen. Im Rahmen dieses Prozesses werden die betroffenen Fahrzeughaltenden über die erforderlichen Schritte zur Behebung des potenziellen Sicherheitsthemas informiert, beispielsweise per Post oder durch

direkte Ansprache bei einem Werkstattbesuch. Eine solche Maßnahme kann etwa den Austausch eines fehlerhaften Bauteils in der Werkstatt umfassen.

Abhilfeprozess für Cyber-Security-Sachverhalte

Kundinnen und Kunden können sich mit Anliegen im Bereich Cyber Security an die Autohäuser wenden. Diese erfassen entsprechende Beanstandungen und leiten sie bei Bedarf über den jeweiligen Importeur an die entsprechende Marke weiter. Aufseiten der Marken sind strukturierte Prozesse etabliert, die sicherstellen sollen, dass eingehende Meldungen an das zuständige Incident-Management weitergeleitet werden. Werden dort Maßnahmen zur Behebung des Problems beschlossen und eingeleitet, greifen im Falle von Feldmaßnahmen die im Rahmen des APS beschriebenen Abhilfeprozesse. Bei produktbezogenen Änderungen kommen die standardisierten Verfahren aus den Entwicklungsprozessen zur Anwendung, darunter Tests und qualitätssichernde Maßnahmen. Zur Sicherstellung einer korrekten Bearbeitung innerhalb der Supportstruktur sind Überprüfungsmechanismen etabliert. Auf Basis der gewonnenen Erkenntnisse können bei Bedarf Anpassungen an den Prozessen und der Supportstruktur vorgenommen werden. Zur Unterstützung eines wirksamen Umgangs mit sicherheitsrelevanten Vorfällen im Bereich Cyber Security wurden konzernweit Awareness-Maßnahmen und Schulungen für Importeure und Autohäuser etabliert. Ziel ist es, die dortigen Beschäftigten so zu schulen, dass sie im Bedarfsfall angemessen reagieren können. Dies erfolgt unter anderem anhand praxisnaher Beispielfälle, die es den Mitarbeitenden ermöglichen, das Vorgehen besser nachzuvollziehen und einzuordnen.

Austauschformat

Über den eingerichteten Security-Kontakt haben Kundinnen und Kunden sowie Sicherheitsforscherinnen und Sicherheitsforscher, darunter auch Nichtregierungsorganisationen oder Privatpersonen, die Möglichkeit, Verdachtsfälle zu potenziellen Security-Schwachstellen zu melden. Dies kann über die folgende Website erfolgen: <https://www.volkswagen.de/de/mehr/rechtliches/kontakt-cyber-security.html>. Darüber hinaus besteht für Kundinnen und Kunden die Möglichkeit, entsprechende Hinweise über die Autohäuser oder die Kundensupport-Hotline einzureichen. Solche Meldungen werden über die etablierte Supportstruktur an das zuständige Incident-Management weitergeleitet, dort analysiert und, sofern erforderlich, mit geeigneten Maßnahmen beantwortet.

Sofern konkrete APS-Maßnahmen erforderlich sind, werden die betroffenen Fahrzeughaltenden über die notwendigen Schritte zur Behebung potenzieller Sicherheitsrisiken informiert, beispielsweise durch ein Software-Update. Ziel der Zusammenarbeit ist es, Schwachstellen im Bereich Cyber Security frühzeitig zu identifizieren und geeignete Maßnahmen einzuleiten, um eine Ausnutzung durch unbefugte Dritte zu verhindern. Die operative Verantwortung für den Car-Security-Incident-Prozess (CSI) liegt bei der Qualitätssicherung der jeweiligen Marke. Die Kommunikation mit den Kundinnen und Kunden erfolgt über die zuständigen Fachbereiche, wie etwa Customer Experience oder After Sales.

Meldekanäle

Über das Hinweisgebersystem können auch Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften gemeldet werden. Relevante Hinweise fließen in den beschriebenen Abhilfeprozess ein. Details zur Verfügbarkeit des Hinweisgebersystems und zum Schutz der Hinweisgebenden finden sich im Kapitel „Informationen zur Unternehmensführung“. Für Beschwerden oder Rückmeldungen zu Fahrzeugen und Dienstleistungen des Volkswagen Konzerns können sich Kundinnen und Kunden per E-Mail oder über die Telefonhotline an die entsprechende Marke wenden. Auf den Webseiten der jeweiligen Marken sind Kontaktmöglichkeiten aufgeführt, über die Anliegen direkt eingereicht werden können. Jede Marke ist im Rahmen dieses Prozesses eigenverantwortlich für die Überprüfung der Wirksamkeit ihrer Kommunikationskanäle zuständig. Im Bereich Cyber Security verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, sicherheitsrelevante Schwachstellen frühzeitig zu identifizieren und angemessen zu bearbeiten. In diesem Zusammenhang werden Hinweise von Kundinnen und Kunden sowie von Sicherheitsforscherinnen und -forschern entgegengenommen. Sollten Kundinnen und Kunden eine potenzielle Schwachstelle in einem Produkt feststellen, können sie diese über die

Kommunikationskanäle der jeweiligen Marken melden. Im Rahmen der dort etablierten Klärungsprozesse werden die Hinweise geprüft und weiterverfolgt.

Sicherheitsrelevante Beanstandungen, die über die Meldekanäle der Marken eingehen, werden von den jeweiligen Marken erfasst, verfolgt und überwacht. Jede Marke ist dabei entsprechend ihrer festgelegten Prozesse eigenverantwortlich für die Überprüfung der Wirksamkeit ihrer Kommunikationskanäle. Eine konzernweite Prüfung, ob Kundinnen und Kunden die Kundenportale kennen, ihnen vertrauen und sich vor möglichen Repressalien geschützt fühlen, findet nicht statt.

MAßNAHMEN: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Ergänzend zu den bestehenden Richtlinien und der Sicherheitsstrategie ergreift der Volkswagen Konzern Maßnahmen, um dazu beizutragen, dass seine Fahrzeuge dem aktuellen Stand der Sicherheitstechnik entsprechen, insbesondere im Hinblick auf Unfallvermeidung und die Minderung von Unfallfolgen. Dazu zählen Forschungsaktivitäten im Bereich Fahrzeugsicherheit, die Bearbeitung sicherheitsrelevanter Themen, unter anderem im Rahmen der Arbeitskreisstruktur des AKS sowie die Integration dieser Inhalte in die Projekte entlang des Produktentwicklungsprozesses (PEP). Auch die Zusammenarbeit mit regionalen Verbraucherschutzorganisationen trägt dazu bei.

Dadurch wird eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung auf die Sicherheitsstandards in der Fahrzeugsicherheit erzielt, die durch Unfallvermeidung und -minderung zur Gesundheit unserer Kundinnen und Kunden beitragen kann. Im Sinne der ESRS versteht der Volkswagen Konzern Maßnahmen zur Einhaltung von Sicherheitsvorgaben als Beitrag zur Vermeidung und Behebung potenzieller und tatsächlicher negativer Auswirkungen seiner Produkte. Maßnahmen, die über gesetzliche Mindestanforderungen hinausgehen, gelten als positiver Beitrag zur Fahrzeugsicherheit.

Die Mitarbeit in Verbraucherschutzorganisationen sowie die erhöhten internen Sicherheitsvorgaben des Volkswagen Konzerns tragen zur Anhebung der allgemeinen Sicherheitsstandards von Fahrzeugen bei und leisten damit einen Beitrag zur Verkehrssicherheit. In Fragen der Fahrzeugsicherheit bewegt sich der Volkswagen Konzern mindestens auf dem Niveau der geltenden gesetzlichen Anforderungen. Da Sicherheitslücken trotz aller Vorsorgemaßnahmen nicht vollständig ausgeschlossen werden können, hat der Volkswagen Konzern eine Reihe an Maßnahmen etabliert, die auch für bereits im Verkehr befindliche Fahrzeuge greifen und im Falle eines Sicherheitsrisikos Abhilfe schaffen. So wird potenziellen und tatsächlichen negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit von Kundinnen und Kunden entgegengewirkt, die durch solche Schwachstellen entstehen können. Im Bereich Cyber Security besteht zudem die Möglichkeit zur Zusammenarbeit mit Kundinnen und Kunden sowie mit Sicherheitsforscherinnen und -forschern, die potenzielle Schwachstellen melden können.

Innerhalb des CSI-Prozesses werden gemeldete Sicherheitsvorfälle bewertet und bei entsprechender Notwendigkeit geschlossen. Im Rahmen des Lessons-Learned-Prozesses kann die Klärung eines Sachverhaltes neben der Umsetzung von Abhilfemaßnahmen auch Auswirkungen auf die strategische Ausrichtung, das ACSMS oder die Produktentwicklung haben. Das Incident-Management ist dabei direkt mit der Produktentwicklung verknüpft, sodass relevante Erkenntnisse unmittelbar in die Entwicklung zukünftiger Produkte einfließen können.

Der Austausch erfolgt anlassbezogen im Rahmen der Auswertung. Mittels aktiver und passiver Produktbeobachtung werden bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge auf Produktrisiken überwacht. Der APS ist dafür verantwortlich, über gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Sicherstellung der Sicherheit und Konformität dieser Produkte zu entscheiden.

Die APS-Mitglieder informieren ihre jeweiligen Geschäftsbereiche eigenverantwortlich über die Aktivitäten des APS sowie über Erkenntnisse aus den bearbeiteten Vorgängen (Lessons Learned), die für den jeweiligen Geschäftsbereich relevant sind. Über den Lessons-Learned-Prozess fließen diese Erkenntnisse in vorgelagerte Prozesse wie etwa die Entwicklung neuer Produkte zurück, wodurch eine kontinuierliche Verbesserung des Gesamtprozesses ermöglicht wird. Für die Definition und Umsetzung von Maßnahmen im Bereich Fahrzeugsicherheit und Cyber Security sind im Volkswagen Konzern das Konzerngremium AKS sowie die Gremien ACSMS und APS verantwortlich.

Teils obliegt die Umsetzung auch den Marken. Es ist vorgesehen, alle beschriebenen Maßnahmen auch künftig beizubehalten.

Maßnahmen im Rahmen der Sicherheitsstrategie

Die folgenden Maßnahmen im Rahmen der Sicherheitsstrategie dienen dazu, sowohl negative als auch positive Auswirkungen auf die Sicherheit unserer Kundinnen und Kunden im Bereich Produktentwicklung gezielt zu steuern. In diesem Zusammenhang arbeitet der Volkswagen Konzern mit verschiedenen externen Partnern wie Verbraucherschutzorganisationen, Lieferanten, Forschungseinrichtungen und weiteren relevanten Stakeholdern im Bereich Fahrzeugsicherheit zusammen. Ergänzend erfolgt eine enge Kooperation mit internen Fachbereichen wie der Technischen Entwicklung, der Qualitätssicherung, dem Rechtswesen und weiteren beteiligten Einheiten.

Arbeitskreis Sicherheit

Das konzernübergreifende Gremium „Arbeitskreis Sicherheitssystem“ (AKS) befasst sich mit der Koordination und Festlegung der in der Sicherheitsstrategie definierten markenübergreifenden Sicherheitsanforderungen. Das Gremium setzt sich aus Vertreterinnen und Vertretern der sicherheitsrelevanten Entwicklungsbereiche der Marken sowie Agenda-bezogenen variierenden Teilnehmenden zusammen. Im Fokus des Gremiums stehen insbesondere folgende Themen und Aufgaben:

- > Definition und Abstimmung von Sicherheitsanforderungen zu allen Aspekten der integralen Sicherheit, einschließlich aktiver und passiver, Pre- und Post-Crash-Sicherheit, sowie deren Zuordnung zu thematischen Schnittstellenbereichen und verantwortlichen Organisationseinheiten innerhalb der Entwicklungsbereiche der Marken
- > Abstimmung mit Verbraucherschutzorganisationen, insbesondere zur Positionierung bei neuen Anforderungen sowie zur Erarbeitung und Abstimmung neuer Verbraucherschutzvorgaben
- > Identifikation und Koordination von Vorentwicklungen, Komponenten- und Funktionsentwicklungen auf globaler Ebene
- > Koordination und Nachverfolgung von Forschungsaktivitäten zu sämtlichen Themen der integralen Sicherheit

Die in der Regel quartalsweise stattfindenden Treffen sowie die dabei erarbeiteten Inhalte stellen eine zentrale Maßnahme zur Umsetzung der Sicherheitsstrategie dar. Da hierbei sowohl externe als auch interne Sicherheits- und Verbraucherschutzvorgaben entwickelt werden, leisten sie einen direkten Beitrag zur Verbesserung der Fahrzeugsicherheit. Die Bearbeitung aktueller sicherheitsrelevanter Themen erfolgt in themenspezifischen Arbeitskreisen sowie in bereichsübergreifenden Querschnittsarbeitsgruppen. Diese setzen sich aus Vertretenden der Produktentwicklung verschiedener Konzernmarken zusammen. Themen können entweder proaktiv durch die Arbeitskreise erarbeitet und in die Agenda des AKS eingebracht oder vom zentralen AKS-Team gezielt beauftragt werden.

Anlässe zur Untersuchung sicherheitsrelevanter Themen können zum Beispiel erneute Bewertungen von ratingrelevanten Themen, die Analyse gesetzlicher Änderungen, Tests neuer Sicherheitstechnologien oder themenspezifische Wettbewerbsanalysen sein. Insgesamt bestehen 19 verschiedene Arbeitskreise und Querschnittsarbeitsgruppen, die sich jeweils mit spezifischen Sicherheitsbereichen, wie beispielsweise Kindersicherheit, Fußgängerschutz, E-Mobilität oder Airbags befassen. Diese Gremien treffen sich drei- bis viermal jährlich, um entsprechende Themen zu bearbeiten und weiterzuentwickeln.

Erfüllung und Umsetzung der Sicherheitsziele

Die Umsetzung der Sicherheitsziele (intern, extern und durch den Verbraucherschutz vorgegeben) ist in den Produktentwicklungsprozess (PEP) integriert. Innerhalb des PEP sind Prozessschritte definiert, die die Ableitung und Festlegung dieser Ziele ermöglichen und so die Sicherheitsstrategie systematisch in die Produktentwicklung überführen. Die erforderlichen Sicherheitsmaßnahmen für ein neues Modell werden unter anderem in Form einer technischen Produktbeschreibung dokumentiert und zur Umsetzung in den jeweiligen Produkten weitergegeben. Ein wesentlicher Schritt des PEP ist die Erstellung einer technischen Produktbeschreibung. In diesem Dokument wird systematisch festgehalten, welche gesetzlichen, internen und verbraucherschutzbezogenen Ziele erfüllt werden sollen. Auf Basis

dieser Anforderungen wird definiert, welche aktiven und passiven Sicherheitstechnologien in einem Modell verbaut werden müssen.

Der PEP stellt eine konzernweite Empfehlung des Volkswagen Konzerns dar. Er ist unter Berücksichtigung der rechtlichen und organisatorischen Besonderheiten der jeweiligen Gesellschaft anzupassen und durch Integration in das jeweilige Qualitätsmanagementsystem umzusetzen.

Konzernunfallforschung

Die Konzernunfallforschung verfolgt ebenso wie die Hauptabteilung „Entwicklung Sicherheitssystem“ das Leitbild eines Verkehrssystems ohne Schwerverletzte oder Getötete im Rahmen der technischen Machbarkeit. Forschungsthemen, die diesem Leitbild zuträglich sind, werden gezielt bearbeitet.

Aktiv wird an verschiedenen Aspekten der Fahrzeugsicherheit geforscht. Dazu zählen unter anderem die Sicherheit von Personengruppen mit unterschiedlichen Eigenschaften, etwa in Bezug auf Gewicht, Körpergröße oder altersbedingte Besonderheiten sowie die Kompatibilität zwischen unterschiedlichen Unfallgegnern, wie beispielsweise zwischen Fahrzeug und Fußgänger oder zwischen einem schweren Sport Utility Vehicle (SUV) und einem leichten Stadtauto. Ziel ist es, bestehende Forschungsergebnisse einzuordnen und daraus gezielte Maßnahmen abzuleiten. Die Themen werden entweder aktiv von den Entwicklungsabteilungen der Konzerngesellschaften bei der Konzernunfallforschung angefragt oder proaktiv von dieser vorgeschlagen. Häufig handelt es sich dabei um konkrete Fragestellungen zu bereits bekannten sicherheitsrelevanten Aspekten, die an die Unfallforschung herangetragen werden. Diese werden anschließend nach wissenschaftlichen Standards bearbeitet und beantwortet. Als Konzernstelle ist die Konzernunfallforschung markenübergreifend tätig.

Maßnahme im Rahmen der Konzernrichtlinie Automotive Cyber Security Management System Car-Security-Incident-Prozess

Der CSI-Prozess zielt darauf ab, die Ursache eines sicherheitsrelevanten Vorfalls am Fahrzeug zu identifizieren, fachlich zu bewerten und durch geeignete Maßnahmen zu beheben. Zu den Grundsätzen des Automotive-Cyber-Security-Managementsystems (ACMS) zählt unter anderem die kontinuierliche Überprüfung und Überwachung von Fahrzeugen und ihrem digitalen Ökosystem auf potenzielle Cyberbedrohungen über den gesamten Lebenszyklus hinweg. Darüber hinaus umfasst das System die kontinuierliche Risikobewertung von Cyber-Security-Risiken sowie die Sicherstellung der Erkennung und Reaktionsfähigkeit bei Cyber-Security-Vorfällen.

Diese Grundsätze münden in den markenübergreifend wirksamen CSI-Prozess. Über interne Quellen, wie etwa der Technischen Entwicklung, sowie externe Hinweise, beispielsweise aus dem Internet oder durch Meldungen von Dritten, erlangt das Unternehmen kontinuierlich Informationen über potenzielle Vorfälle. Der CSI-Prozess fungiert als zentraler Treiber und Koordinator zwischen den beteiligten Fachbereichen, um Schwachstellen zu analysieren und geeignete Maßnahmen einzuleiten.

Im Rahmen der CSI-Prozesse werden Risikoabschätzungen vorgenommen sowie Reaktionspläne erstellt und konsequent verfolgt. Wird dabei die Notwendigkeit einer Feldaktion erkannt, erfolgt die Übergabe des Vorgangs an den zuständigen APS. Zur Unterstützung der Prozessumsetzung wurden Methoden zur Erkennung, Nachverfolgung und Nachbereitung entwickelt sowie Entscheidungs- und Kontrollgremien etabliert. Der Prozess ist vollständig implementiert und wird durchgängig umgesetzt. Der Fokus dieser Maßnahme liegt auf bereits in Verkehr gebrachte Produkte und erstreckt sich auf sämtliche Märkte, in denen die Produkte des Volkswagen Konzerns vertrieben werden. Die Umsetzung des CSI ist ereignisbezogen – also bei konkreten Vorfällen oder Meldungen. Im Gegensatz dazu ist das Monitoring von Schwachstellen als kontinuierlicher Prozess angelegt. Dieses Vorgehen soll sicherstellen, dass potenzielle Schwachstellen, die Produkte des Volkswagen Konzerns betreffen, frühzeitig erkannt und nicht übersehen werden.

Im Abschnitt „Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle“ werden die Abläufe zur Einleitung von Abhilfemaßnahmen detaillierter beschrieben.

Maßnahme im Rahmen der Konzernrichtlinie Produktsicherheit und -konformität

Produktbeobachtung

Der Volkswagen Konzern hat ein umfassendes System zur Produktbeobachtung etabliert, das von den zuständigen Organisationseinheiten gemäß festgelegter Richtlinien durchgeführt wird. Dieses System umfasst sowohl aktive als auch passive Maßnahmen der Produktbeobachtung, um die Sicherheit und Rechtskonformität der in Verkehr gebrachten Produkte zu gewährleisten. Ziel hierbei ist es, potenzielle Sicherheitsrisiken bei in Verkehr gebrachten Fahrzeugen frühzeitig zu erkennen und Fehlerquellen zu identifizieren. Sobald sicherheitsrelevante Sachverhalte festgestellt oder sich sonstige Hinweise auf Nichteinhaltung gesetzlicher und behördlicher Vorschriften ergeben, erfolgt umgehend eine detaillierte technische Analyse sowie gegebenenfalls eine Risikobewertung der erfassten Daten und Informationen. Auf Grundlage der gewonnenen Erkenntnisse werden Maßnahmen ergriffen, um Personen zu schützen, die mit dem Produkt in Kontakt kommen, und die Konformität der Produkte wiederherzustellen.

Die aktive Produktbeobachtung umfasst unter anderem die regelmäßige und eigenständige Erfassung sowie Auswertung von Daten und Informationen im Zusammenhang mit potenziell sicherheitsrelevanten Sachverhalten. Dies schließt geeignete Prüfmaßnahmen wie Stichproben, die Analyse fahrzeugbezogener Massendaten sowie Meldungen von Marktüberwachungsbehörden ein. Die passive Produktbeobachtung beinhaltet unter anderem Maßnahmen wie die Sichtung und Analyse von sicherheitsrelevanten Einzelfallmeldungen der Handelsorganisation (Werkstätten) und Importeure sowie das Monitoring von Fachpresse, Onlinequellen, sozialen Medien oder sonstigen Quellen für Beanstandungen von Kundinnen und Kunden. Der Umfang der Produktbeobachtung sowie der Umfang der daraus abgeleiteten Maßnahmen richtet sich insbesondere nach dem jeweiligen Gefahrenrisiko. Kraftfahrzeuge, ihre Ersatzteile sowie Zubehör unterliegen aufgrund ihres erhöhten Gefahrenpotenzials einer besonders intensiven und umfassenden Beobachtung im Vergleich zu anderen Produkten.

ZIELE: PERSÖNLICHE SICHERHEIT VON KUNDINNEN UND KUNDEN

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf Fahrzeugsicherheit sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt.

Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten doppelten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven und negativen Auswirkungen werden aktuell nicht nachverfolgt.

Gleichwohl tragen die vorgestellten Managementkonzepte und Maßnahmen in Summe dazu bei, einen Beitrag für die Verkehrssicherheit der Kundinnen und Kunden zu leisten. Damit verfolgt der Volkswagen Konzern sein Zielbild der Sicherheitsstrategie. Zur Ermittlung der Wirksamkeit sind die folgenden Maßnahmen und Prozesse etabliert.

Produktentwicklung

Die Effektivität sowie das Ambitionsniveau werden anhand der Einhaltung interner und externer Sicherheitsvorgaben sowie durch die Beobachtung von Fahrzeugbewertungen durch Verbraucherschutzorganisationen, wie etwa der Euro-NCAP-Sternebewertung, überprüft. In der technischen Produktbeschreibung werden bereits in der Entwicklung eines Modells konkrete Zielvorgaben für die Sicherheitsstandards definiert. Die Produktentwicklung orientiert sich unter anderem an diesen Vorgaben.

Konzernunfallforschung

Die Wirksamkeit der Sicherheitstechnologien wird unter anderem durch eine 24/7-Rufbereitschaft erfasst, über die Unfälle in den Bundesländern Niedersachsen und Sachsen-Anhalt dokumentiert werden. Grundlage hierfür ist eine enge Zusammenarbeit mit den Innen- und Sportministerien beider Länder sowie den jeweils nachgeordneten Landespolizeibehörden. Verunfallte Fahrzeuge werden im Rahmen der Unfallforschung detailliert analysiert, um die Effektivität der eingesetzten Sicherheitstechnologien zu bewerten.

Darüber hinaus werden Unfallforschungsdaten, wie etwa nationale Unfallstatistiken und internationale Unfalldatenbanken, darunter die German In-Depth Accident Study (GIDAS)-Datenbank, systematisch ausgewertet. Sowohl positives Feedback, zum Beispiel bei erfolgreich umgesetzten Maßnahmen, als auch negatives Feedback, in Form von Verbesserungsvorschlägen, werden regelmäßig analysiert und bewertet. Die gewonnenen Erkenntnisse werden sowohl in den zuständigen Fachabteilungen als auch im AKS sowie im eigens eingerichteten Unfallforschungstag kommuniziert.

Car-Security-Incident-Prozess

Im Rahmen einer Wirksamkeitsprüfung wird überprüft, ob die ergriffenen Maßnahmen bei den relevanten Stellen, wie etwa der technischen Entwicklung, angekommen und in die Fahrzeugproduktion eingeflossen sind. Im Anschluss an die Bearbeitung eines Vorfalls durchlaufen die CSI-Gremien bei Bedarf einen Lessons-Learned-Prozess, um auch den CSI-Prozess selbst kritisch zu hinterfragen und weiterzuentwickeln.

Societal Impact

Die Gesellschaft ist ein Teil des Volkswagen Konzerns und dieser ist ein Teil der Gesellschaft. Als global agierendes Unternehmen stehen wir für gesellschaftliches Engagement ein.

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH GESELLSCHAFT

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Societal Impact				
Unter Societal Impact werden Auswirkungen eigener Aktivitäten und Initiativen verstanden, die einen positiven Effekt auf die Gesellschaft schaffen sollen und dabei auch wirtschaftliche, soziale und ökologische Aspekte berücksichtigen. Dies umfasst globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten, den Sustainability Impact Fund und konzernweite Spenden, die einen Einfluss auf den Societal Impact des Volkswagen Konzerns ausüben, um die Lebensqualität zu verbessern und langfristige Entwicklungschancen zu schaffen.	+	 	 	
 Chance	 Positive Auswirkung	 Tatsächliche Auswirkung	 Vorgelagerte Wertschöpfungskette	 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)
 Risiko	 Negative Auswirkung	 Potenzielle Auswirkung	 Eigener Geschäftsbereich	 Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)
			 Nachgelagerte Wertschöpfungskette	 Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Der Volkswagen Konzern hat im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse eine tatsächliche und potenzielle positive Auswirkung durch gesellschaftliches Engagement festgestellt. Im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ wird dieses Engagement dem Themenfeld Societal Impact zugeordnet. Unter Societal Impact werden Auswirkungen eigener Aktivitäten und Initiativen verstanden, die einen positiven Effekt auf die Gesellschaft schaffen sollen und dabei auch wirtschaftliche, soziale und ökologische Aspekte berücksichtigen.

Als global agierendes Unternehmen und guter Corporate Citizen will der Volkswagen Konzern ein wirtschaftlicher und gesellschaftlicher Impulsgeber sein. Vor Ort kann er unter anderem zur Strukturentwicklung, zur Förderung von Chancengleichheit sowie zur Unterstützung sozialer Teilhabe beitragen. Die Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung gehört seit jeher zu seinem Selbstverständnis.

Corporate Citizenship ist ein zentraler Bestandteil des sozialen Engagements des Volkswagen Konzerns und umfasst philanthropische Aktivitäten sowie die Förderung von Umwelt-, Bildungs- und Sozialprojekten an zahlreichen Standorten weltweit. Die Schwerpunkte orientieren sich an der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+, wobei gezielt Projekte umgesetzt und berichtet werden, die einen direkten positiven Einfluss auf eine oder mehrere ihrer vier Dimensionen haben. Der nachfolgende Abschnitt beinhaltet das im Rahmen der regenerate+ definierte

Themenspektrum des Societal Impact, wobei Corporate Citizenship als ein wesentlicher, aber nicht alleiniger Schwerpunkt behandelt wird.

Die Aktivitäten werden an den Standorten des Volkswagen Konzerns durchgeführt. Die Zielgruppen und adressierten Gemeinschaften umfassen unter anderem Personen oder Gruppen, die in der Nähe der Betriebsstandorte des Volkswagen Konzerns leben und arbeiten und von Aktivitäten und Initiativen des Unternehmens betroffen sind oder sein könnten. Dazu gehören auch Gemeinschaften, die durch Projekte oder Investitionen in ihren Lebensbedingungen positiv beeinflusst werden. So existieren etwa Community-Projekte an den Produktionsstandorten. Diese sollen auch zukünftig bestehen und können einen positiven Beitrag auf Umwelt und Gesellschaft leisten.

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung hat Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Societal Impact im Rahmen der regenerate+ unter der Dimension Gesellschaft verankert. Im Berichtsjahr 2025 wurde die Arbeit an dem Societal Impact Framework fortgesetzt.

Der Volkswagen Konzern begegnet dem Einfluss seiner wesentlichen Auswirkung auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette im Bereich Societal Impact mit der Durchführung von globalen Corporate-Citizenship-Aktivitäten, der Einrichtung eines Sustainability Impact Fund sowie konzernweit getätigten Spenden, die den Erhalt und die Stärkung der positiven Auswirkung ermöglichen sollen.

Eine detaillierte Beschreibung aller Maßnahmen erfolgt unter „Maßnahmen: Societal Impact“.

MANAGEMENTKONZEPTE: SOCIETAL IMPACT

Der Volkswagen Konzern ist ein Arbeitgeber, der weltweit Produktionsstätten betreibt. Überall dort übernimmt der Konzern Verantwortung für die Beschäftigten und Fremdarbeitskräfte und ihre Familien, aber auch für die soziale und wirtschaftliche Entwicklung rund um die Standorte. Auswirkungen der Geschäftstätigkeit positiver Art auf die Gesellschaft adressiert der Volkswagen Konzern mit ineinandergreifenden Strategien und konzernweiten Managementkonzepten. Diese Managementkonzepte sind in Konzernrichtlinien festgehalten.

Das Managementkonzept für Societal Impact setzt sich durch das Management von Unterthemen, die das Themenfeld betreffen, zusammen. Im Folgenden wird erläutert, welche Strategien und Managementkonzepte diese Unterthemen der sozialen Verantwortung innerhalb der Gesellschaft im Volkswagen Konzern adressieren und wie diese mit dem in der regenerate+ festgelegten Themenfeld Societal Impact zusammenhängen.

Verankerung von Societal Impact

Mit der regenerate+ verfolgt der Volkswagen Konzern nicht nur das Ziel, ein sozial verantwortlicher Arbeitgeber für seine Beschäftigten zu sein, sondern auch die soziale Verantwortung innerhalb der Gesellschaft wahrzunehmen. Als aktiver Partner der Gesellschaft strebt der Konzern an, partnerschaftlich, verantwortungsvoll und vertrauensvoll mit lokalen und internationalen Organisationen zusammenzuarbeiten. Ziel ist es, Ressourcen und Kompetenzen zum Wohl der Allgemeinheit einzusetzen, indem Maßnahmen ergriffen werden, die eine faire, inklusive und offene Gesellschaft fördern sowie gesunde und intakte natürliche Ökosysteme unterstützen. Gleichzeitig sollen alle Gemeinschaften gleiche Chancen haben, an einer zukunftsorientierten Wirtschaft teilzunehmen und von nachhaltigen Mobilitätssystemen zu profitieren.

Neben den strategischen Ableitungen des globalen Grundverständnisses wurde im Rahmen der regenerate+ ein Societal Impact Framework aufgebaut. Dieses besteht aus folgenden drei Hauptbestandteilen, die einen potenziellen Einfluss auf den Societal Impact des Volkswagen Konzerns haben:

- > globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten
- > Sustainability Impact Fund
- > konzernweite Spenden

regenerate+ bietet einen gemeinsamen Rahmen, der das soziale Engagement des Volkswagen Konzerns erfasst und der es ermöglicht, dass die Maßnahmen einen positiven Beitrag zu Gesellschaft und Umwelt leisten.

Eine detaillierte Beschreibung der regenerate+ erfolgt im Kapitel „Allgemeine Informationen“ unter „Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie“.

Konzepte zum Management des Societal Impacts

Zur Umsetzung der in den Strategien verankerten Grundsätze und Fokusfelder dienen konzernweite Managementkonzepte. In den folgenden Konzernrichtlinien sind die Konzepte beschrieben, die auf das Themenfeld Societal Impact und das abgeleitete Framework einzahlen. Die Konzernrichtlinien gelten für die kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Sie werden mindestens einmal im Jahr vom verantwortlichen Bereich auf Aktualität geprüft und erforderlichenfalls angepasst. Die Konzernrichtlinien sind über das Intranet zugänglich.

Wie zuvor erörtert, wird das Themenfeld Societal Impact über die Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ nachverfolgt. Insofern Spezifika erforderlich sind, sollen diese im Rahmen der Kernprozesse des Nachhaltigkeitsmanagements innerhalb der Konzernrichtlinie Nachhaltigkeitsmanagement überarbeitet werden und dabei auch das Management der wesentlichen positiven Auswirkung umfassen. Als Managementkonzept der Hauptbestandteile des Frameworks dienen bestehende Konzernrichtlinien, die einen Bezug zu den nachhaltigkeitsrelevanten Themen Corporate Citizenship und Spenden haben.

So werden zum Beispiel auch in der Konzernrichtlinie zum Nachhaltigkeitsmanagement im Volkswagen Konzern diverse Kernprozesse definiert, um eine effiziente Nachhaltigkeitssteuerung und -berichterstattung des Konzerns zu ermöglichen. Somit wird ein kontinuierlicher Verbesserungsprozess der Nachhaltigkeitsleistung angestrebt. Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für das Thema Nachhaltigkeitsmanagement trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, während die operative Umsetzung der Richtlinie und des Managementsystems durch den Bereich „Konzern Nachhaltigkeit“ erfolgt. Im Rahmen des Prozesses zur Nachhaltigkeitsberichterstattung wird dabei ebenfalls die Berichtspflicht des lokalen Engagements in Form von Corporate-Citizenship-Projekten durch die jeweiligen Marken und Produktionsstandorte festgelegt. Eine detaillierte Beschreibung des Konzernnachhaltigkeitsmanagements und der damit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten erfolgt im Kapitel „Allgemeine Informationen“ unter „Nachhaltigkeitsmanagement“.

Als Teilbereich von Societal Impact ist die Gewährung von Spenden und Sponsorings ebenfalls in einer Konzernrichtlinie geregelt. Diese Konzernrichtlinie hat das Ziel, sicherzustellen, dass Spenden und Sponsorings im Rahmen der anwendbaren rechtlichen Bestimmungen sowie den Integritätsstandards des Unternehmens erfolgen. Zu diesem Zweck beschreibt die Regelung die Vorgaben sowie die zugrunde liegenden Prozesse und Vorgehensweisen für die Veranlassung, Prüfung und Genehmigung von Spenden und Sponsorings unter Berücksichtigung der jeweiligen Genehmigungsgrenzen und Verantwortlichkeiten. Die funktionsübergreifende Gesamtverantwortung für das Thema Spenden, Sponsorings und Markenbotschaftervereinbarungen trägt der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, während die operative Umsetzung der Richtlinie und des Managementsystems durch den Bereich „Konzern Kommunikation – Steuerung und Events“ erfolgt.

MAßNAHMEN: SOCIETAL IMPACT

Im Verständnis des Volkswagen Konzerns bezieht sich der Begriff Societal Impact oder gesellschaftliche Wirkung auf die Auswirkungen, die durch Projekte oder Investitionen in der Gesellschaft hervorgerufen werden können.

Nachfolgend werden die Maßnahmen im Bereich Corporate Citizenship beschrieben, die das Ziel haben, eine positive Auswirkung auf lokale Gemeinschaften und die lokale Umwelt zu schaffen.

Globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten

Gezielte und lokale Initiativen rund um die Produktionsstandorte zielen darauf ab, mittel- und langfristige positive Veränderung in der Gesellschaft zu bewirken. Diese Maßnahmen und Projekte werden in verschiedenen Bereichen wie Gesundheit, Bildung, Umwelt, soziale Gerechtigkeit und wirtschaftliche Entwicklung umgesetzt und zahlen auf

die vier Dimensionen der regenerate+ ein. Sie umfassen eine Reihe von Aktivitäten, die von der Bereitstellung von Ressourcen bis hin zur Durchführung von Programmen und der Implementierung von Technologie durch den Volkswagen Konzern oder dessen Einheiten reichen. Das Projektmanagement hierfür erfolgt vor Ort und liegt in der Verantwortung der jeweils zuständigen Einheiten. Die Methodik zur Erhebung der globalen Projekte wurde in den vergangenen Jahren angepasst. Seit dem Berichtsjahr 2024 fragt der Volkswagen Konzern jährlich die Projekte durch einen Fragebogen in den einzelnen Marken und Regionen ab, bei dem ein standardisierter Fragenkatalog ausgefüllt werden muss. Dabei werden laufende Projekte gesammelt, welche sich innerhalb des Berichtsjahres in der Durchführung befanden. Der Fragenkatalog erfasst zudem den direkten Bezug des jeweiligen Projekts zur Konzernnachhaltigkeitsstrategie, den Umfang sowie den eingesetzten Input und den erreichten Output. Hier können neben vorgegebenen Messgrößen auch projektspezifische Indikatoren angegeben werden. Zusätzlich nimmt die verantwortliche Person auch eine Zuordnung zu den Sustainable Development Goals (SDGs) sowie eine subjektive Einschätzung der Auswirkung des Projekts vor. Für die Kennzahl Globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten werden alle einzelnen Marken und Regionen des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die im Berichtsjahr hier relevante Projekte durchgeführt und diese dementsprechend gemeldet haben.

Im Berichtsjahr wurden über 200 (206) globale Projekte als lokale Engagements an den Standorten des Volkswagen Konzerns weltweit gemeldet. Rund 77% der Projekte haben eine potenzielle positive Auswirkung auf die Gemeinschaft oder Region unmittelbar am Standort, wie zum Beispiel Wolfsburg/Deutschland, Ingolstadt/Deutschland, Bologna/Italien, Pune Distrikt/Indien, Chattanooga/USA, Puebla/Mexiko, Guanajuato/Mexiko oder Polkowice/Polen. Zusätzlich haben rund 18% der Projekte eine potenzielle positive Auswirkung auf nationaler Ebene (zum Beispiel innerhalb China, Frankreich, Spanien oder Tschechien) und rund 5% auf internationaler Ebene.

Die über 200 globalen Projekte tragen übergeordnet zu einer oder mehreren Wirkungskategorien der regenerate+ bei und sollen positive Auswirkungen auf die Gesellschaft und Umwelt fördern. Der Schwerpunkt des Outcomes liegt dabei auf den gesellschaftlichen Wirkungskategorien „Stärkung lokaler Gemeinschaften und Resilienz“ sowie „Armutsbekämpfung und soziale Sicherheit“. Darüber hinaus sollen die Projekte auch positive Effekte auf die eigenen Beschäftigten (zum Beispiel in den Bereichen „Bildung und Wissensvermittlung“ oder „Gesundheit und Wohlbefinden“) sowie auf die Natur (zum Beispiel in den Kategorien „Gesunde Ökosysteme und Biodiversität“ oder „Reduktion des Klimawandels“) ausüben.

Sustainability Impact Fund

Im Berichtsjahr hat der Volkswagen Konzern einen Sustainability Impact Fund operationalisiert, der weltweit interne Projekte an Standorten unterstützt, die ökologische, soziale und wirtschaftliche Nachhaltigkeit fördern. Der Sustainability Impact Fund ist somit ein konzernweites Instrument zur gezielten Förderung von Projekten mit Bezug zur regenerate+. Die geförderten Projekte sollen unter anderem lokale Gemeinschaften und den sozialen Zusammenhalt an Standorten stärken, gezielt Biodiversität verbessern, aber auch innovative Lösungen zur Verbesserung von ökologischen Herausforderungen fördern.

Im Jahr 2025 unterstützte der Impact Fund unter anderem Projekte wie Corporate-Volunteering-Programme, Biodiversitätsprojekte an Standorten sowie Initiativen zur Bewältigung ökologischer Herausforderungen.

Konzernweite Spenden

Eine Spende ist eine freiwillige Zuwendung für einen wissenschaftlichen, gemeinnützigen, kulturellen, politischen oder religiösen Zweck ohne Gegenleistung des Empfängers. Spenden können positive Effekte fördern, wie zum Beispiel in den Bereichen Unterstützung bei der Lösung gesellschaftlicher Probleme, Unterstützung bei humanitären Krisen, Reduktion von negativen Umweltauswirkungen oder die Stärkung der Resilienz von Gemeinschaften. Für die Kennzahl „Konzernweite Spenden“ werden alle vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns berücksichtigt, die im Berichtsjahr Spenden getätigt haben.

Der Volkswagen Konzern hat im Jahr 2025 insgesamt 73,7 (61,4) Mio. € gespendet. Hierzu zählen auch Großspenden im Rahmen der humanitären Nothilfe, die unmittelbar entschieden und geleistet wurden.

ZIELE: SOCIETAL IMPACT

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. Das Societal Impact Framework ist Bestandteil der Konzernnachhaltigkeitsstrategie und wird laufend weiterentwickelt. Übergeordnet liegt der Fokus bei diesem Thema zunächst darauf, geeignete Methoden und Standards zu identifizieren, die eine zweckmäßige Bewertung der gesellschaftlichen Wirkung ermöglichen können.

Gegenwärtig gibt es in Bezug auf globale Corporate-Citizenship-Aktivitäten und konzernweite Spenden keine steuerungsrelevanten Ziele. Für den Sustainability Impact Fund wurden gestaffelte Ziele erarbeitet. Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2029 jährlich bis zu 20 Mio. € durch den Sustainability Impact Fund bereitzustellen, um nachhaltige Entwicklungen in allen Dimensionen der regenerate+ zu fördern.

Die Erarbeitung weiterer strategischer (Zwischen-)Ziele sowie die Weiterentwicklung hin zu der Messung der Auswirkung und somit auch die Wirksamkeit der Strategien und Maßnahmen in Bezug auf die wesentliche nachhaltigkeitsbezogene Auswirkung sind für den mittelfristigen Zeithorizont geplant.

Informationen zur Unternehmensführung

Eine nachhaltige, verantwortungsbewusste und transparente Unternehmensführung hat im Volkswagen Konzern hohe Priorität.

UNTERNEHMENSKULTUR

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH UNTERNEHMENSKULTUR

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Unternehmenskultur Der Begriff Unternehmenskultur ist im Volkswagen Konzern weiter gefasst als die Definition der ESRS und beinhaltet auch Themen wie beispielsweise Diversität und Mitbestimmung. Diese Aspekte werden unter Sozialinformationen berichtet. Die positive Auswirkung in diesem Kapitel zur Unternehmensführung resultiert aus der Förderung von Integrität, Gleichbehandlung, ethischem Verhalten, verantwortungsvollen Entscheidungsprozessen und der Betonung von Fairness durch die Arbeitnehmervertretung.	+			
 Chance  Risiko	 Positive Auswirkung  Negative Auswirkung	 Tatsächliche Auswirkung  Potenzielle Auswirkung	 Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Eigener Geschäftsbereich  Nachgelagerte Wertschöpfungskette	 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)  Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte Auswirkung im Bereich Unternehmenskultur hat Einfluss auf die Strategie und das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns. Übergeordnet ist das Thema Unternehmenskultur in der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ verankert. Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkung auf sein Geschäftsmodell und Strategie über verschiedene Maßnahmen im Bereich der Unternehmenskultur. Diesbezüglich liegt der Fokus des Kapitels auf Themen, die sich auf Integrität und Compliance (I&C) beziehen, wie dem Code of Conduct und risikobasierten Maßnahmenpaketen, wie zum Beispiel Sensibilisierungs- und Trainings-, Tone-from-the-Top-Maßnahmen, den Konzerngrundsätzen im Zusammenspiel mit dem Role Model Programme und myVOICE (ehemals Stimmungsbarometer).

MANAGEMENTKONZEPTE: UNTERNEHMENSKULTUR

Code of Conduct und Konzerngrundsätze

Integrität und Compliance stellen die Basis für ein korrektes und wertorientiertes Handeln im Volkswagen Konzern dar. Die Leitlinien dafür sind in den Verhaltensgrundsätzen – dem Code of Conduct – sowie in den Konzerngrundsätzen festgehalten. Der Code of Conduct bildet das ethische und wertebasierte Fundament für integrires und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Als zentrales Element fördert er das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden, bietet Unterstützung bei der Meinungsbildung, benennt Ansprechpartner und gilt verbindlich für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns. Der Code of Conduct beruht auf internationalen Übereinkommen und Erklärungen, insbesondere der Internationalen Menschenrechtscharta, den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO – International Labour Organisation) sowie dem Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption.

Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns bilden die Konzerngrundsätze als Teil des Code of Conduct. Sie sind die Grundlage der Unternehmenskultur und beschreiben, wofür der Volkswagen Konzern weltweit steht: Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft, Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist, Wir wagen Neues, Wir leben Vielfalt, Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit, Wir statt Ich, Wir halten Wort. Diese Sätze sind ein Versprechen an die Kundinnen und Kunden, Aktionärinnen und Aktionäre, Geschäftspartner und an die Beschäftigten. Der Code of Conduct und die Konzerngrundsätze sind auf der Website des Volkswagen Konzerns frei zugänglich.

In Zusammenarbeit mit den relevanten Fachbereichen ist der Group Chief Integrity & Compliance Officer für den Inhalt des Code of Conduct verantwortlich. Dieser steht an der Spitze der konzernweiten Integrity & Compliance-Organisation, die im Vorstandsressort „Integrität und Recht“ angesiedelt ist. Für die lokale Umsetzung in die Gesamtbelegschaft sind die Marken und Gesellschaften verantwortlich.

Die Group Integrity & Compliance-Organisation unterstützt die Konzern- und Markengesellschaften, ihre Geschäftsaktivitäten regelkonform durchzuführen und Gesetze sowie interne Vorgaben einzuhalten. Zu ihren Arbeitsschwerpunkten zählen unter anderem Anti-Korruption, Verhinderung von Vermögensschäden durch Betrug und Untreue sowie Vermeidung von Geldwäsche. Ausgangspunkt ist die interne Compliance-Risikobewertung (ICRA – Internal Compliance Risk Assessment).

Interne Compliance-Risikobewertung

Im Rahmen der operativen Umsetzung von Integrität und Compliance werden unter anderem über ICRA mögliche Risiken im Konzern ermittelt und entsprechende Arbeitsschwerpunkte festgelegt. Den aktiven und kontrollierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, die Personal beschäftigen oder Beschaffungsaktivitäten durchführen, werden Risikoprofile – untergliedert in niedrig, mittel oder hoch – sowie dazugehörige Maßnahmenpakete einschließlich Trainings- und Kommunikationsanforderungen zugewiesen. Auf Basis dessen sind beispielsweise Sensibilisierungs- und Trainingsmaßnahmen für Beschäftigte des Konzerns umzusetzen, um integrires Verhalten im Geschäftsalltag zu fördern, verantwortungsvoll zu handeln und Fehlverhalten zu vermeiden. Nach diesem risikobasierten Ansatz werden Beschäftigte, Mitglieder des Managements und relevante Interessengruppen regelmäßig zu Integritäts- und Compliance-Themen, Verfahren und Verhaltensregeln in ihrem Tätigkeitsbereich geschult. Zudem werden im Rahmen eines Monitoring- und Verbesserungsprozesses Überprüfungen zur Wirksamkeit der Integrity & Compliance-Maßnahmen von Auditoren durchgeführt. Darüber hinaus wird das Integritäts- und Compliance-Managementsystem (ICMS) kontinuierlich optimiert.

Der Porsche AG Konzern führt in den Hauptabteilungen eigenständig eine interne Compliance-Risikobewertung zur Identifizierung von Risikopotenzialen, Festlegung von Arbeitsschwerpunkten und Ableitung von Präventionsmaßnahmen durch.

Minimum Standards for Integrity and Compliance-Training and Communication

Die Minimum Standards bieten in Ergänzung zu den ICRA-Maßnahmenpaketen eine Konkretisierung für die Gestaltung und Durchführung von Integrity & Compliance-Schulungen und werden zentral von Group Integrity & Compliance bereitgestellt. Sie sollen innerhalb der Marken und Gesellschaften Orientierung über die Schulungsthemen, deren Zielgruppen sowie die Mindestinhalte geben. Diese konzernweiten Minimum Standards gewährleisten ein definiertes Maß an Homogenität in den konzernweiten Integrity & Compliance-Schulungen. Die Entwicklung eines effektiven Schulungsprogramms sowie die Organisation und Durchführung von Schulungen, wie dem Code-of-Conduct-Training, liegen unter Berücksichtigung der Minimum Standards in der Verantwortung der jeweiligen Marken und Gesellschaften.

Das Code-of-Conduct-Training richtet sich an alle Beschäftigten in den kontrollierten Gesellschaften, einschließlich der Unternehmensleitung. Für Beschäftigte im indirekten Bereich (Angestellte und Management in Voll- und Teilzeit) ist das Training alle drei Jahre zu wiederholen. Die Teilnahme wird systemseitig erfasst. Praktikanten, Werkstudierende und Doktoranden sind beispielsweise ausgenommen. Zum Abschluss des Geschäftsjahres 2025 verfügten 280.865 (261.707) Beschäftigte über eine gültige Qualifizierung zum Code of Conduct. Dies entspricht 94 % (97 %) der zu qualifizierenden aktiven Belegschaft. Im Geschäftsjahr 2025 absolvierten 14.980 Beschäftigte der Porsche AG (dies entspricht 86 % der relevanten Porsche AG Beschäftigten) das digitale Lernmodul „Verhaltensgrundsätze“. Das Lernmodul stellt die gleichnamige Leitlinie vor und informiert über das Hinweisgebersystem sowie die Kontaktdaten des Compliance Helpdesks. Darüber hinaus sind unter anderem auch Inhalte zur Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption sowie zu Menschenrechten Gegenstand des Lernmoduls.

Anlassbezogen und mindestens einmal jährlich wird die konzernweite Umsetzung der verpflichtenden Schulungsmaßnahmen zum Code of Conduct in den Konzernvorstand berichtet.

Die Beschäftigten des produktionsnahen sogenannten direkten Bereichs werden alle vier Jahre entsprechend unterwiesen. Das Training bildet die Grundsätze der Code-of-Conduct-Broschüre ab und beinhaltet unter anderem Themen wie Umwelt-Compliance, Produkt-Compliance sowie das Korruptionsverbot. Die Inhalte werden regelmäßig aktualisiert.

MAßNAHMEN: UNTERNEHMENSKULTUR

Code-of-Conduct-Training

Mit dem Code-of-Conduct-Training werden Beschäftigte des Volkswagen Konzerns zu den Themen integres und regelkonformes Verhalten, Korruptionsverbot und im Schwerpunkt Korruptionsprävention geschult. Eine detaillierte Beschreibung des Code-of-Conduct-Trainings befindet sich unter „Managementkonzepte: Unternehmenskultur“.

Beschäftigte ab dem Oberen Managementkreis werden zweijährig zum Code of Conduct zertifiziert, mit dem Ziel, ihre Vorbildfunktion zu erkennen, ihre Beschäftigten entsprechend zu sensibilisieren und ihnen die Auffindung relevanter Informationen im Code of Conduct zu erleichtern. Teil der Zertifizierung ist auch, dass die Teilnehmenden die arbeitsvertragliche Meldepflicht bei schweren Regelverstößen kennen und eventuelle Interessenkonflikte offenlegen.

Code-of-Conduct-Broschüre

Die Code-of-Conduct-Broschüre dient der Kommunikation des Code of Conduct an alle Beschäftigten und externe Stakeholder. Sie zielt darauf ab, ein einheitliches Verständnis des Code of Conduct im Volkswagen Konzern zu schaffen.

Alle Beschäftigten erhalten die Broschüre bei der Einstellung. Zudem ist sie intern und extern online verfügbar. Das Dokument ist konzernweit publiziert und wird regelmäßig aktualisiert und von entsprechenden Kommunikationskampagnen begleitet. Im September 2025 erfolgte eine Aktualisierung des Code of Conduct mit Bezug auf die Meldekanäle des Hinweisgebersystems.

Tone-from-the Top

Mit der Tone-from-the-Top-Kommunikation wird die Haltung der Unternehmensleitung sowie des Top-Managements zu integrem und regelkonformem Verhalten an die Beschäftigten sowie an externe Stakeholder vermittelt. Sie dient als Leitbild für alle Beschäftigten und prägt damit maßgeblich die Unternehmenskultur in Bezug auf das Themenfeld Integrität und Compliance. Durch eine regelmäßige Integrity & Compliance-Kommunikation, konsequentes Handeln

und das Vorleben von Werten signalisieren sowohl das Top-Management wie auch die Unternehmensleitung, dass integriertes und regelkonformes Verhalten nicht nur erwartet, sondern aktiv gefördert wird. So schafft der „Tone-from-the-Top“ Vertrauen und Orientierung im Arbeitsalltag. Die durchgeführten Tone-from-the-Top-Kommunikationsmaßnahmen werden risikospezifisch dokumentiert.

Role Model Programme

Ein wichtiger Teil des Selbstverständnisses des Volkswagen Konzerns ist die Förderung und Befähigung von Führungskräften, aktiv zur erfolgreichen Transformation beizutragen und als Vorbild zu agieren. Führungskräfte, die mit gutem Beispiel vorangehen, motivieren ihre Teams, geben Mut für Veränderungen, stärken die Wirksamkeit und schaffen Vertrauen. Dies sind Schlüsselfaktoren für eine erfolgreiche Zusammenarbeit. Das Role Model Programme unterstützt Führungskräfte darin, diese Faktoren zu stärken.

Durch übersichtliche Teamaktivitäten in einer Toolbox erhalten Führungskräfte Anregungen und Anleitungen, die einfach und ohne zusätzliches Budget umsetzbar und gut in den Arbeitsalltag integrierbar sind. Bei allen Aktivitäten geht es darum, Führung lebendig zu gestalten, Distanzen zwischen Hierarchieebenen abzubauen, Innovationen zu fördern und das Vertrauen und den Austausch untereinander zu stärken. Die in der Toolbox enthaltenen Methoden und Anleitungen sind dabei den sieben Konzerngrundsätzen zugeordnet. Neben den zentral vorgeschlagenen Methoden und Anleitungen haben die Führungskräfte die Möglichkeit, eigene Methoden und Tools zu entwickeln und mittels sogenannter Wild Cards als Maßnahmen im Programm durchzuführen.

Der verbindliche Rahmen mit Mindestanforderungen für Führungskräfte unterstützt die Umsetzung dieses Programms zur Verbesserung der Unternehmenskultur. Das Role Model Programme wird jährlich und konzernweit durchgeführt. Zielgruppe sind alle Beschäftigten mit Führungs- und Teamleitungsaufgaben im Konzern.

myVOICE

Die Beschäftigtenbefragung myVOICE (ehemals Stimmungsbarometer) stellt eine positive Maßnahme zur Förderung der Unternehmenskultur dar. Durch die regelmäßige Einholung von Meinungen, Einschätzungen und Kritik wird der kontinuierliche Dialog zwischen Beschäftigten und Führungskräften gestärkt. Dies trägt zur Förderung von Transparenz, Vertrauen und einer offenen Kommunikationskultur bei. Führungskräfte erhalten durch die Befragung Einblicke in Verbesserungspotenziale ihrer Verantwortungsbereiche und werden bei der Ableitung und Umsetzung entsprechender Maßnahmen durch verschiedene Tools und Instrumente unterstützt. Im Jahr 2024 wurde das Stimmungsbarometer zwecks Überarbeitung für den Konzern ausgesetzt. Nach der Überarbeitung stand es in 2025 unter dem Namen myVOICE zunächst in vier Gesellschaften wieder als Instrument zur Verfügung. Der Roll-out des Instruments in weitere Gesellschaften des Konzerns erfolgt ab 2026.

Die Grundsätze von und die Teilnahmequote an myVOICE sind im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ unter „Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen“ beschrieben. Weitere Informationen unter anderem zu den auf myVOICE aufbauenden Maßnahmen finden sich im Abschnitt „Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen“.

ZIELE: UNTERNEHMENSKULTUR

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf das Thema Unternehmenskultur sind derzeit keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung wird aktuell nicht nachverfolgt. Ein wesentlicher Ausdruck der Unternehmenskultur sind die Verhaltensgrundsätze und das dazugehörige Training.

Am 1. Januar 2024 wurde konzernweit ein aktualisierter Code of Conduct veröffentlicht. Im September 2025 erfolgte eine weitere Aktualisierung der Meldekanäle des Hinweisgebersystems. Durch relevante ergänzende Inhalte und ein übergreifendes, konzernweites Narrativ wird eine klare, werteorientierte Haltung vermittelt, die die

Anschlussfähigkeit an zukünftige Entwicklungen sichert. Im Rahmen der Beschäftigtenbefragung myVOICE wird integriertes und regelkonformes Verhalten ebenfalls thematisiert.

SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Schutz von Hinweisgebern				
Durch eine von Vertrauen und Integrität geprägte Unternehmenskultur erzielt der Volkswagen Konzern eine positive Wirkung, indem er die Bereitschaft von Beschäftigten und anderen Beteiligten entlang der gesamten Wertschöpfungskette stärkt, unethisches Verhalten und Fehlverhalten zu melden. Durch den positiven Einfluss auf den Schutz von Hinweisgebern werden alle Interessengruppen weiterhin zur Meldung von Fehlverhalten ermutigt.	+	 	 	
 Chance	 Positive Auswirkung	 Tatsächliche Auswirkung	 Vorgelagerte Wertschöpfungskette	 Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)
 Risiko	 Negative Auswirkung	 Potenzielle Auswirkung	 Eigener Geschäftsbereich	 Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)
			 Nachgelagerte Wertschöpfungskette	 Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Der Schutz von Hinweisgebern gehört zum Verständnis von Integrität und Compliance und ist somit ein Teil der regenerate+.

Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner positiven Auswirkung auf sein Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette über verschiedene Maßnahmen zum Schutz von Hinweisgebern. Diese sollen die Erhaltung und Stärkung der positiven Auswirkung ermöglichen, insbesondere durch Schulungen zum Hinweisgebersystem und Konsequenzen bei Fehlverhalten.

MANAGEMENTKONZEPTE: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Die Einhaltung gesetzlicher Vorschriften, interner Regeln, des Code of Conduct sowie des Code of Conduct für Geschäftspartner hat im Volkswagen Konzern oberste Priorität. Der Erfolg des Volkswagen Konzerns basiert auf Integrität und Compliance. Um diesem Anspruch gerecht zu werden, ist es wichtig, von möglichem Fehlverhalten der eigenen Beschäftigten oder denen von Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern zu erfahren und dieses zu unterbinden. Deshalb betreiben die Aufklärungs-Offices des Volkswagen Konzerns unter anderem ein unabhängiges, unparteiisches und vertrauliches Hinweisgebersystem, um ein mögliches Fehlverhalten von Beschäftigten untersuchen und gegebenenfalls ahnden zu können. Das Hinweisgebersystem wird in verschiedenen Richtlinien des Volkswagen Konzerns adressiert, insbesondere im Code of Conduct und Code of Conduct für Geschäftspartner. Diese sind auf der Webseite des Volkswagen Konzerns frei zugänglich. Darüber hinaus verfügt der Volkswagen Konzern mit einer Konzernrichtlinie und Verfahrensordnung für den Beschwerdemechanismus über ein Konzept zum Schutz von Einzelpersonen gegen Vergeltungsmaßnahmen, das auch Arbeitnehmervertreter umfasst.

Hinweisgebersystem

Das Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns ist ein zentraler Bestandteil der Unternehmensethik und basiert auf den Prinzipien von Schutz, Fairness und Vertrauen. Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um schwerwiegende Regelverstöße von Beschäftigten des Konzerns sowie von Lieferanten und weiteren Geschäftspartnern zu melden. Hinweise auf mögliche Regelverletzungen können alle Beschäftigten des Konzerns, Geschäftspartner und deren Arbeitskräfte, Kundinnen und Kunden sowie weitere Dritte jederzeit melden – auf Wunsch auch anonym.

Die Meldekanäle sind rund um die Uhr verfügbar. Meldungen können in allen Sprachen abgegeben werden. Dazu zählen unter anderem ein Online-Meldekanal, der Meldungen in über 60 Sprachen entgegennimmt, eine App, eine internationale 24-Stunden-Telefonhotline und ein externer Rechtsanwalt, der als Ombudsperson fungiert. Gemeldet werden können insbesondere Wirtschafts-, Korruptions- und Steuerstraftaten, Umweltstraftaten, Verstöße gegen kartell- und wettbewerbsrechtliche Vorschriften, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften und erhebliche Verstöße gegen den Datenschutz. Darüber hinaus dient das Hinweisgebersystem mit seinen Kanälen auch zur Abgabe von Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG)-relevanten Sachverhalten aus dem eigenen Geschäftsbereich oder der Lieferkette.

Die Meldekanäle werden sowohl in allen Compliance-Pflichtschulungen als auch durch andere Kommunikationsformate den Beschäftigten vermittelt. Beschäftigte können sich mit ihren Anliegen grundsätzlich auch an die innerbetriebliche Arbeitnehmervertretung wenden. Weitere Informationen hierzu sind im Kapitel „Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte“ unter „Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen“ zu finden.

Neben diesen vom Volkswagen Konzern selbst betriebenen Beschwerdekanälen sind auch externe Beschwerde-mechanismen verfügbar, wie beispielsweise das Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Beim Volkswagen Konzern eingehende Hinweise werden in das Hinweisgebersystem überführt und dort weiterbearbeitet.

Das Hinweisgebersystem gilt für den Volkswagen Konzern und wurde vom Konzernvorstand eingeführt. Mit verbindlichen Grundsätzen und geregelten Verfahren soll das Hinweisgebersystem Schaden vom Unternehmen, von der Gesamtbelegschaft und weiteren Stakeholdern abwenden. Ein weiteres Ziel des Hinweisgebersystems ist der Schutz der Hinweisgebenden sowie aller Personen, die dazu beitragen, Fehlverhalten und Regelverstöße aufzudecken, zu untersuchen und abzustellen.

Im Hinweisgeberprozess zur Meldung, Untersuchung und Sanktionierung von Mitarbeiterfehlverhalten spielen Abteilungen eine zentrale Rolle, die als Key Contact Points (KCP) fungieren. Diese Abteilungen sind häufig die ersten Anlaufstellen für Meldungen über mögliche Verstöße gegen Gesetze, Vorschriften oder den Code of Conduct. Zu den Ansprechpartnern der Abteilungen gehören zum Beispiel lokale Compliance-Beauftragte, interne Auditoren, Vertretende der Personalabteilung sowie Entscheidungs- und Eskalationsausschüsse für Produktsicherheit und technische Konformitätsvorschriften.

Verantwortlich für die Koordination des konzernweiten Hinweisgebersystems ist das Zentrale Aufklärungs-Office in Wolfsburg. Dort werden die Hinweise bearbeitet, die die Volkswagen AG und deren Tochtergesellschaften ohne eigenes Aufklärungs-Office betreffen, sowie Hinweise mit Relevanz für den Volkswagen Konzern. Die AUDI AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) und die TRATON SE betreiben für sich und ihre Tochtergesellschaften eigene Aufklärungs-Offices. Zudem existiert ein eigenes regionales Aufklärungs-Office bei der Volkswagen (China) Investment Company Ltd. Es bearbeitet Hinweise, die chinesische Tochtergesellschaften der Volkswagen AG sowie der AUDI AG betreffen.

Das jeweilige Aufklärungs-Office beauftragt im Einzelfall auch unabhängige Dritte mit Untersuchungen, etwa Rechtsanwaltskanzleien oder Wirtschaftsprüfungsgesellschaften. Dies kann speziell dann vorkommen, wenn Fälle außergewöhnlich komplex sind — insbesondere mit unmittelbar drohenden rechtlichen Folgen für den Volkswagen Konzern (zum Beispiel bei besonders schwerwiegenden Korruptionssachverhalten oder möglichen Verstößen gegen das Kartell- und Wettbewerbsrecht). Ein IT-System, interne Kontrollen sowie das Mehr-Augen-Prinzip unterstützen die Aufklärungs-Offices beim Bearbeiten der Hinweise.

Konsequenzen bei Fehlverhalten

Nachgewiesenes Fehlverhalten kann, je nach Schweregrad, durch eine Verwarnung, einen Verweis oder eine Kündigung sanktioniert werden. Bei Bedarf folgen nach sanktionierten schweren Regelverstößen strukturierte Ursachenanalysen, um solche und ähnliche Vorfälle zukünftig zu verhindern.

Der Volkswagen Konzern gewährleistet allen Hinweisgebenden sowie den Personen, die sie unterstützen oder die an der Untersuchung beteiligt sind, Schutz vor möglichen Repressalien, die aus ihrer Meldung resultieren könnten. Dieser Schutz ist in der Konzernrichtlinie Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns festgelegt und im Code of Conduct beschrieben. Verstöße gegen dieses Benachteiligungsverbot werden als Verdacht auf schwerer Regelverstoß behandelt und entsprechend geahndet. Zudem berücksichtigt der Volkswagen Konzern durch die Bestimmungen in dieser Konzernrichtlinie internationale Gesetze zum Hinweisgeberschutz, wie die EU-Direktive zum Hinweisgeberschutz, die entsprechenden nationalen Umsetzungsgesetze sowie das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz.

Die Verantwortung für das Thema Schutz von Hinweisgebenden liegt bei der Group Integrity & Compliance Organisation. Diese gehört zum Vorstandsressort „Integrität und Recht“.

BESCHWERDEMECHANISMUS FÜR MENSCHENRECHTLICHE UND UMWELTBEOZUGENE RISIKEN UND VERSTÖßE

Das Verfahren zur Bearbeitung von Beschwerden hinsichtlich menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken und Verstöße im Hinweisgebersystem orientiert sich an den Effektivitätskriterien der UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte und wird durch eine Verfahrensordnung klar beschrieben.

Informationen werden kontext- und zielgruppengerecht bereitgestellt. Über die Verfahrensordnung haben die Zielgruppen Zugang zu den notwendigen Informationen, um am Beschwerdeverfahren teilzunehmen inklusive Informationen zum Zeitrahmen des Verfahrens.

Nach Eingang einer Beschwerde über die vom Hinweisgebersystem betreuten Meldekanäle wird diese zunächst dokumentiert. Betrifft die Beschwerde einen Sachverhalt ohne Beschäftigtenfehlverhalten im eigenen Geschäftsbereich, leitet das Hinweisgebersystem die Beschwerde unverzüglich an die jeweils zuständige Stelle innerhalb des Konzerns weiter, die thematisch für die Bearbeitung der Beschwerde zuständig ist. Beschwerden mit potenziellem Beschäftigtenfehlverhalten im eigenen Geschäftsbereich werden durch das Hinweisgebersystem bearbeitet. Jeder Fall wird, sofern eine Kontaktmöglichkeit besteht, mit dem Beschwerdeführer erörtert. Die hinweisgebende Person wird über die Bearbeitung und den Ausgang informiert, wobei größtmögliche Transparenz, unter Einhaltung des need-to-know-Prinzips, angestrebt wird. Nach Abschluss ist der zuständige Fachbereich dazu verpflichtet, den Fall zu dokumentieren. Zur Ahndung von Regelverstößen besteht ein Maßnahmenkatalog, der unter Berücksichtigung lokaler Rechtsvorschriften erstellt wurde und konzernweit umgesetzt ist.

Der Volkswagen Konzern bietet ein webbasiertes Training zu Menschenrechten an, um sicherzustellen, dass die Beschäftigten die Strukturen und Verfahren kennen und ihnen dahingehend vertrauen, ihre Anliegen oder Bedürfnisse mitzuteilen und prüfen zu lassen. Dieses Training erläutert ausführlich alle verfügbaren Kontaktmöglichkeiten.

Der Volkswagen Konzern verfügt mit einer Konzernrichtlinie und der Verfahrensordnung für den Beschwerdemechanismus über ein Konzept zum Schutz von Einzelpersonen gegen Vergeltungsmaßnahmen, das auch Arbeitnehmervertreter umfasst.

Entscheidungsträger im Unternehmen werden regelmäßig über schwerwiegende menschenrechtsbezogene Pflichtverletzungen des Unternehmens informiert.

Das Verfahren wird auf seine Wirksamkeit überprüft. Fragen oder Verbesserungsvorschläge zum Hinweisgebersystem können an die Aufklärungs-Offices gerichtet werden. Wer im Rahmen einer Untersuchung interviewt wurde, hat außerdem die Möglichkeit, dem Ombudsmann als unabhängige Stelle Feedback zu geben.

MAßNAHMEN: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Das primäre Ziel des Hinweisgebersystems besteht darin, die Meldung und Untersuchung von potenziell schwerem Fehlverhalten auf eine faire, transparente und effiziente Art zu ermöglichen. Dabei soll gleichzeitig der Schutz für die Hinweisgebenden, die Beschäftigten, und die Personen, welche die Hinweisgebenden oder die Untersuchungen unterstützen, sowie die Betroffenen gewährleistet werden.

Die Konzernrichtlinie zum Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns gilt für alle kontrollierten Gesellschaften und Beschäftigten und ist in allen kontrollierten Konzerngesellschaften umzusetzen. Sie regelt abschließend und umfassend die Tätigkeit sowohl der Aufklärungs-Offices als auch der untersuchenden Einheiten bei der Untersuchung von potenziellen Regelverstößen, die über die Eingangskanäle des Hinweisgebersystems eingehen. Sie enthält Standards sowie allgemeine Verfahrensregeln für die Ausgestaltung des konzernweiten Hinweisgebersystems und interner Untersuchungen im Volkswagen Konzern und regelt die dafür festzulegenden Zuständigkeiten. Sie legt darüber hinaus Prozessbeteiligte des Hinweisgebersystems fest, unter anderem die Rechtsabteilung, die Interne Revision, die Sicherheitsabteilung, das Personalwesen und die Compliance-Abteilung.

Kommunikation

Innerhalb des Volkswagen Konzerns wird regelmäßig zu den Themen Integrität und Compliance kommuniziert. Ziel ist, das Bewusstsein der Beschäftigten für angemessenes Verhalten sowie für die Unternehmensregeln und -werte zu schärfen und dafür zu sensibilisieren. Dies beinhaltet insbesondere auch Kommunikationsmaßnahmen zum Hinweisgebersystem, wie beispielsweise die interne sowie externe Kommunikation der Meldekanäle und der Arbeitsweise des Hinweisgebersystems. Des Weiteren sind die Meldewege und weiterführende Informationen jederzeit auf der Webseite des Volkswagen Konzerns öffentlich zugänglich.

Ein eigenes, externes Format ist der „ComplianceXChange“, ein Austausch von Fachexpertinnen und -experten mit anderen DAX-Unternehmen oder europäischen Unternehmen nach vorheriger rechtlicher Prüfung zu unterschiedlichen Schwerpunktthemen, beispielsweise zum Hinweisgebersystem.

Der Volkswagen Konzern hat Mindeststandards basierend auf verschiedenen rechtlichen und fachlichen Anforderungen sowie bewährten Praktiken definiert, die je nach Standort der Gesellschaft – innerhalb oder außerhalb der EU – Anwendung finden. Jede Gesellschaft ist verpflichtet, zu überprüfen, ob länderspezifische oder andere lokale rechtliche Anforderungen vorliegen und die entsprechenden Informationen gegebenenfalls angepasst werden müssen.

Der Konzernvorstand und der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats erhalten vierteljährlich zu ihren Sitzungen einen aktuellen statistischen Bericht über das Hinweisgebersystem des Volkswagen Konzerns.

Schulungen zum Hinweisgebersystem

Um sicherzustellen, dass alle Beschäftigten über das Hinweisgebersystem informiert sind, bietet das Unternehmen entsprechende Schulungen an. Das für alle Beschäftigten obligatorische Code-of-Conduct-Training umfasst die Erläuterung des Hinweisgebersystems, der Meldekanäle und der Verfahrensgrundsätze. In dieser Schulung werden zudem die rechtlichen Konsequenzen bei Benachteiligung von Hinweisgebenden verdeutlicht. Beschäftigte, die wegen ihrer Tätigkeit häufig mit Regelverstößen in Kontakt kommen können, erhalten ein vertiefendes Training. Dazu gehören zum Beispiel Beschäftigte in den Bereichen Revision, Sicherheit, Personalwesen, Rechtswesen oder der Group Integrity & Compliance. Die Teilnahme an Pflichtschulungen wird nachverfolgt.

ZIELE: SCHUTZ VON HINWEISGEBENDEN

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf den Schutz von Hinweisgebenden sind derzeit keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven Auswirkung wird aktuell nicht nachverfolgt.

VERHINDERUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH VERHINDERUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Verhinderung von Korruption und Bestechung				
Bereits zum gegenwärtigen Zeitpunkt hat der Volkswagen Konzern eine positive Auswirkung, indem er eine Kultur der Integrität fördert und das Vertrauen seiner Stakeholder entlang der gesamten Wertschöpfungskette durch sein Engagement und ein effektives Compliance-Managementsystem im Kampf gegen Korruption und Bestechung stärkt. Damit die Auswirkung auch potenziell in der mittelfristigen Zukunft wirken kann, soll die Bekämpfung von Korruption und Bestechung weitergeführt werden.		 	 	
 Chance  Positive Auswirkung  Tatsächliche Auswirkung  Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)				
 Risiko  Negative Auswirkung  Potenzielle Auswirkung  Eigener Geschäftsbereich  Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)				
 Nachgelagerte Wertschöpfungskette  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf die Strategie, das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette des Konzerns. Integrität und Compliance sind wesentliche Elemente der regenerate+. Der Code of Conduct ist das ethische und wertebasierte Fundament für integrires und regelkonformes Handeln im Volkswagen Konzern.

Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette über die Instrumente des Compliance-Managementsystems zur Bekämpfung von Korruption. Dabei liegt ein besonderer Fokus auf integren Geschäftspraktiken sowie der Bekämpfung von Korruption und Bestechung – auch entlang der Wertschöpfungskette –, um positive Auswirkungen zu erhalten und zu stärken.

Maßnahmen gegen Korruption und Bestechung sind Teil der regenerate+, welche sich wiederum auf die Wertschöpfungskette auswirken können.

MANAGEMENTKONZEPTE: VERHINDERUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

Der Volkswagen Konzern bekennt sich uneingeschränkt zu rechtmäßigem und verantwortungsvollem Handeln und verfolgt eine strikte Null-Toleranz-Politik gegenüber Korruption. Dieses Prinzip ist fest in den Unternehmenswerten verankert. Dies spiegelt sich im Code of Conduct für Beschäftigte und im Code of Conduct für Geschäftspartner wider und bildet so den Maßstab für das Handeln des Volkswagen Konzerns. Die relevanten Unterlagen können auf der Konzern-Webseite unter <https://www.volkswagen-group.com/de/integritaet-und-compliance-15705> eingesehen werden. Weiterführende Konzernrichtlinien regeln den Umgang mit Interessenkonflikten, Spenden und Sponsorings sowie Zuwendungen, insbesondere in Form von Geschenken oder Einladungen.

Der Volkswagen Konzern geht Hinweisen auf mögliche Verstöße gegen Gesetze sowie gegen die internen Unternehmenswerte und Regelungen nach. Damit soll ein regelkonformes und gesetzestreues Verhalten im Volkswagen Konzern sichergestellt werden. Die Bearbeitung von potenziell schweren Regelverstößen fällt in die Zuständigkeit der Aufklärungs-Offices. Geeignete Stellen, insbesondere Führungskräfte und das Personalwesen, sind für die Bearbeitung sonstiger Regelverstöße verantwortlich. Beschäftigte, die in unlautere Geschäftspraktiken involviert sind, werden sanktioniert.

Die Verantwortung für die Themen Anti-Korruption und Prävention von Bestechung und Geldwäsche liegt im Bereich Group Integrity & Compliance. Dieser gehört zum Vorstandsressort „Integrität und Recht“.

MAßNAHMEN: VERHINDERUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

Schriftliche Vorgaben

Der Code of Conduct steht allen Beschäftigten des Volkswagen Konzerns sowie Dritten auf der Konzern-Webseite unter <https://www.volkswagen-group.com/de/integritaet-und-compliance-15705> zur Verfügung. Darüber hinaus organisiert das Group Integrity & Compliance-Kommunikationsteam Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Kampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele, mit dem Ziel, die Sensibilisierung für Integritäts- und Compliance-Themen zu unterstützen.

Basis der Aktivitäten zum Thema Korruptionsprävention ist die konzernweit geltende Richtlinie für Zuwendungen und Geschenke, die klare Regeln für den Umgang mit Geschenken, Einladungen und anderen Zuwendungen festlegt. Dabei trägt sie auch dazu bei, Interessenkonflikte und schon den Anschein einer unzulässigen Beeinflussung zu vermeiden. Diese Aktivitäten verfolgen das Ziel, dass die Geschäftspraktiken im Volkswagen Konzern möglichst transparent und im Einklang mit den geltenden Vorschriften erfolgen.

Beratung

Der Infopoint Integrity & Compliance hat sich als zentrale Beratungsstelle bei der Volkswagen AG etabliert. Das Team ist persönlich, per E-Mail oder per App (unter anderem über die Volkswagen 360°-App) erreichbar. Es beantwortet Fragen zu Integrität und Compliance, insbesondere zum Verhaltenskodex und dem Thema Anti-Korruption, und steht in engem Austausch mit weiteren Beratungsstellen im Konzern.

Schulungsmaßnahmen und Zertifizierungen

Um Korruptionsrisiken zu vermeiden, werden risikobasiert regelmäßig Kommunikations- und Schulungsmaßnahmen zum Thema Anti-Korruption durchgeführt. Diese Maßnahmen behandeln dabei nicht nur das Korruptionsverbot und den Umgang hierzu mit Amts- und Mandatsträgern, sondern umfassen auch Themen der Geldwäscheprävention. Eine detaillierte Beschreibung der Compliance-Trainings im Volkswagen Konzern erfolgt unter „Schulungsprogramme“.

Beschäftigte ab dem Oberen Managementkreis nehmen zweijährig an der Code-of-Conduct-Zertifizierung teil. Mit dem Unterzeichnen des Zertifikats bestätigen diese ihre Kenntnis der Verhaltensgrundsätze, die Kenntnis über ihre Meldeverpflichtung möglicher Interessenkonflikte und schwerer Regelverstöße.

Business Partner Due Diligence

Im Rahmen der Business Partner Due Diligence (BPDD) wird mit einem risikobasierten Ansatz die Integrität der Vertriebspartner mit dem Schwerpunkt Anti-Korruption geprüft. Die Überprüfung erfolgt vor der Aufnahme einer Geschäftsbeziehung und wird über die gesamte Dauer der Geschäftsbeziehung fortgeführt. Durch die frühzeitige Identifikation potenzieller Risiken können präventive oder reaktive mitigierende Maßnahmen eingeleitet werden, um die Verlässlichkeit und Stabilität der Geschäftsbeziehungen zu sichern. Wesentlicher Bestandteil ist dabei auch ein automatisiertes tägliches Integritätsmonitoring der Geschäftspartner. Weiterhin werden Vertriebspartner risikobasiert zusätzlichen Prüfungen unterzogen, wie zum Beispiel Auditierungen. Dabei werden Geschäftspartner mit verschiedenen Formaten unterstützt, wie unter anderem Compliance-Dialogen, damit diese die erforderlichen Standards erfüllen. Group Integrity & Compliance unterstützt die operativ verantwortlichen Einheiten des Vertriebs bei der Durchführung des Business-Partner-Due-Diligence-Prozesses. Der Prozess umfasst regelmäßige Mediascreenings, Risikobewertungen, Sanktionslistenprüfungen und das Identifizieren von Warnhinweisen im Hinblick auf Geschäftspartner. Der Volkswagen Konzern untersucht, ob die Geschäftspartner ein Compliance-Managementsystem (CMS) haben beziehungsweise Compliance-Maßnahmen implementiert sind. Ziel ist es, Risiken für Gesetzesverstöße und die Missachtung ethischer Standards frühzeitig zu erkennen, risikobehaftete Geschäftspartner zu vermeiden und – wo möglich – Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen sowie gemeinsam mit dem Geschäftspartner umzu-

setzen. In Einzelfällen werden Geschäftspartner direkt angesprochen, um mögliche Verstöße aufzuklären. Ist dies nicht möglich, wird die Geschäftsbeziehung nicht aufgenommen oder im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten beendet. Entsprechende Geschäftspartner können für Geschäfte mit dem Volkswagen Konzern, seinen Marken und Gesellschaften gesperrt werden.

Neben dem im BPDD-Tool erfolgenden automatisierten, kontinuierlichen Integritätsmonitoring des Geschäftspartners, wird die Umsetzung von eventuell mit dem Geschäftspartner bereits vor Vertragsschluss vereinbarten Mitigationsmaßnahmen nachverfolgt. Des Weiteren werden die Geschäftspartner regelmäßig dahingehend geprüft, ob gegebenenfalls weitere Maßnahmen wie insbesondere Compliance-Dialoge, Vor-Ort-Besuche oder externe Audits zur Sicherstellung einer regel- oder gesetzeskonformen Geschäftsbeziehung erforderlich sind. Bei Bedarf werden im Rahmen eines risikobasierten Ansatzes diese Maßnahmen in Zusammenarbeit mit den zuständigen Compliance-Officern durchgeführt.

Umgang mit Verstößen

Im Fall von Verstößen durch Beschäftigte erfolgen eine konsequente Sachverhaltsaufklärung und – sofern geboten – Sanktionierung der betreffenden Beschäftigten. Hinweise können jederzeit, vertraulich und auch anonym, über das konzernweite Hinweisgebersystem gemeldet werden. Diese Fälle werden von den zuständigen Stellen (zum Beispiel Aufklärungs-Offices bei potenziell schwerem Fehlverhalten) gründlich untersucht.

Der Volkswagen Konzern führt Untersuchungen nach sorgfältiger Prüfung und bei konkreten Anhaltspunkten für einen Regelverstoß mit höchster Vertraulichkeit durch. Dabei gilt die Unschuldsvermutung. Betroffene werden frühzeitig angehört und rehabilitiert, wenn sie zu Unrecht verdächtigt wurden. Nachgewiesenes Fehlverhalten kann, je nach Schweregrad, durch eine Verwarnung, einen Verweis oder eine Kündigung sanktioniert werden.

Schulungsprogramme

Zum Thema Prävention von Korruption und Bestechung bietet der Volkswagen Konzern seinen Beschäftigten und Lieferanten folgende Schulungsprogramme an:

Schulungen für Beschäftigte im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern verfolgt eine strikte Null-Toleranz-Politik gegenüber jeglicher Form von aktiver und passiver Korruption. Gesellschaften mit hoher Risikoexposition gemäß ICRA sind dazu verpflichtet, ein Training zur Prävention von Korruption und Geldwäsche für ihre Beschäftigten durchzuführen. Das Training schließt spezielle Module zum Umgang mit Amts- und Mandatsträgern, zur Handhabung von Zuwendungen und zur Prävention von Geldwäsche ein. Es richtet sich an alle indirekten Beschäftigten und ist alle drei Jahre zu wiederholen. Im Jahr 2025 erfolgte eine Neugestaltung des Trainings mit anschließendem Roll-out in die ICRA-Gesellschaften mit einem Hochrisiko-Profil. Gesellschaften, die das neugestaltete Training zur Prävention von Korruption und Geldwäsche bereits eingeführt haben, berichten eine Trainingsquote auf Basis dieses Trainings. Gesellschaften, die das neugestaltete Training nicht eingeführt haben, aber zwei separate Trainings zur Prävention von Korruption und Geldwäsche einsetzen, berichten zwei getrennte Trainingsquoten auf Basis der Einzeltrainings Prävention von Korruption und Geldwäsche. Eine Qualifizierung zu den Themen Prävention von Korruption und Geldwäsche ist grundsätzlich für die zu qualifizierende Grundgesamtheit vorhanden. Zum Abschluss des Geschäftsjahres 2025 verfügten 87.620 Beschäftigte der ICRA-Hochrisiko-Gesellschaften über eine gültige Qualifizierung (neugestaltetes Training) zu Prävention von Korruption und Geldwäsche. Dies entspricht 69% der zu qualifizierenden indirekten Mitarbeitenden. Zum Abschluss des Geschäftsjahres 2025 verfügten 29.288 Beschäftigte der ICRA-Hochrisiko-Gesellschaften über eine gültige Qualifizierung zu Prävention von Korruption. Dies entspricht 85% der zu qualifizierenden indirekten Mitarbeitenden. Zum Abschluss des Geschäftsjahres 2025 verfügten 14.577 Beschäftigte der ICRA-Hochrisiko-Gesellschaften über eine gültige Qualifizierung zu Geldwäscheprävention. Dies entspricht 83% der zu qualifizierenden indirekten Mitarbeitenden. In den ICRA-Hochrisiko-Gesellschaften erfolgte die Implementierung des Trainings auf der Grundlage von verschiedenen Roll-out-Szenarien. Innerhalb des Porsche AG Konzerns werden die Funktionen, die im

Kontext der ESRS aufgrund ihrer Aufgaben und Verantwortlichkeiten einem erhöhten Risiko in Bezug auf Korruption und Bestechung ausgesetzt sind, auf Gesellschaftsebene definiert. 2025 lag der Anteil geschulter indirekter Mitarbeitenden bei Gesellschaften mit erhöhtem Risiko bei 82%, dies entspricht 18.961 qualifizierten Mitarbeitenden. Die Gesellschaften des Porsche AG Konzerns mit erhöhten Korruptions- und Bestechungsrisiken werden über die Compliance-Risikoanalyse identifiziert. Diese Gesellschaften führen bezogen auf ihre indirekten Mitarbeitenden Schulungen zu den Porsche Verhaltensgrundsätzen durch, die Themen wie Anti-Korruption und Geldwäscheprävention umfassen.

Anlassbezogen und mindestens einmal jährlich wird die konzernweite Umsetzung der verpflichtenden Schulungsmaßnahmen zu Prävention von Korruption und Geldwäsche in den Konzernvorstand berichtet.

Vorstandsmitglieder sind grundsätzlich Teil der Zielgruppe für die Integrity & Compliance-Pflichtschulungen. Zusätzlich erhalten sie nach Berufung ein einmaliges, vertiefendes und persönliches Training zu den Themen Code of Conduct, Anti-Korruption und Geldwäscheprävention. Ergänzend erhalten zukünftig die Konzernvorstände ein vertiefendes, zielgruppenspezifisches Training zu den Themen Anti-Korruption und Geldwäscheprävention. Die Durchführung dieser beiden genannten Trainings obliegt dem zuständigen Integrity & Compliance Officer.

Für die Mitglieder des Aufsichtsrats wurde im Geschäftsjahr 2024 eine vertiefende Schulung zur Korruptionsprävention durchgeführt.

Schulungen für Lieferanten

Auch Geschäftspartnern aus Vertrieb und Beschaffung wird ein Training zum Code of Conduct für Geschäftspartner zu den Themen Anti-Korruption und Geldwäscheprävention zur Verfügung gestellt. Der Code of Conduct für Geschäftspartner ist seit 2020 Vertragsbestandteil der Vereinbarungen mit Lieferanten und Dienstleistern.

ZIELE: VERHINDERUNG VON KORRUPTION UND BESTECHUNG

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf Korruption und Bestechung sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierten positiven Auswirkungen wird aktuell nicht nachverfolgt. Mit dem Ziel einer risikobasierten Steuerung von Präventionsmaßnahmen erfolgt eine interne Compliance-Risikobewertung der Gesellschaften im eigenen Geschäftsbereich des Volkswagen Konzerns. ICRA dient dazu, Compliance-Risiken — insbesondere Korruptions- und Geldwäscherisiken — systematisch zu identifizieren, zu bewerten und zu minimieren. Nach Analyse der Risiken, die verschiedene Faktoren wie geografische Risiken, Branchenspezifika und vergangene Vorfälle berücksichtigen, werden Maßnahmen risikobasiert zur gezielten Prävention an die Gesellschaften ausgerollt. Bei Konzerngesellschaften mit einer hohen Risikoexposition finden externe Prüfungen zur Umsetzung und Wirksamkeit der Präventionsmaßnahmen statt.

METRIKEN: KORRUPTION UND BESTECHUNG

Im Jahr 2025 sind bei den Aufklärungs-Offices 4.214 (3.555) Hinweise eingegangen, die Mehrheit hiervon nicht anonym beziehungsweise anonym mit Kontaktmöglichkeit der hinweisgebenden Person. Auch die Gesamtzahl und Art der festgestellten Fälle von Korruption werden von den Aufklärungs-Offices des Volkswagen Konzerns ermittelt. Die Art der Fälle umfasst Korruption, Bestechung, Betrug, Erpressung, geheime Absprachen und Geldwäsche. Bei Verurteilungen wegen Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften werden Verurteilungen von Konzernmitarbeitern wegen Verstößen gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften im Rahmen der Ausübung der beruflichen Tätigkeit für den Konzern berücksichtigt, wenn und soweit im Konzern Kenntnis von solchen Verurteilungen vorliegt. Geldstrafen werden berichtet, wenn sie im direkten Zusammenhang mit solchen Verurteilungen stehen. Für das Berichtsjahr liegt Kenntnis über drei rechtskräftige Urteile wegen Betrugs vor. Diese werden im Kapitel „Chancen- und Risikobericht“ im Abschnitt „Rechtstreitigkeiten“ des Konzernlageberichts näher erläutert.

KORRUPTION UND BESTECHUNG

Anzahl	2025	2024
Festgestellte Fälle von Korruption oder Bestechung (inklusive Betrug, Erpressung, geheime Absprachen und Geldwäsche)	4	5
Verurteilungen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	3	1

POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND RISIKO UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG UND RISIKO IM BEREICH POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEIT

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten				
Der Volkswagen Konzern ist Akteur in zahlreichen Netzwerken von Expertinnen und Experten und Entscheidungsträgern, die einen bedeutenden Einfluss auf wirtschaftliche Rahmenbedingungen und die Agenda im politisch-gesellschaftlichen Umfeld haben. Der Volkswagen Konzern wirkt durch Lobbying-Aktivitäten und politische Interessenvertretung positiv auf die Fokussierung auf nachhaltige Mobilität ein.				
Eine abnehmende gesellschaftliche Bedeutung der Automobilindustrie oder rechtliche Einschränkungen der Lobbytätigkeiten in den kommenden Jahren könnten dazu beitragen, den Einfluss des Volkswagen Konzerns auf politische Entscheidungsprozesse zu verringern. Infolgedessen kann der Volkswagen Konzern von politischen Entscheidungen negativ beeinflusst werden, ohne die Möglichkeit zu haben, (rechtzeitig) aktiv darauf einzuwirken. Daraus können regulatorische Konsequenzen resultieren, die – insbesondere durch steigende Kosten zur Erfüllung neuer gesetzlicher Vorgaben – die langfristige Geschäftstätigkeit und Profitabilität beeinträchtigen können.				
 Chance  Positive Auswirkung  Tatsächliche Auswirkung  Vorgelagerte Wertschöpfungskette  Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)  Risiko  Negative Auswirkung  Potenzielle Auswirkung  Eigener Geschäftsbereich  Mittelfristiger Zeithorizont (1–5 Jahre)  Nachgelagerte Wertschöpfungskette  Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)				

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung sowie das Risiko wirken sich auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns aus. Der Volkswagen Konzern fördert den Einfluss der wesentlichen positiven Auswirkung und reagiert auf den Einfluss des wesentlichen Risikos auf sein Geschäftsmodell, seine Strategie und Wertschöpfungskette über verschiedene Maßnahmen im Bereich der politischen Interessenvertretung. Neben der One-Voice-Policy und politischem Lobbying erfolgen zum Beispiel strategische Risikobewertungen und daraus abgeleitete strategische Vorausschauen mit Handlungsempfehlungen.

Strategische Unternehmensentscheidungen können sich auf die Möglichkeiten der politischen Interessenvertretung auswirken. Der Volkswagen Konzern vertritt weltweit seine Interessen, was im Rahmen von politischen Entscheidungen gehört wird und somit wiederum Einfluss auf das Geschäftsmodell und die Wertschöpfungskette hat.

Außerdem werden das Geschäftsmodell des Volkswagen Konzerns und die Wertschöpfungskette inhärent vom strukturellen Wandel und geopolitischen Entwicklungen beeinflusst.

MANAGEMENTKONZEPTE: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Als Teil der Gesellschaft kann der Volkswagen Konzern im Rahmen der politischen Interessenvertretung – dem Lobbying – die Positionen des Unternehmens gezielt in Entscheidungsprozesse einbringen, zum Beispiel bei Gesetzgebungsvorhaben. Lobbying wird zentral und entsprechend den Grundsätzen der Offenheit, Nachvollziehbarkeit und Verantwortlichkeit betrieben. Die Neutralität im Umgang mit politischen Parteien und Interessengruppen ist für den Volkswagen Konzern selbstverständlich. Unlautere Einflussnahme auf Politik und Gesetzgebung steht im Widerspruch zum Code of Conduct des Volkswagen Konzerns und wird nicht geduldet.

Politische Interessenvertretung wird unter anderem in der internen Konzernrichtlinie Public Affairs sowie den öffentlich zugänglichen Grundsätzen und Leitlinien für Public Affairs festgehalten. Die Richtlinie richtet sich an die Marken und Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und deren Politikbeauftragten. Die Vorgaben der Konzernrichtlinie bedürfen der Umsetzung in eigene Regelungen der jeweiligen Gesellschaft. Die Prozessverantwortung für eine One-Voice-Policy im Rahmen der Konzernrichtlinie Public Affairs liegt im Bereich Konzern Außenbeziehungen, insbesondere bei der Leitung für Public Affairs. Die Leitung informiert regelmäßig den Vorstand über den Status und die Botschaften der politischen Interessenvertretung im Konzern. In ihrer direkt berichtenden Funktion zum Vorsitzenden des Vorstands kann sie Themen bei Bedarf bis in den Vorstand mit dem Ziel einer Positionsfestlegung eskalieren.

Ziel der One-Voice-Policy ist es, eine einheitliche, abgestimmte und verbindliche Position für konzernrelevante politische Fragestellungen festzulegen. Diese wird weltweit mit konsistenten Botschaften von Konzern, Marken und Gesellschaften an die jeweiligen Adressaten kommuniziert. Dadurch werden die Interessen des Konzerns mit den gleichen, intern abgestimmten Inhalten, Zielen und Aussagen vertreten. Die Konzernrichtlinie soll eine transparente politische Interessenvertretung in den Entscheidungsprozessen der Politik sicherstellen. Die Erfüllung gesetzlicher Anforderungen und die Einbeziehung weiterer externer Stakeholder-Erwartungen werden mit der Richtlinie an alle kontrollierten Gesellschaften kommuniziert. Auf diese Weise sollen finanzielle und rechtliche Risiken sowie Vertrauensverlust und Reputationsrisiken vermieden werden. Zudem soll ein möglicher Ausschluss von öffentlichen Aufträgen aufgrund von strengen Vorschriften und/oder Nichteinhaltung politischer Verpflichtungen minimiert oder verhindert werden.

Im Umgang mit Amts- und Mandatsträgern gelten national und international strenge Regelungen zur Verhinderung von Korruption. Die internen Zuwendungsrichtlinien berücksichtigen dies umfassend.

Der Volkswagen Konzern vergibt als Akteur im gesellschaftlichen Umfeld Spenden und Sponsorengelder für gesellschaftliche Zwecke. Spenden sind freiwillige Zuwendungen ohne Gegenleistung, während Sponsorengelder auf einer vertraglich vereinbarten Gegenleistung basieren. Zur Vermeidung von Interessenkonflikten und zur Gewährleistung eines einheitlichen Verhaltens innerhalb des Unternehmens sind Spenden und Sponsoringmaßnahmen nur im Rahmen der jeweiligen Rechtsordnung und in Übereinstimmung mit den aktuellen internen Bestimmungen zulässig. Diese Maßnahmen werden im Volkswagen Konzern ausschließlich im Rahmen eines Genehmigungsprozesses gewährt.

Außerdem unterstützt der Volkswagen Konzern mit Geld- und Sachspenden wissenschaftliche, gemeinnützige und kulturelle Zwecke. Darüber hinaus werden Spenden nur an Einrichtungen vergeben, die als gemeinnützig anerkannt oder durch besondere Regelungen zur Spendenannahme befugt sind.

Der Volkswagen Konzern strebt nachhaltige, umwelt- und ressourcenschonende Produkte sowie Produktionsanlagen an. Daher setzt sich der Konzern für ambitionierte, gleichzeitig wirtschaftlich realisierbare Umwelt- und Klimaziele ein. Hierfür sind praktikable Vorgaben in verschiedenen Themenfeldern erforderlich.

Die aktuellen Fokusthemen des Volkswagen Konzerns sind folgende:

> Förderung E-Mobilität

Für den Volkswagen Konzern ist die Förderung der E-Mobilität wesentlich zur Erreichung der Klimaziele. Hierfür bedarf es aus Sicht des Konzerns vor allem einer gut ausgebauten Ladeinfrastruktur. Dieser Ausbau muss zügig und verbindlich vorangetrieben werden.

Der Volkswagen Konzern hält für die Stärkung der Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen Förderinstrumente in frühen Phasen des Hochlaufs für ein wichtiges Element für einen Erfolg der E-Mobilität.

Darüber hinaus sollten zur Dekarbonisierung des Transportsektors und speziell des Fahrzeugbestands alternative und CO₂-ärmere Kraftstoffe weiterentwickelt und eingesetzt werden.

> Regulierungen zu Batterien

Infolge der strategischen Ausrichtung sind batteriespezifische Regulierungen für den Volkswagen Konzerns von wesentlicher Bedeutung. Dies gilt zum Beispiel für die Systematiken und Methodiken zur Bestimmung des CO₂-Fußabdrucks einer Batterie, die flexibel und fair ausgestaltet sein sollten.

> Regulierung zu CO₂-Flotten-Gesetzgebung

Der Volkswagen Konzern steht grundsätzlich zum 100 %-Dekarbonisierungsziel für den Verkehrssektor. Die Elektromobilität ist für uns die technische Lösung der Zukunft. Gleichzeitig sehen wir vor dem Hintergrund der heutigen Marktrealität die Notwendigkeit, auf dem Weg zur Dekarbonisierung die CO₂-Gesetzgebung flexibler zu gestalten und realistische Zeiträume für die Umsetzung anzunehmen. Die derzeitige Regulierung wurde zu einer Zeit entwickelt, als die Prognosen der Elektrifizierung deutlich optimistischer waren, als es die heutige Marktrealität zeigt – trotz aller Anstrengungen der Autoindustrie und eines drastisch gestiegenen Angebots an Elektrofahrzeugen.

> Regelbasierter Handel

Der Volkswagen Konzern ist ein global agierendes Unternehmen, das für einen fairen, regelbasierten internationalen Handel steht. Für die Automobilindustrie mit ihren global vernetzten Lieferketten ist ein verbindliches regulatorisches Umfeld notwendig, damit die Schaffung von wettbewerbsfähigen Strukturen in der Transformation unterstützt und Planbarkeit gewährleistet werden kann. Europäische Produktion und strategisch wichtige Produkte müssen durch die Verbesserung europäischer Standortbedingungen langfristig gestärkt werden. Der Abschluss von bereits verhandelten als auch neuen Handelsabkommen sowie Partnerschaften in strategischen Bereichen können hierbei unter anderem helfen, Handelsbarrieren und Wettbewerbsverzerrungen zu minimieren und Verlässlichkeit zu schaffen. Dies wird vom Volkswagen Konzern befürwortet.

> Cybersicherheit, Daten und Digitalisierung

Cybersicherheit, Digitalisierung und KI sind prägende Themen der Automobilindustrie dieser Zeit. Der Volkswagen Konzern unterstützt einen verantwortungsvollen Umgang mit Daten jeder Art und nutzt den Datenzugang zu Fahrzeugdaten als Basis für neue Wertschöpfung auf Grundlage der bestehenden Gesetze.

> Automatisiertes Fahren

Das automatisierte Fahren soll integraler Bestandteil der Entwicklung der Mobilität von morgen werden. Um hier die Entwicklung voranzutreiben, müssen aus Sicht des Volkswagen Konzerns vor allem einheitliche Regelungen geschaffen und Restriktionen abgebaut werden.

> Klimapolitik und Emissionen

Der Volkswagen Konzern setzt auf nachhaltige, umwelt- und ressourcenschonende Produkte und Produktionsanlagen. Der Konzern setzt sich daher für ambitionierte, aber wirtschaftlich umsetzbare Umwelt- und Klimaziele ein. Hierzu bedarf es aus Konzernsicht unter anderem praktikabler Vorgaben in diversen Themenfeldern, zum Beispiel Rezyklatquoten und End-of-Life-Regelungen.

> Wettbewerbsfähigkeit der Automobilindustrie

Der Volkswagen Konzern setzt sich für eine wirtschaftliche Stärkung und Entbürokratisierung des Automobilsektors in der EU ein. Innovationen sollten nicht nur gefördert, sondern auch industriell skaliert werden. Dies gilt insbesondere für die Batteriezellfertigung, die mit einer Output-basierten Förderung in diesem Prozess unterstützt werden sollte. Preisgünstigere Energie muss der Industrie zur Verfügung stehen. Es ist wichtig, die Bezugsquellen für Rohstoffe zu diversifizieren und Partnerschaften mit Drittländern einzugehen. Darüber hinaus dürfen Vorschriften oder bürokratische Verpflichtungen europäische Unternehmen nicht benachteiligen.

Die Volkswagen AG (R001681), Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (R001768), TRATON SE (R001565), VW Financial Services AG (R001704), PowerCo SE (R006923), AUDI AG (R001702), MAN Truck & Bus SE (R001638), Cariad SE (R006271), MOIA GmbH (R000349), Everllence SE (R001653), Volkswagen Group Charging GmbH (R001890) sind im Lobbyregister des Deutschen Bundestages registriert.

Die Volkswagen Aktiengesellschaft (REG-Nummer: 6504541970-40), Scania AB (publ) (REG-Nummer: 3305029916-47), Everllence SE (REG-Nummer: 101247832736-33) und MAN Truck & Bus SE (REG-Nummer:

06093891220-52) sind im europäischen Transparenzregister registriert. Das Land Niedersachsen hat Herrn Ministerpräsident Olaf Lies am 20. Mai 2025 in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG entsandt. Herr Ministerpräsident Lies war vor seiner Entsendung seit November 2022 Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Verkehr, Bauen und Digitalisierung. Neben Herrn Ministerpräsident Lies wurden keine weiteren Personen zu Mitgliedern des Aufsichtsrats bestellt, die in den letzten beiden Jahren vor dieser Ernennung im Geschäftsjahr 2025 eine vergleichbare Position in der öffentlichen Verwaltung (einschließlich Regulierungsbehörden) innehatten.

MAßNAHMEN: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Der Volkswagen Konzern hat verschiedene Maßnahmen eingeführt, die auch zukünftig ausgeführt werden. Diese dienen der Steuerung und Herstellung der Konsistenz in der politischen Interessenvertretung des Konzerns.

Politische Interessenvertretung

Um auf die Strategie des Volkswagen Konzerns einzuzahlen, wirkt der Bereich der Public Affairs auf die politischen Rahmenbedingungen ein. Die aktive Interessenvertretung wird vor allem mit den regelmäßigen Maßnahmen der Verbandsarbeit und Kontakten zu Politik durch die Zentrale oder über Außenbüros unterstützt. Das Ziel des Bereichs ist eine weltweit einheitliche Steuerung und Konsistenz der politischen Interessenvertretung des Konzerns nach außen.

Risikobewertung und strategische Vorausschau

Im Rahmen der Risikobewertung identifiziert und bewertet der Volkswagen Konzern kontinuierlich relevante politische Entwicklungen und regulatorische Maßnahmen. Dabei werden Handlungsempfehlungen für die Konzernleitung abgeleitet, wobei ein Netzwerk aus Politikverantwortlichen, externen Partnern, Verbänden, Themenverantwortlichen und Prioritätsmärkten einbezogen wird.

One Voice Policy

Die One Voice Policy des Volkswagen Konzerns wird organisiert über Group & Brand Guidelines, Lobby Guidelines, Informations- und Abstimmungskaskaden (Group Calls, regelmäßige Telefonkonferenzen und Abstimmungsformate). Dies erfolgt unter Berücksichtigung regulatorischer Anforderungen, wie zum Beispiel dem Lobbyregister des Deutschen Bundestages oder EU-Regulierungen wie der CSRD oder der EU Foreign Subsidies Regulation. Darüber hinaus werden Anforderungen aufgrund von ESG-Ratings oder aus anderen Vorgängen einbezogen.

Für Konzernrichtlinien gilt im Unternehmen die Zielvorgabe für alle kontrollierten Gesellschaften, diese innerhalb eines festgelegten Zeitraums umzusetzen. Sollte eine Gesellschaft nicht in der Lage sein, die Richtlinie umzusetzen, ist sie verpflichtet, darüber Bericht zu erstatten.

ZIELE: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Ziele werden grundsätzlich vom Volkswagen Konzern dort entwickelt, wo ein Bezug zu seinen Strategien besteht. In Bezug auf politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten sind keine messbaren ergebnisorientierten Ziele im Sinne der ESRS festgelegt. Die Effektivität der Managementkonzepte und Maßnahmen in Bezug auf die im Rahmen der im Berichtsjahr durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse identifizierte positive Auswirkung und des Risikos wird aktuell nicht nachverfolgt.

Die Zielsetzungen im Bereich Public Affairs sind geprägt durch konzerninterne Steuerungsaufgaben und unterstützende Aktivitäten für den Konzern. Die Steuerung und Konsistenz der politischen Interessenvertretung im Konzern sind entscheidend, um eine einheitliche und strategische Kommunikation Richtung Politik und Nichtregierungsorganisationen (NGOs) zu gewährleisten. Dabei ist es selbstverständlich, dass die Erfüllung aller gesetzlichen Anforderungen sichergestellt wird. Darüber hinaus wird in besonderen Fällen eine operative Unterstützung aller Konzernteile bei behördlichen Vorgängen angeboten, um eine zielgerichtete und effiziente Abwicklung sicherzustellen.

METRIKEN: POLITISCHE INTERESSENVERTRETUNG UND LOBBYTÄTIGKEITEN

Die Summe der politischen Zuwendungen setzt sich zusammen aus den direkt und indirekt vom Unternehmen getätigten finanziellen Zuwendungen sowie dem monetären Wert der geleisteten Sachleistungen. Direkte Zuwendungen sind solche, die politischen Parteien, ihren gewählten Vertretenden oder Personen, die ein politisches Amt anstreben, direkt zur Verfügung gestellt werden. Bei indirekten Zuwendungen handelt es sich um Zuwendungen an beispielsweise Lobbyisten oder Verbände, die mit bestimmten politischen Parteien oder Anliegen verbunden sind oder diese unterstützen. Die Summe der politischen Zuwendungen wurde nicht nach Regionen aufgeschlüsselt, da diese außer in den USA nicht gewährt wurden. Die in diesem Bericht enthaltenen Zahlen sind aufgrund der spezifischen Definitionen in den ESRS abweichend von Eintragungen in den Lobbyregistern. In diesem Bericht sind daher nicht alle Zahlen aus Eintragungen in Lobbyregistern enthalten.

Der Wert der direkt und indirekt getätigten finanziellen politischen Zuwendungen und Sachleistungen der vollkonsolidierten Gesellschaften belief sich im Jahr 2025 auf 185 (92) Tsd. €.

MANAGEMENT DER BEZIEHUNGEN ZU LIEFERANTEN

WESENTLICHE AUSWIRKUNG UND IHR ZUSAMMENSPIEL MIT DER STRATEGIE UND DEM GESCHÄFTSMODELL

AUSWIRKUNG IM BEREICH MANAGEMENT DER BEZIEHUNGEN ZU LIEFERANTEN

Beschreibung	Auswirkung/ Risiko/Chance	Tatsächliche/ potenzielle Auswirkung	Wert- schöpfungskette	Zeithorizont
Management der Beziehungen zu Lieferanten				
Faires Geschäftsverhalten seitens des Volkswagen Konzerns kann eine positive Auswirkung auf kollaborative Geschäftsbeziehungen mit Lieferanten haben.				

Chance

Risiko

Positive Auswirkung

Negative Auswirkung

Tatsächliche Auswirkung

Potenzielle Auswirkung

Vorgelagerte Wertschöpfungskette

Eigener Geschäftsbereich

Nachgelagerte Wertschöpfungskette

Kurzfristiger Zeithorizont (< 1 Jahr)

Mittelfristiger Zeithorizont (1-5 Jahre)

Langfristiger Zeithorizont (> 5 Jahre)

Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell

Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95% der relevanten direkten Lieferanten ein positives Sustainability Rating (S-Rating) haben. Dies erfolgt im Rahmen der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+. Sie zielt darauf ab, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, Risiken zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Partner zu leisten.

Die im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse identifizierten Auswirkungen haben Einfluss auf das Geschäftsmodell, die Strategie und die Wertschöpfungskette des Konzerns.

Mithilfe verschiedener Maßnahmen im Bereich des Managements von Lieferantenbeziehungen reagiert der Volkswagen Konzern auf den Einfluss seiner wesentlichen Auswirkungen auf sein Geschäftsmodell, Strategie und Wertschöpfungskette. Diese ermöglichen den Erhalt und die Stärkung der positiven Auswirkung, insbesondere durch den Code of Conduct für Geschäftspartner, Lastenhefte und das S-Rating.

MANAGEMENTKONZEPTE, MAßNAHMEN UND ZIELE: MANAGEMENT DER BEZIEHUNGEN ZU LIEFERANTEN

Der Volkswagen Konzern hat als einer der größten Automobilhersteller der Welt eine große Verantwortung gegenüber seinen Stakeholdern. Wir erkennen unsere Verantwortung nicht nur an, sondern streben darüber hinaus an, eine positive Wirkung zu erzeugen. Der ganzheitliche Ansatz der Konzernnachhaltigkeitsstrategie regenerate+ bildet die Basis, um gemeinsam mit Stakeholdern die Nachhaltigkeit voranzubringen.

Responsible Supply Chain System

Mit dem Responsible Supply Chain System (ReSC-System) haben wir ein umfassendes Managementsystem etabliert, das menschenrechtliche und umweltbezogene Aspekte in der Lieferkette frühzeitig identifizieren und systematisch adressieren soll. Es folgt einem risikobasierten Steuerungsansatz und setzt bereits vor dem Zustandekommen einer Vertragsbeziehung ein, also noch bevor Lieferzeiten und Einkaufspreise verhandelt werden. Das Managementkonzept zielt darauf ab, negative Auswirkungen zu vermeiden oder zu minimieren, positive Auswirkungen zu fördern und die Nachhaltigkeitsleistung von Lieferanten kontinuierlich zu verbessern. Eine detaillierte Beschreibung des ReSC-Systems und seiner Bestandteile erfolgt im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ unter dem Abschnitt „Managementkonzept: Responsible Supply Chain System“.

Das Fundament des ReSC-Systems sind die folgenden Standardmaßnahmen:

Risikoanalyse gemäß Responsible Supply Chain System

Die Risikoanalyse bildet den ersten Schritt im ReSC-System. Sie erfolgt auf Basis des jeweiligen Geschäftsmodells der Lieferanten sowie interner und externer Datenquellen zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken. Auf Grundlage dieser Bewertung werden Lieferanten in Risikoklassen (niedrig, mittel, hoch) eingestuft. Auf Basis der Risikoeinstufung wird dem Lieferanten ein Maßnahmenpaket zur Prävention und Mitigation der identifizierten Auswirkungen zugeordnet.

Business-Partner-Due-Diligence-Prozess

Eine detaillierte Beschreibung der Aktivitäten zur Überprüfung der Integrität von Geschäftspartnern erfolgt in diesem Kapitel unter „Maßnahmen: Korruption und Bestechung“.

Die Beauftragung von Lieferungen und Leistungen obliegt der jeweils zuständigen Beschaffungsorganisation der Marken und Gesellschaften und ist nach den geltenden Regelungen in den Konzerngremien und -systemen abzubilden und abzustimmen.

Code of Conduct für Geschäftspartner

Der Code of Conduct für Geschäftspartner ist eine zentrale Maßnahme zur Förderung fairen Geschäftsverhaltens im Volkswagen Konzern. Durch die Festlegung klarer Erwartungen an das Verhalten von Geschäftspartnern in Bezug auf Menschenrechts-, Umwelt-, Sozial- und Compliance-Standards schafft der Konzern Transparenz und Verlässlichkeit. Dadurch wird das Vertrauen in die partnerschaftlichen Geschäftsbeziehungen gestärkt und deren langfristige Stabilität gesichert.

Weitere Informationen zum Code of Conduct für Geschäftspartner finden sich im Kapitel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“ unter dem Abschnitt „Standardmaßnahmen als Fundament des Responsible Supply Chain Systems“.

Lastenhefte

Zusätzlich zum Code of Conduct für Geschäftspartner gibt es weitere produktspezifische Anforderungen an Lieferanten. Diese sind in Lastenheften festgehalten und schreiben vor, auf welche Art und Weise bestimmte Produkte hergestellt werden müssen. Zu den Vorgaben der Lastenhefte gehört etwa bei Batteriezellen eine möglichst vollständige Offenlegung der Lieferketten von Kobalt, Nickel, Lithium und natürlichem Grafit.

Bei neuen Fahrzeugprojekten beabsichtigt der Volkswagen Konzern, die CO₂-Emissionen in Zukunft zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile zu machen. Das bedeutet: Lieferanten werden verbindliche CO₂-Ziele

vorgegeben, deren Einhaltung auf Nachfrage nachgewiesen werden muss. Nur Lieferanten, die Produkte gemäß den Lastenheftanforderungen herstellen, werden als vergabefähig betrachtet.

Die Lastenhefte gelten als fortlaufende Maßnahme.

Sustainability Rating

Seit 2019 ist das Sustainability Rating (S-Rating) ein konzernweit etabliertes Instrument im Volkswagen Konzern. Durch dieses konzerneinheitliche Instrument wird der Grad der Einhaltung der Volkswagen Nachhaltigkeitsanforderungen von direkten Lieferanten mit einem hohen Nachhaltigkeitsrisiko und entsprechender Unternehmensgröße überprüft. Der Volkswagen Konzern hat sich das Ziel gesetzt, bis 2040 ausweisen zu können, dass umsatzbasiert über 95 % der relevanten direkten Lieferanten ein positives S-Rating haben. Dies erfolgt im Rahmen der regenerate+. Die Strategie zielt unter anderem darauf ab, die Lieferkette des Volkswagen Konzerns verantwortungsvoll zu gestalten, Risiken zu minimieren und einen positiven Beitrag für alle Partner zu leisten. Dazu gehört ebenfalls angeben zu können, dass 95 % der Lieferanten ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem haben, zum Beispiel ISO 14001 oder EMAS.

Als Zwischenziel hat sich der Volkswagen Konzern gesetzt, dass bis 2025 der Umsatzanteil der relevanten direkten Lieferanten mit positivem S-Rating 85 % des Gesamteinkaufsvolumens entsprechen soll. Der Anteil der relevanten direkten Lieferanten mit positivem S-Rating lag im Berichtsjahr bei 87 % und damit über dem gesetzten Zielwert. Die Erreichung des Ziels wird im Rahmen des Konzern-TOP-10-Programms kontinuierlich überprüft und überwacht.

Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht

ANGABEN ZUR SORGFALTPFLICHT

INDEX DER SORGFALTPFLICHT IM NACHHALTIGKEITSBERICHT

Kernelemente der Sorgfaltspflicht	Kapitel
Einbindung der Sorgfaltspflicht in Governance, Strategie und Geschäftsmodell	> „Nachhaltigkeitsmanagement“ > „Nachhaltigkeitsbezogene Aspekte im Vergütungssystem der Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG“ > Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards
Einbindung betroffener Interessenträger in alle wichtigen Schritte der Sorgfaltspflicht	> „Interessen und Standpunkte der Stakeholder“ > „Nachhaltigkeitsmanagement“ > „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ > Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards
Ermittlung und Bewertung negativer Auswirkungen	> „Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse“ > Weitere Elemente in den jeweiligen Themenstandards, sofern wesentliche negative Auswirkungen identifiziert wurden
Maßnahmen gegen diese negativen Auswirkungen	> Beschreibung der Maßnahmen in den Themenstandards, sofern wesentliche negative Auswirkungen identifiziert wurden
Nachverfolgung der Wirksamkeit dieser Bemühungen und Kommunikation	> Beschreibung in den Themenstandards, ob und wie die Wirksamkeit dieser Bemühungen nachverfolgt werden und wie darüber kommuniziert wird

ESRS-INDIZES

INDEX DER ESRS-ANGABEPFLICHTEN

Im ESRS-Index sind Verweise außerhalb des Nachhaltigkeitsberichts mit einem ↗ gekennzeichnet. Alle anderen Verweise beziehen sich auf den Nachhaltigkeitsbericht.

		Kapitel/Abschnitt im Bericht	Seitenzahl (ab)
ESRS 2 - Allgemeine Angaben		Allgemeine Informationen	
BP-1	Allgemeine Grundlagen für die Erstellung der Nachhaltigkeitserklärung	Über diesen Nachhaltigkeitsbericht	212
BP-2	Angaben im Zusammenhang mit konkreten Umständen	Über diesen Nachhaltigkeitsbericht	212
GOV-1	Die Rolle der Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane	Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat	224
GOV-2	Informationen und Nachhaltigkeitsaspekte, mit denen sich die Verwaltungs-, Leitungs- und Aufsichtsorgane des Unternehmens befassen	Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat; Nachhaltigkeitsmanagement	224 227
GOV-3	Einbeziehung der nachhaltigkeitsbezogenen Leistung in Anreizsysteme	Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat	224
GOV-4	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht: Angaben zur Sorgfaltspflicht	427
GOV-5	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	Risikomanagement und interne Kontrollen der Nachhaltigkeitsberichterstattung	230
SBM-1	Strategie, Geschäftsmodell und Wertschöpfungskette	Geschäftsmodell, Wertschöpfungskette und Strategie ↗ Struktur und Geschäftstätigkeit ↗ Ziele und Strategien Metriken: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	213 81 72 356
SBM-2	Interessen und Standpunkte der Interessenträger	Interessen und Standpunkte der Stakeholder	220
SBM-3	Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell	Nachhaltigkeitsmanagement; Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse; In allen Themenstandards, jeweils unter Wesentliche Auswirkungen, Risiken und Chancen und ihr Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell Klimawandel Umweltverschmutzung Wasser Biologische Vielfalt und Ökosysteme Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte Nachhaltigkeit in der Lieferkette Betroffene Gemeinschaften Kundinnen und Kunden Societal Impact Informationen zur Unternehmensführung Klimawandel: Strategie: Klimawandelresilienz; Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete	227 230 248 282 296 303 312 342 370 387 392 403 408 253 305
IRO-1	Beschreibung des Verfahrens zur Ermittlung und Bewertung der wesentlichen Auswirkungen, Risiken und Chancen	Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse	230
IRO-2	In ESRS enthaltene von der Nachhaltigkeitserklärung des Unternehmens abgedeckte Angabepflichten	Vorgehensweise und Ergebnisse der doppelten Wesentlichkeitsanalyse; Index der ESRS-Angabepflichten; Index der ESRS-Datenpunkte, die sich aus anderen EU-Rechtsvorschriften ergeben	230 428 432

ESRS E1 - Klimawandel		Klimawandel	
E1-1	Übergangsplan für den Klimaschutz	Strategie: Klimawandel und Übergangsplan	252
E1-2	Konzepte im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Managementkonzept: Dekarbonisierung	255
E1-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit den Klimakonzepten	Maßnahmen und Ressourcen: Klimawandel	261
E1-4	Ziele im Zusammenhang mit dem Klimaschutz und der Anpassung an den Klimawandel	Ziele: Klimawandel	257
E1-5	Energieverbrauch und Energiemix	Metriken: Klimawandel	269
E1-6	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Metriken: Klimawandel	271
E1-7	Entnahme von Treibhausgasen und Projekte zur Verringerung von Treibhausgasen, finanziert über CO ₂ -Zertifikate	Metriken: Klimawandel	279
E1-8	Interne CO ₂ -Bepreisung	Metriken: Klimawandel	281
ESRS E2 - Umweltverschmutzung		Umweltverschmutzung	
E2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Managementkonzept zu Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung Managementkonzept: Besonders besorgniserregende Stoffe	284 291
E2-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Maßnahmen und Ressourcen: Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung Maßnahmen und Ressourcen: Besonders besorgniserregende Stoffe	286 292
E2-3	Ziele im Zusammenhang mit Umweltverschmutzung	Ziele: Luft- und Wasserverschmutzung Ziele: Besonders besorgniserregende Stoffe	285 292
E2-4	Luft-, Wasser- und Bodenverschmutzung	Metriken: Luft- und Wasserverschmutzung	288
E2-5	Besorgniserregende Stoffe und besonders besorgniserregende Stoffe	Metriken: Besonders besorgniserregende Stoffe	293
ESRS E3 - Wasser- und Meeresressourcen		Wasser	
E3-1	Konzepte im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Managementkonzept: Wasser	297
E3-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Maßnahmen und Ressourcen: Wasser	299
E3-3	Ziele im Zusammenhang mit Wasser- und Meeresressourcen	Ziele: Wasser	298
E3-4	Wasserverbrauch	Metriken: Wasser	300
ESRS E4 - Biologische Vielfalt und Ökosysteme		Biologische Vielfalt und Ökosysteme	
E4-1	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	Übergangsplan und Berücksichtigung von biologischer Vielfalt und Ökosystemen in Strategie und Geschäftsmodell	304
E4-2	Konzepte im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Managementkonzept: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	307
E4-3	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Maßnahmen und Ressourcen: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	309
E4-4	Ziele im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemen	Ziele: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	309
E4-5	Kennzahlen für die Auswirkungen im Zusammenhang mit biologischer Vielfalt und Ökosystemveränderungen	Metriken: Biologische Vielfalt und Ökosysteme	311
ESRS E5 - Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft		Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	
E5-1	Konzepte im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Managementkonzept: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	314
E5-2	Maßnahmen und Mittel im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Maßnahmen und Ressourcen: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	317
E5-3	Ziele im Zusammenhang mit Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	Ziele: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft	315
E5-4	Ressourcenzuflüsse	Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft Maßnahmen: Wasser	322 299
E5-5	Ressourcenabflüsse	Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft ↗ Struktur und Geschäftstätigkeit	327 81

ESRS S1 - Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	
S1-1	Konzepte im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens	Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	343 349
S1-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte des Unternehmens und von Arbeitnehmervertretern in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren: Einbeziehung der Beschäftigten und Arbeitnehmervertreter in Bezug auf Auswirkungen	345
S1-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte des Unternehmens Bedenken äußern können	Verfahren: Verbesserung negativer Auswirkungen und Beschwerdekanäle Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebern	348 412
S1-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf die Arbeitskräfte des Unternehmens und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit den Arbeitskräften des Unternehmens sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Maßnahmen im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen Maßnahmen in Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz Maßnahmen im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit Maßnahmen im Zusammenhang mit sonstigen arbeitsbezogenen Rechten Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebern	353 362 364 368 412
S1-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Zusammenspiel mit Strategie und Geschäftsmodell Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen Ziele im Zusammenhang mit Arbeits- und Gesundheitsschutz Ziele im Zusammenhang mit Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit Ziele im Zusammenhang mit sonstigen arbeitsbezogenen Rechten	343 355 362 366 369
S1-6	Merkmale der Arbeitnehmer des Unternehmens	Metriken: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	356
S1-7	Merkmale der Fremdarbeitskräfte des Unternehmens	Kennzahlen zu Fremdarbeitskräften Kennzahlen zu Arbeits- und Gesundheitsschutz	360 364
S1-8	Tarifvertragliche Abdeckung und sozialer Dialog	Kennzahlen zu tarifvertraglicher Abdeckung und sozialem Dialog	360
S1-9	Diversitätskennzahlen	Metriken: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte Kennzahlen zu Diversität	356 367
S1-10	Angemessene Entlohnung	Ziele im Zusammenhang mit Arbeitsbedingungen Kennzahlen zu angemessenem Lohn	355 360
S1-13	Kennzahlen für Weiterbildung und Kompetenzentwicklung	Metriken: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte Kennzahlen zu Weiterbildung	356 361
S1-14	Kennzahlen für Gesundheitsschutz und Sicherheit	Arbeits- und Gesundheitsschutz Kennzahlen zu Arbeits- und Gesundheitsschutz	362 364
S1-16	Vergütungskennzahlen (Verdienstunterschiede und Gesamtvergütung)	Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit Kennzahlen zu Verdienstunterschieden und jährlicher Bruttogesamtvergütung	364 367
S1-17	Vorfälle, Beschwerden und schwerwiegende Auswirkungen im Zusammenhang mit Menschenrechten	Sonstige arbeitsbezogene Rechte Kennzahlen zu sonstigen arbeitsbezogenen Rechten	368 369
ESRS S2 - Nachhaltigkeit in der Lieferkette		Nachhaltigkeit in der Lieferkette	
S2-1	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Managementkonzept: Responsible Supply Chain System	372
S2-2	Verfahren zur Einbeziehung der Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette in Bezug auf Auswirkungen	Stakeholder-Einbindung	381
S2-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die die Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette Bedenken äußern können	Abhilfe und Beschwerdekanäle Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebern	383 412
S2-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Maßnahmen des Responsible Supply Chain System Ziele, Fortschrittmessung und Wirksamkeit von Maßnahmen	374 384
S2-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Ziele, Fortschrittmessung und Wirksamkeit von Maßnahmen	384

ESRS S3 - Betroffene Gemeinschaften		Betroffene Gemeinschaften	
S3-1	Konzepte im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften	Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System	372
S3-2	Verfahren zur Einbeziehung betroffener Gemeinschaften in Bezug auf Auswirkungen	Wesentliche Auswirkung und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell	387
S3-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die betroffene Gemeinschaften Bedenken äußern können	Wesentliche Auswirkung und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell	387
S3-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf betroffene Gemeinschaften und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit betroffenen Gemeinschaften sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Wesentliche Auswirkung und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell	387
		Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Maßnahmen des Responsible Supply Chain System	374
		Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Ziele, Fortschrittsmessung und Wirksamkeit von Maßnahmen	384
ESRS S4 - Verbraucher und Endnutzer		Kundinnen und Kunden	
S4-1	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Managementkonzepte: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden	393
		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte	349
		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Sonstige arbeitsbezogene Rechte	368
S4-2	Verfahren zur Einbeziehung von Verbrauchern und Endnutzern in Bezug auf Auswirkungen	Verfahren: Einbeziehung von Kundinnen und Kunden	395
S4-3	Verfahren zur Verbesserung negativer Auswirkungen und Kanäle, über die Verbraucher und Endnutzer Bedenken äußern können	Verfahren: Abhilfeprozesse und Meldekanäle	396
S4-4	Ergreifung von Maßnahmen in Bezug auf wesentliche Auswirkungen auf Verbraucher und Endnutzer und Ansätze zum Management wesentlicher Risiken und zur Nutzung wesentlicher Chancen im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern sowie die Wirksamkeit dieser Maßnahmen	Maßnahmen: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden	398
S4-5	Ziele im Zusammenhang mit der Bewältigung wesentlicher negativer Auswirkungen, der Förderung positiver Auswirkungen und dem Umgang mit wesentlichen Risiken und Chancen	Ziele: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden	401
Unternehmensspezifische Angaben		Societal Impact	
		Managementkonzepte: Societal Impact	404
		Maßnahmen: Societal Impact	405
		Ziele: Societal Impact	407
ESRS G1 - Unternehmensführung		Informationen zur Unternehmensführung	
G1-1	Unternehmenskultur und Konzepte für die Unternehmensführung	Unternehmenskultur;	408
		Schutz von Hinweisgebenden;	412
		Verhinderung von Korruption und Bestechung	416
G1-2	Management der Beziehungen zu Lieferanten	Management der Beziehungen zu Lieferanten	424
		Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System	372
		Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Maßnahmen des Responsible Supply Chain System	374
G1-3	Verhinderung und Aufdeckung von Korruption und Bestechung	Verhinderung von Korruption und Bestechung	416
G1-4	Korruptions- oder Bestechungsfälle	Verhinderung von Korruption und Bestechung	416
G1-5	Politische Einflussnahme und Lobbytätigkeiten	Politische Interessenvertretung und Lobbytätigkeiten	420

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS 2 GOV-1	21 (d)	Geschlechtervielfalt in den Leitungs- und Kontrollorganen	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission (5), Anhang II		Allgemeine Informationen: Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat
ESRS 2 GOV-1	21 (e)	Prozentsatz der Leitungsorganmitglieder, die unabhängig sind			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Allgemeine Informationen: Informationen zu Vorstand und Aufsichtsrat
ESRS 2 GOV-4	30	Erklärung zur Sorgfaltspflicht	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 3				Anhang zum Nachhaltigkeitsbericht: Angaben zur Sorgfaltspflicht
ESRS 2 SBM-1	40 (d) i	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit fossilen Brennstoffen	Indikator Nr. 4 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission (6), Tabelle 1: Qualitative Angaben zu Umweltrisiken, und Tabelle 2: Qualitative Angaben zu sozialen Risiken	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1	40 (d) ii	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit der Herstellung von Chemikalien	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 2		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iii	Beteiligung an Tätigkeiten im Zusammenhang mit umstrittenen Waffen	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 (7), Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS 2 SBM-1	40 (d) iv	Beteiligung an Aktivitäten im Zusammenhang mit dem Anbau und der Produktion von Tabak			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Nicht wesentlich
ESRS E1-1	14	Übergangsplan zur Verwirklichung der Klimaneutralität bis 2050				Verordnung (EU) 021/1119, Artikel 2 Absatz 1	Klimawandel: Strategie: Klimawandel und Übergangsplan
ESRS E1-1	16 (g)	Unternehmen, die von den Paris-abgestimmten Referenzwerten ausgenommen sind		Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 12 Absatz 1 Buchstaben d bis g und Artikel 12 Absatz 2		Klimawandel: Strategie: Klimawandel und Übergangsplan

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS E1-4	34	THG-Emissionsreduktionsziele	Indikator Nr. 4 in Anhang 1 Tabelle 2	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 6		Klimawandel: Ziele: Klimawandel
ESRS E1-5	38	Energieverbrauch aus fossilen Brennstoffen aufgeschlüsselt nach Quellen (nur klimaintensive Sektoren)	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1 und Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 2				Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-5	37	Energieverbrauch und Energiemix	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 1				Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-5	40 - 43	Energieintensität im Zusammenhang mit Tätigkeiten in klimaintensiven Sektoren	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 1				Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-6	44	THG-Bruttoemissionen der Kategorien Scope 1, 2 und 3 sowie THG-Gesamtemissionen	Indikatoren Nr. 1 und 2 in Anhang 1 Tabelle 1	Artikel 449a Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 1: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Kreditqualität der Risikopositionen nach Sektoren, Emissionen und Restlaufzeit	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 5 Absatz 1, Artikel 6 und Artikel 8 Absatz 1		Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-6	53 - 55	Intensität der THG-Bruttoemissionen	Indikator Nr. 3 Tabelle 1 in Anhang 1	Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Meldebogen 3: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Angleichungskennzahlen	Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Artikel 8 Absatz 1		Klimawandel: Metriken: Klimawandel
ESRS E1-7	56	Entnahme von Treibhausgasen und CO ₂ -Zertifikate				Verordnung (EU) 2021/1119, Artikel 2 Absatz 1	Klimawandel: Metriken: Klimawandel

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS E1-9	66	Risikoposition des Referenzwert-Portfolios gegenüber klimabezogenen physischen Risiken			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II		Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2025
ESRS E1-9	66 (a); 66 (c)	Aufschlüsselung der Geldbeträge nach akutem und chronischem physischem Risiko; Ort, an dem sich erhebliche Vermögenswerte mit wesentlichem physischen Risiko befinden		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absätze 46 und 47; Meldebogen 5: Anlagebuch – Physisches Risiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Risikopositionen mit physischem Risiko			Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2025
ESRS E1-9	67 (c)	Aufschlüsselungen des Buchwerts seiner Immobilien nach Energieeffizienzklassen		Artikel 449a der Verordnung (EU) Nr. 575/2013; Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission, Absatz 34; Meldebogen 2: Anlagebuch – Übergangsrisiko im Zusammenhang mit dem Klimawandel: Durch Immobilien besicherte Darlehen – Energieeffizienz der Sicherheiten			Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2025
ESRS E1-9	69	Grad der Exposition des Portfolios gegenüber klimabezogenen Chancen			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission, Anhang II		Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2025
ESRS E2-4	28	Menge jedes in Anhang II der E-PRTR-Verordnung (Europäisches Schadstofffreisetzungs- und -verbringungsregister) aufgeführten Schadstoffs, der in Luft, Wasser und Boden emittiert wird	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 1 Indikator Nr. 2 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 2 Indikator Nr. 3 in Anhang 1 Tabelle 2				Umweltverschmutzung: Metriken: Luft- und Wasserverschmutzung
ESRS E3-1	9	Wasser- und Meeresressourcen	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 2				Wasser: Managementkonzept Wasser
ESRS E3-1	13	Spezielles Konzept	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 2				Wasser: Managementkonzept Wasser
ESRS E3-1	14	Nachhaltige Ozeane und Meere	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E3-4	28 (c)	Gesamtmenge des zurückgewonnenen und wiederverwendeten Wassers	Indikator Nr. 6,2 in Anhang 1 Tabelle 2				Wasser: Metriken: Wasser

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS E3-4	29	Gesamtwasserverbrauch in m ³ je Nettoerlös aus eigenen Tätigkeiten	Indikator Nr. 6,1 in Anhang 1 Tabelle 2				Wasser: Metriken: Wasser
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (a) i		Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 1				Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (b)		Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 2				Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete
ESRS 2- SBM-3 - E4	16 (c)		Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 2				Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Auswirkungen und Abhängigkeiten in oder angrenzend an biodiversitätssensible Gebiete
ESRS E4-2	24 (b)	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Landnutzung und Landwirtschaft	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 2				Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Managementkonzept Biologische Vielfalt und Ökosysteme
ESRS E4-2	24 (c)	Nachhaltige Verfahren oder Konzepte im Bereich Ozeane/Meere	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 2				Nicht wesentlich
ESRS E4-2	24 (d)	Konzepte für die Bekämpfung der Entwaldung	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 2				Biologische Vielfalt und Ökosysteme: Managementkonzept Biologische Vielfalt und Ökosysteme
ESRS E5-5	37 (d)	Nicht recycelte Abfälle	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 2				Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft
ESRS E5-5	39	Gefährliche und radioaktive Abfälle	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 1				Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft: Metriken: Ressourcennutzung und Kreislaufwirtschaft

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS 2- SBM3 - S1	14 (f)	Risiko von Zwangsarbeit	Indikator Nr. 13 in Anhang 1 Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS 2- SBM3 - S1	14 (g)	Risiko von Kinderarbeit	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 3				Nicht wesentlich
ESRS S1-1	20	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Indikator Nr. 9 in Anhang I Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
ESRS S1-1	21	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
ESRS S1-1	22	Verfahren und Maßnahmen zur Bekämpfung des Menschenhandels	Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 3				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
ESRS S1-1	23	Konzept oder Managementsystem für die Verhütung von Arbeitsunfällen	Indikator Nr. 1 in Anhang 1 Tabelle 3				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Managementkonzepte: Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte
ESRS S1-3	32 (c)	Bearbeitung von Beschwerden	Indikator Nr. 5 in Anhang 1 Tabelle 3				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Verfahren: Verbesserung negativer Auswirkungen und Beschwerdekanaäle Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebenden
ESRS S1-14	88 (b) and (c)	Zahl der Todesfälle und Zahl und Quote der Arbeitsunfälle	Indikator Nr. 2 in Anhang I Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Arbeits- und Gesundheitsschutz
ESRS S1-14	88 (e)	Anzahl der durch Verletzungen, Unfälle, Todesfälle oder Krankheiten bedingten Ausfalltage	Indikator Nr. 3 in Anhang I Tabelle 3				Schrittweise eingeführte Angabepflicht, nicht relevant für Berichtsjahr 2025
ESRS S1-16	97 (a)	Unbereinigtes geschlechtsspezifisches Verdienstgefälle	Indikator Nr. 12 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit
ESRS S1-16	97 (b)	Überhöhte Vergütung von Mitgliedern der Leitungsorgane	Indikator Nr. 8 in Anhang 1 Tabelle 3				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Gleichbehandlung und Chancengerechtigkeit

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS S1-17	103 (a)	Fälle von Diskriminierung	Indikator Nr. 7 in Anhang 1 Tabelle 3				Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Sonstige arbeitsbezogene Rechte
ESRS S1-17	104 (a)	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang I Tabelle 1 und Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		Beschäftigte und Fremdarbeitskräfte: Sonstige arbeitsbezogene Rechte
ESRS 2- SBM3 – S2	11 (b)	Erhebliches Risiko von Kinderarbeit oder Zwangsarbeit in der Wertschöpfungskette	Indikatoren Nr. 12 und 13 in Anhang 1 Tabelle 3				Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Wesentliche Auswirkungen und Risiken und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell
ESRS S2-1	17	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechtspolitik	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S2-1	18	Konzepte im Zusammenhang mit Arbeitskräften in der Wertschöpfungskette	Indikatoren Nr. 11 und 4 in Anhang 1 Tabelle 3				Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S2-1	19	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S2-1	19	Vorschriften zur Sorgfaltsprüfung in Bezug auf Fragen, die in den grundlegenden Konventionen 1 bis 8 der Internationalen Arbeitsorganisation behandelt werden			Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S2-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S3-1	16	Verpflichtungen im Bereich der Menschenrechte	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S3-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, der Prinzipien der IAO oder der OECD-Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS S3-4	36	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten innerhalb der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				Betroffene Gemeinschaften: Wesentliche Auswirkung und ihr Zusammenspiel mit der Strategie und dem Geschäftsmodell Nachhaltigkeit in der Lieferkette: Managementkonzept: Responsible Supply Chain System
ESRS S4-1	16	Konzepte im Zusammenhang mit Verbrauchern und Endnutzern	Indikator Nr. 9 in Anhang 1 Tabelle 3 und Indikator Nr. 11 in Anhang 1 Tabelle 1				Kundinnen und Kunden: Managementkonzepte: Persönliche Sicherheit von Kundinnen und Kunden
ESRS S4-1	17	Nichteinhaltung der Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte und der OECD-Leitlinien	Indikator Nr. 10 in Anhang 1 Tabelle 1		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816, Anhang II Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 Artikel 12 Absatz 1		Nicht einschlägig
ESRS S4-4	35	Probleme und Vorfälle im Zusammenhang mit Menschenrechten	Indikator Nr. 14 in Anhang 1 Tabelle 3				Nicht einschlägig

Angabepflicht	Datenpunkt	Beschreibung	SFDR-Referenz (1)	Säule-3-Referenz (2)	Benchmark-Verordnungs-Referenz (3)	EU-Klimagesetz Referenz (4)	Verortung
ESRS G1-1	10 (b)	Übereinkommen der Vereinten Nationen gegen Korruption	Indikator Nr. 15 in Anhang 1 Tabelle 3				Informationen zur Unternehmensführung: Managementkonzepte: Unternehmenskultur Metriken: Korruption und Bestechung
ESRS G1-1	10 (d)	Schutz von Hinweisgebern (Whistleblowers)	Indikator Nr. 6 in Anhang 1 Tabelle 3				Informationen zur Unternehmensführung: Schutz von Hinweisgebenden
ESRS G1-4	24 (a)	Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	Indikator Nr. 17 in Anhang 1 Tabelle 3		Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission, Anhang II		Informationen zur Unternehmensführung: Verhinderung von Korruption und Bestechung
ESRS G1-4	24 (b)	Standards zur Bekämpfung von Korruption und Bestechung	Indikator Nr. 16 in Anhang 1 Tabelle 3				Informationen zur Unternehmensführung: Verhinderung von Korruption und Bestechung

1 Verordnung (EU) 2019/2088 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über nachhaltigkeitsbezogene Offenlegungspflichten im Finanzdienstleistungssektor (ABl. L 317 vom 9.12.2019, S. 1).

2 Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und Wertpapierfirmen und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (Eigenmittelverordnung) (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 1).

3 Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über Indizes, die bei Finanzinstrumenten und Finanzkontrakten als Referenzwert oder zur Messung der Wertentwicklung eines Investmentfonds verwendet werden, und zur Änderung der Richtlinien 2008/48/EG und 2014/17/EU sowie der Verordnung (EU) Nr. 596/2014 (ABl. L 171 vom 29.6.2016, S. 1).

4 Verordnung (EU) 2021/1119 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Juni 2021 zur Schaffung des Rahmens für die Verwirklichung der Klimaneutralität und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 401/2009 und (EU) 2018/1999 („Europäisches Klimagesetz“) (ABl. L 243 vom 9.7.2021, S. 1).

5 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1816 der Kommission vom 17. Juli 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Erläuterung in der Referenzwert-Erklärung, wie Umwelt-, Sozial- und Governance-Faktoren in den einzelnen Referenzwerten, die zur Verfügung gestellt und veröffentlicht werden, berücksichtigt werden (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 1).

6 Durchführungsverordnung (EU) 2022/2453 der Kommission vom 30. November 2022 zur Änderung der in der Durchführungsverordnung (EU) 2021/637 festgelegten technischen Durchführungsstandards im Hinblick auf die Offenlegung der Umwelt-, Sozial- und Unternehmensführungsrisiken (ABl. L 324 vom 19.12.2022, S. 1).

7 Delegierte Verordnung (EU) 2020/1818 der Kommission vom 17. Juli 2020 zur Ergänzung der Verordnung (EU) 2016/1011 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Mindeststandards für EU-Referenzwerte für den klimabedingten Wandel und für Paris-abgestimmte EU-Referenzwerte (ABl. L 406 vom 3.12.2020, S. 17).

STANDORTE IN DER NÄHE VON ODER IN BIODIVERSITÄTSSENSIBLEN GEBIETEN

	Nr.	MARKENGRUPPE CORE					
		1	2	3	4	5	6
Allgemeine Informationen	Standort	Volkswagen Werk Anchieta	Volkswagen Werk Bratislava	Volkswagen Werk Chattanooga	Volkswagen Werk Curitiba	Volkswagen Werk Emden	Volkswagen Werk GM Dresden
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Brasilien	Slowakei	USA	Brasilien	Deutschland	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	2	12	3	1	7	7
	Namen der Schutzgebiete	- Parque Estadual Águas Da Billings - Área De Proteção Ambiental Haras Sao Bernardo	- Morava - Zahorske Pomoravie - Moravské luhy - Devinske aluvium Moravy - Donau-March-Thaya-Auen - March/Thaya-Auen - Vapenicky potok - Stokeravska vapenka - Devinska Kobyla - Male Karpaty - Zahorie - Devinske jazero	- Enterprise South Park - Atlantic Coast Conservancy/Pelican Coast Conservancy - Hiwassee Wildlife Refuge	- Várzeas da Região Metropolitana de Curitiba	- Unterems und Außenems - Dollart - NNN-GR - Emsmarsch von Leer bis Emden - Schlafdeich Constantia - Krummhörn/Westermarsch - Niedersächsisches Wattenmeer und angrenzendes Küstenmeer	- Dresdner Elbwiesen und -altarme - Elbtal zwischen Schöna und Mühlberg - Dresdner Heide - Prießnitzgrund - Elbwiesen am Großen Ostra-gehege Dresden - Täler von Vereinigter und Wilder Weißeritz - Elbhänge Dresden-Pirna und Schönfelder Hochland

MARKENGRUPPE CORE						
Allgemeine Informationen	Nr.	7	8	9	10	11
	Standort	Volkswagen Werk Kariega	Volkswagen Werk Osnabrück	Volkswagen Werk Palmela	Volkswagen Werk Wolfsburg	Volkswagen Werk Zwickau
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Südafrika	Deutschland	Großbritannien und Nordirland	Deutschland	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen, Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH]; - Fläche der Landnutzung [H] - Treibhausgasemissionen [H]; - Emissionen von Nicht-THG-Luftschadstoffen [H]; - Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen [H]; - Volumen des Wasserverbrauchs [M] - Gewinnung anderer biotischer Ressourcen [M] - Emissionen von nährstoffhaltigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]; - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [H]; - Regulierung des Wasserdurchflusses [H] - Globale Klimaregulierung [M] - Boden- und Sedimentrückhaltung [M]; - Abbau fester Abfälle [M] - Wasseraufbereitung [M]; - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	2	16	1	11	5
	Namen der Schutzgebiete	- Nelson Mandela Bay Metro – North - Nelson Mandela Bay Metro – South	- Schölerberg - Schützenburg – Bröker Weg - Naturpark Nördlicher Teutoburger Wald – Wiehengebirge - Schinkelberg - Gartlage - Bürgerpark - Armenholz - Westerberg - Hörner Bruch - Nettetäl - Nordhaushöhe - Hörner Niederung - Wulfter Holz - Piesberg – Haster/Klee Berg - Wiehengebirge und Nördliches Osnabrücker Hügelland - Harderburg	- Arrábida / Espichel	- Schloßpark Alt-Wolfsburg - Barnbruch - Allertal zwischen Gifhorn und Wolfsburg - Aller (mit Barnbruch)- untere Leine- untere Oker - Wolfsburger Moor- Butterberg und Lerchenberg - Rothehofer Forst- Klieversberg und Detmerode - Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg - Drömling - Wendschotter und Vorsfelder Drömling mit Kötherwiesen - Allertal – Barnbruch und angrenzende Landschaftsteile - Düpenwiesen	- Mittleres Zwickauer Muldetal - Bachtäler im Oberen Pleißeland - Am Rümpfwald Glauchau - Stausee Glauchau und Muldenaue - Paradiesgrund

	Nr.	MARKENGRUPPE CORE				
		12	13	14	15	16
Allgemeine Informationen	Standort	Volkswagen Nutzfahrzeuge Werk Hannover	Volkswagen Nutzfahrzeuge Werk Poznan	SEAT Werk Barcelona	SEAT Werk El Prat	SEAT Werk Martorell
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Deutschland	Polen	Spanien	Spanien	Spanien
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH) - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M)
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	5	2	3	3	4
	Namen der Schutzgebiete	- Mecklenheide/Vinnhorst - Mittlere Leine - Aller (mit Barnbruch)- untere Leine- untere Oker - An der Leine - Ellernbruch	- Dolina Cybiny - Fortyfikacje w Poznaniu	- Aguas del Baix Llobregat - Garraf - Delta del Llobregat - Ricarda-Ca l' Arana	- Delta del Llobregat - Ricarda-Ca l' Arana - Aguas del Baix Llobregat - Garraf	- Montserrat-Roques Blanques-riu Llobregat - Riu Llobregat - Serralades Prelitorals de Barcelona - Garraf - Ordal - Foix

	Nr.	MARKENGRUPPE CORE		VOLKSWAGEN GROUP TECHNOLOGY		
		17	18	19	20	21
Allgemeine Informationen	Standort	Škoda Werk Mladá Boleslav	Škoda Werk Vrchlabí	Volkswagen Werk Braunschweig	Volkswagen Werk Chemnitz	Volkswagen Werk Kassel
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Tschechische Republik	Tschechische Republik	Deutschland	Deutschland	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen, Energieerzeugung aus fossilen Brennstoffen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Fläche der Landnutzung [H] - Treibhausgasemissionen [H] - Emissionen von Nicht-THG-Luftschadstoffen [H] - Erzeugung und Freisetzung von festen Abfällen [H] - Volumen des Wasserverbrauchs [M] - Gewinnung anderer biotischer Ressourcen [M] - Emissionen von nährstoffhaltigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Wasserversorgung [H] - Regulierung des Wasserdurchflusses [H] - Globale Klimaregulierung [M] - Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Abbau fester Abfälle [M] - Wasseraufbereitung [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	5	3	12	2	8
	Namen der Schutzgebiete	- Radouč - Chlum u Nepřevázky - Radouč - Vrch Baba u Kosmonos - Bezděčn	- Krkonoše - Vejsplachy - Krkonoše	- Schunteraue - Okertalau - Braunschweiger Oker - Aller (mit Barnbruch)- untere Leine- untere Oker - Querumer Holz und angrenzende Landschaftsteile - Wälder südlich von Wolfsburg - Prinz-Albrecht-Park - von Pawelsches Holz- Ölper Holz und Der Lammer Busch - Riddagshauser Teiche - Laubwälder zwischen Braunschweig und Wolfsburg - Riddagshausen - Lammer Holz	- Zwönitztal - Pfarrhübel - Alte Harth - Berbisdorfer Flur	- Stadt Kassel - Oberes Fuldatal - Fuldaaue um Kassel - Baunsberg - Heisebachtal in Kassel - Dönche - Auenverbund Fulda - Habichtswald und Seilerberg bei Ehlen

	Nr.	VOLKSWAGEN GROUP TECHNOLOGY			MARKENGRUPPE PROGRESSIVE		
		22	23	24	25	26	27
Allgemeine Informationen	Standort	Volkswagen Werk Martin	Volkswagen Werk Salzgitter	Volkswagen Werk São Carlos	Audi Werk Brüssel	Audi Werk Győr	Audi Werk Ingolstadt
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Slowakei	Deutschland	Brasilien	Belgien	Ungarn	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
19Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	1	3	1	2	2	7
Biodiversitätssensible Gebiete	Namen der Schutzgebiete	- Mala Fatra	- Beddinger Holz und Langes Holz - Thieder Lindenberg - Geitelder Holz und umgebende Feldflur	- Apa Corumbatai, Botucatu E Tejuapá Perimetro Corumbatai	- La Forêt de Soignes avec lisières et domaines boisés avoisinants et la Vallée de la Woluwe - Zones boisées et ouvertes au Sud de la Région bruxelloise - complexe Verrewinkel - Kinsendael	- Gönyüi-homokvidék - Szigetköz	- Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg - LSG Donauschüttlandschaft im Roten Gries - Donauauen mit Gerolfinger Eichenwald - Donauauen zwischen Lechmündung und Ingolstadt - Donauauen zwischen Neuburg und Ingolstadt - Schutzzone im Naturpark Altmühltal - Standortübungsplatz Ingolstadt - Hepberg

		MARKENGRUPPE PROGRESSIVE					
Allgemeine Informationen	Nr.	28	29	30	31	32	33
	Standort	Audi Werk Neckarsulm	Audi Standort Münchsmünster	Audi Standort Neuburg	Audi Standort Neustadt	Lamborghini Werk S'Agata Bolognese	Bentley Werk Crewe
	Kategorie	Produktion	Sign. Op. Standort	Sign. Op. Standort	Sign. Op. Standort	Produktion	Produktion
	Land	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Italien	Vereinigtes Königreich Großbritannien und Nordirland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen/ Prüfgelände	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH) - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M)
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	12	3	1	2	2	1
	Namen der Schutzgebiete	- Untere Jagst und unt. Kocher - Baggersee auf Markung Obereisesheim - Kocheraue-Salinekanal bei Bad Friedrichshall und Oedheim - Altenberg-Mittelberg - Böllinger Bach - Neckartalhang nördlich Neckargartach - Neckartal zwischen Bad Wimpfen und Gundelsheim - Stiftsberg - Wartberg - Kühnbachtal - Jagsttal mit angr. Gebietsteilen zwischen Neudenu-Siglingen und Bad Friedrichshall-Jagstfeld und Sülztal bei Neudenu-Siglingen - Jagst mit Seitentälern - Leimbachtal	- Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg - LSG „Dürnbucher Forst“ im Altlandkreis Kelheim - LSG „Dürnbucher Forst, Riedmoos und Forstmoos“ im Altlandkreis Mainburg	- Schutz der Donauauen östlich der Stadt Neuburg in der Stadt Neuburg und den Gemeinden Weichering und Bergheim-Landkreis Neuburg sowie des Gebietes Branst“ in der Gemeinde Weichering als LSG	- Donauauen zwischen Ingolstadt und Weltenburg - NATO-Übungsplatz Siegenburg	- Manzolino - Torrazzuolo	- Sandbach Flashes

	Nr.	MARKENGRUPPE PROGRESSIVE		MARKENGRUPPE SPORT LUXURY		EVERLLENCE
		34	35	36	37	38
Allgemeine Informationen	Standort	Ducati Werk Bologna	Porsche Werk Leipzig	Porsche Werk Stuttgart	Porsche Entwicklungszentrum Weissach	Everllence Werk Augsburg
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Sign. Op. Standort	Produktion
	Land	Italien	Deutschland	Deutschland	Deutschland	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Sondermaschinen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	2	7	19	2	8
	Namen der Schutzgebiete	- Golena San Vitale e Golena del Lippo - Boschi di San Luca e Destra Reno	- Tannwald und Exerzierplatz Lindenthal nördl. Leipzig - Brösen Glesien und Tannenwald - Leipziger Auwald - Leipziger Auensystem - Loberaue - Burgaue - Luppeaue	- Reisachmulde-Lemberg - Glemswald und Stuttgarter Bucht - Greutterwald - Stammheim-West - Seewald und Umgebung - Kallenberg - Withau - Seewald und Umgebung-Erweiterung - Weinberg- und Obsthänge rings um den Burgholzshof - Landschaftsteile entlang der Autobahn: Münchingen - Glemswald - Prag-Wolfersberg - Unteres Feuerbachtal - Weilimdorf-West - Unteres Feuerbachtal mit Hangwäldern und Umgebung - Neckarlandschaft anschließend an den Zuckerberg bis zur Schleuse Hofen - Landschaftsteile entlang der Autobahn: Birkener Höhe - Feuerbacher Heide - Rosensteinpark - Vogelinsel Max-Eyth-See	- Strohgäu und unteres Enztal - Weissach (11 Teilgebiete)	- Lechauen nördlich Augsburg - Lechauen zwischen Königsbrunn und Augsburg - Höh- Hörgelau- und Schwarzgraben, Lechbrenne nördlich Augsburg - LSG Wolfzahnau - LSG Wittelsbacherpark - Firnhaberauhide - Stadtwald Augsburg - LSG Gögginger Wäldchen

	Nr.	EVERLLENCE				
		39	40	41	42	43
Allgemeine Informationen	Standort	Everllence Werk Berlin	Everllence Werk Deggendorf	Everllence Werk Frederikshavn	Everllence Werk Kopenhagen	Everllence Werk Oberhausen
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Deutschland	Deutschland	Dänemark	Dänemark	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	12	8	3	8	19
	Namen der Schutzgebiete	- Wasserwerk Tegel - Tegeler Fließtal - Baumberge - Spandauer Forst - Flughafenensee - Inseln im Tegeler See - Jungfernheide - Tegeler Forst (südl. Teil) - Tegeler Forst (nördl. Teil) - Volkspark Jungfernheide und Dauerwäldchen - Volkspark Rehberge - ehem. Mauerstreifen – Schönholzer Heide und Bürgerpark	- Donauauen zwischen Straubing und Vilshofen - Isarmündung - Extensivwiesen östlich Deggendorf - Donautal: Regensburg- Vilshofen - LSG Bayerischer Wald - Schutz von Landschaftsteilen an der Isar und deren Mündungsgebiet im LK Deggendorf - Isar-Tal: Gottfrieding – Plattling einschließlich Isar-Mündungsbereich - Deggendorfer Himmelreich	- Hirsholmene - Waters around Hirsholmene - Bangsbo - Bangsbo Bakker - Friderikshavn kommune - Kongehøj Borgbjerg	- Vestamager og havet syd for - Kalvebodkilen- Vestamager - Københavns commune - Vest- og Sydamer med omgivende hav - Vestamager and the sea west of - Amager vildtreservat og fredni - Tårnby kommune - Hvidovre kommune	- Grafenbusch - Kaisergarten - Volksgarten Osterfeld - Klosterhardt-Elpenbachtal - Alsbachtal und Volkspark Sterkrade - Zeche Vondern - Ripshorst - Reinersbachtal - Stadtwald Osterfeld – Revierpark Vonderort - Hausmannsfeld – Knappenhalde - Stalbergshof - Ardeshof - Vonderort - Burg Vondern - Sterkrader Wald – Dunkelschlag - Ackerterrassen oberhalb des Hexbachtals – Im Nierfeld - Alte Emscher in Duisburg - Fuhlenbrock - Abelheide/Fernewald

	Nr.	EVERLLENCE		CHINA
		44	45	46
Allgemeine Informationen	Standort	Everllence Werk Saint-Nazaire	Everllence Werk Zürich	Tianjin (VWPF + VWATJ)
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Frankreich	Schweiz	China
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Sondermaschinen	Herstellung von Kraftfahrzeugen Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M] - Volumen des Wasserverbrauchs [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Wasserversorgung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sedimentrückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	5	7	1
	Namen der Schutzgebiete	- Estuaire de la Loire Nord - Estuaire de la Loire – Baie de Bourgneuf - Estuaire de la Loire - Grande Brière, marais de Donges et du Brivet - Grande Brière et marais de Donges	- Waldstandort Üetliberg-Osthang - Berghof – Feuchtwiese - Allmend Brunau-Riedwiese- Magerwiese-Gewässer - Amphibienbiotope Allmend III - Waldstandort unter Hueb - Chatzenseee - Hueb	- Qilihai Nature Reserve

		TRATON GROUP					
Allgemeine Informationen	Nr.	47	48	49	50	51	52
	Standort	Scania Werk Angers	Scania Werk Gdansk	Scania Werk Luleå	Scania Werk Meppel	Scania Werk São Paulo	Scania Werk Sinoform
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Frankreich	Polen	Schweden	Niederlande	Brasilien	China
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge
	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	1	2	3	3	1	1
Biodiversitäts-sensible Gebiete	Namen der Schutzgebiete	- Basses vallées angevines, aval de la rivière Mayenne et prairies de la Baumette	- Zatoka Pucka - Twierdza Wisłoujście	- Gammelstadsviken - Ormberget-Hertsölandet - Kallaxheden	- De Wieden - Weerribben-Wieden - Reestdal	- Área De Proteção Ambiental Haras São Bernardo	- Qingdao-Rizhao coastal wetland and islands

		TRATON GROUP				
Allgemeine Informationen	Nr.	53	54	55	56	57
	Standort	Scania Werk Slupsk	Scania Werk Södertälje	Scania Werk Zwolle	MAN T&B Werk Banovce	MAN T&B Werk Krakau
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Polen	Schweden	Niederlande	Slowakei	Polen
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH) - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M)	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) (VH) - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen (M)
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	1	2	2	1	1
	Namen der Schutzgebiete	- Dolina Slupi	- Kvedesta - Lina	- Rijntakken - Uiterwaarden Zwarte Water en Vecht	- Dubnicka - Strážovské vrchy - Rokos	- Puszcza Niepołomicka

		TRATON GROUP				
Allgemeine Informationen	Nr.	58	59	60	61	62
	Standort	MAN T&B Werk München	MAN T&B Werk Nürnberg	MAN T&B Werk Olifantsfontein	MAN Werk Pinetown	MAN Werk Salzgitter
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Deutschland	Deutschland	Südafrika	Südafrika	Deutschland
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensible Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	10	10	1	5	3
	Namen der Schutzgebiete	- Allacher Forst und Angerlohe - Nymphenburger Park mit Allee und Kapuzinerhölzl - Würmniederung mit Erweiterung bis zur Stadtgrenze - Schwarzhölzl mit dem nach Süden und Osten anschließenden Gebiet-dem Würmkanal und dem Gebiet um den Baggersee in Feldmoching - Amperauen mit Hebertshauser Moos und Inhauser Moos - Gräben und Niedermoorreste im Dachauer Moos - Lochholz - Schwarzhölzl - Gebiet um den Langwieder Autobahnsee - LSG Münchner Norden im Bereich der Gemeinden Garching bei München- Ober- und Unterschleißheim	- Nürnberger Reichswald - Rednitztal in Nürnberg - Königshof - Wöhrder See - Pegnitztal West - Rednitztal Mitte - Sandgruben am Föhrenbuch - Rednitztal Nord - LSG Stein - Langwasser	- Rietvlei-Irene	- Marion Wood Nature Reserve - New Germany Nature Reserve - Krantzkloof Nature Reserve - Giba Gorge – Marianhill - Lower Umgeni	- Heerter See und Waldgebiet Heerter Strauchholz - Beddinger Holz und Langes Holz - Oderwald (Nord)

TRATON GROUP							
Allgemeine Informationen	Nr.	63	64	65	66	67	68
	Standort	MAN Werk Starachowice	International Motors Werk Huntsville	International Motors Werk San Antonio	International Motors Werk Springfield	International Motors Werk Tulsa	Volkswagen Truck & Bus Werk Resende
	Kategorie	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion	Produktion
	Land	Polen	USA	USA	USA	USA	Brasilien
Aktivität	ISIC-Gruppe (ENCORE)	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen Herstellung von Teilen und Zubehör für Kraftfahrzeuge	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen	Herstellung von Kraftfahrzeugen
Screening der potenziellen Auswirkungen und Abhängigkeiten von Aktivitäten (ENCORE)	Potenzielle Auswirkungen der Aktivität (ENCORE) [M: medium, H: high, VH: very high]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [M] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]	- Störungen (z. B. Lärm, Licht) [VH] - Emissionen von giftigen Boden- und Wasserschadstoffen [M]
	Potenzielle Abhängigkeit der Aktivität von Ökosystemleistungen (ENCORE) [M: medium, H: high]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]	- Boden- und Sediment-rückhaltung [M] - Wasseraufbereitung [M] - Regulierung des Wasserdurchflusses [M] - Hochwasserschutz [M] - Abschwächung von Stürmen [M]
Biodiversitätssensiblere Gebiete	Anzahl der Schutzgebiete (Radius 4500 m)	3	2	4	3	1	2
	Namen der Schutzgebiete	- Ostoja Sieradowicka - Uroczska Lasów Strachowickich - Doliny Kamiennej	- Wheeler National Wildlife Refuge - Dallas W. Fanning Nature Preserve	- Mitchell Lake - Medina River - San Antonio Missions National Historical Park - Cassin Lake	- Cedar Bog Nature Preserve - Wetlands Reserve Program - Mad River	- Oxley Nature Center	- Refúgio De Vida Silvestre Estadual Da Lagoa Da Turfeira - Refúgio De Vida Silvestre Estadual Do Médio Paraíba

Nichtfinanzielle Kennzahlen 2025 der Volkswagen AG

Für die im Berichtsjahr abzugebende nichtfinanzielle Erklärung gemäß § 289b bis e HGB wurde im Nachhaltigkeitsbericht die zusammengefasste Darstellung gewählt. Bei den vorstehenden Ausführungen im Nachhaltigkeitsbericht gelten alle Angaben, Regelungen, dargestellten Prozesse und Kennzahlen stets für den Volkswagen Konzern einschließlich der Volkswagen AG. Es wurden keine zusätzlichen Aspekte nach dem CSR-Richtlinie-Umsetzungsgesetz identifiziert, die ausschließlich für die Volkswagen AG gelten. Als Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns unterliegt die Volkswagen AG grundsätzlich den gleichen voraussichtlichen Entwicklungen sowie Risiken und Chancen. In der nachfolgenden Tabelle sind die wesentlichen nichtfinanziellen Kennzahlen der Volkswagen AG aufgeführt.

WESENTLICHE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN DER VOLKSWAGEN AG

	2025	2024
Personal		
Beschäftigte zum 31.12.	106.123	112.091
Frauenanteil Beschäftigte in %	19,3	18,9
Frauenanteil Top-Management in %	9,0	10,3
Durchschnittliche Weiterbildungsstunden pro Beschäftigten pro Jahr	8,6	10,3
Total Recordable Injury Rate (TRIR)	12,7	12,5
Lost Time Injury Frequency Rate (LTIFR)	8,1	7,4
Umwelt		
Energieverbrauch gesamt in Mio. MWh	2,2	1,8
THG-Emissionen Scope 1 in Mio. t CO ₂ e	0,9	1,4
THG-Emissionen Scope 2 (marktbasiert) in Mio. t CO ₂ e	0,1	0,1
Wasserverbrauch in Mio. m ³	0,7	0,7
Abfälle gesamt in Mio. t	0,6	0,6