

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Countermotions

Below you will find all the disclosable countermotions and proposals for election in accordance with §§ 126, 127 Aktiengesetz (AktG – German Stock Corporation Act) received from shareholders in connection with the agenda for the virtual annual general meeting of Volkswagen Aktiengesellschaft on July 22, 2021 together with the Company's comments on the countermotions.*

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

In accordance with sections 126(1) and 127 of the AktG, countermotions and proposals for election from shareholders to be made accessible will be published without delay on the Company's website at www.volkswagenag.com/ir/agm with the shareholder's name. Other personal data will not be disclosed unless the applicant explicitly requests disclosure of the data.

Any statements by the Management will also be published at the website shown above.

In accordance with sections 1 (2) sentence 3 COVID-19-Gesetz and 126, 127 of the Aktiengesetz, countermotions and nominations that must be made accessible will be deemed to have been made at the virtual Annual General Meeting if the shareholder submitting the question or making the nomination has duly had their identity proven and been registered for the meeting.

Motions by shareholders relating to the rejection of the proposals of the Management or the Supervisory Board can be supported by checking "No" against the corresponding agenda item on the registration confirmation or using the online shareholder service at www.volkswagenag.com/agm-service. These shareholder motions will be listed without capital letters and published at the website shown above.

Shareholder motions and proposals for election that do not relate to the rejection of proposals of the Management or the Supervisory Board are identified by capital letters. Shareholders or their proxies can support these motions by checking the box “Yes” or “No”, as applicable, following the relevant capital letter under the “Counter motions and proposals for election from shareholders” item on the registration confirmation or using the online shareholder service at www.volkswagenag.com/agm-service.

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

If there are apparent contradictions between a shareholder’s or their proxy’s vote on the Management’s proposals on the one hand and the vote on counter motions or proposals for election on the other, the votes will be treated as invalid.

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

Btr.: Gegenanträge zur 61. ordentlichen Hauptversammlung am 22.07.2022

Sehr geehrte Damen und Herren,
nach dem AktG § 126 Abs. 1 stelle ich fristgemäß meine begründeten Gegenanträge zur von Corona bedingten virtuellen Hauptversammlung am 22.07.2021. Trotz bereits sehr geringer Inzidenz Werte in Deutschland, will natürlich Versammlungsleiter Pötsch weiterhin aus Furcht vor vielen unangenehmen Aktionärsfragen und aus Ignoranz der 2-fach Geimpften, der Genesenen oder der neg. Getesteten diese Versammlung virtuell abhalten. Dazu bestände gerade wegen vieler krimineller Skandale um Pötsch und Diess, wegen tausenden Schadenersatzforderungen von betrogenen Kunden sowie vom Unternehmen selbst und der vielen angeklagten Top-Manager absolut kein Grund mehr. Virtuell bevorzugen Pötsch und Diess die HV deshalb, um nicht in die aufgebrachten Gesichter der betrogenen Aktionäre und Investoren blicken zu müssen.

I- Gegenanträge zur Tagesordnung 3 u. 4 der VW-Hauptversammlung:

1- Als Gegenantrag zu Top 3 u. 4 beantrage ich, in Einzelabstimmung die folg. Aufsichtsräte und Konzernvorstände nicht zu entlasten:

Hans-Dieter Pötsch (VW und Porsche SE)	(01.01. – 31.12.2020)
Bernd Osterloh	(01.01. – 31.12.2020)
Stefan Weil	(01.01. – 31.12.2020)
Bernd Althusmann	(01.01. – 31.12.2020)
Herbert Diess (VW)	(01.01. – 31.12.2020)
Ferdinand Oliver Blume (Porsche)	(01.01. – 31.12.2020)
Gunnar Kilian	(01.01. – 31.12.2020)
Hiltrud Werner	(01.01. – 31.12.2020)
Wolfgang Porsche	(01.01. – 31.12.2020)
Hans-Michel Piëch	(01.01. – 31.12.2020)

II- Begründungen zur fristgemäßen Veröffentlichung auf der VW-Homepage:

- 1- Der Aufsichtsratsvorsitzende Pötsch und VW-Chef Diess bis jetzt über 5 Jahre nach Aufdeckung des kriminellen Abgasbetruges an über 11 Millionen Konzernfahrzeugen die anfangs versprochene transparente Aufklärung massiv verhinderten.
- 2- Pötsch und Diess keine Strafanzeigen gegen Winterkorn und gegen weitere Beschuldigte gleich nach dem VW-Betrugseingeständnis in USA am 3.9.2015 stellten.
- 3- Der Aufsichtsratsvorsitzende Pötsch massiv den gerichtlich bestellten Sonderermittler verhinderte.
- 4- Pötsch als VW-Aufsichtsratsvorsitzender, als Aufsichtsrat der Audi AG, als Aufsichtsrat der Porsche AG, als Aufsichtsratsvorsitzender der Porsche Automobil Holding SE und zugleich noch Finanzvorstand, als Aufsichtsratsvorsitzender der Traton SE, als Aufsichtsratsvorsitzender der Porsche Austria m.b.H. und als Aufsichtsratsvorsitzender der Porsche Retail GmbH sich unmöglich selbst nach dem Aktienrecht kontrollieren kann.
- 5- Die der Marktmanipulation angeklagten Pötsch und Diess sich vor dem Strafprozess mit 10,5 Mio. € freikaufen, ohne sich von der Hauptversammlung bestätigen zu lassen, dass deren Geldstrafen unzulässigerweise der Konzern übernimmt.

- 6-** Der damalige Finanzvorstand Pötsch es sträflich trotz Wissens um den jahrelangen Abgasbetrug unterließ, nach dem Aktien-Recht rechtzeitig die Ad-hoc-Meldung eines sich anbahnenden Gewinneinbruchs zu veröffentlichen. Aktionäre und Investoren wurden durch dieses weltweit einmalige Wirtschaftsverbrechen um über 9 Milliarden € geschädigt. Heute zu behaupten, VW würde bei diesem Abgasbetrug lange unentdeckt bleiben und danach in USA mit blauem Auge, wie sonst üblich, davonkommen, zeugt von seiner Unfähigkeit. Durch seine Pflichtverletzungen verursachte er dem Unternehmen, ohne den Konzern-Vertrauensverlust und die dadurch entstandenen Absatzverluste zu berücksichtigen, einen Schaden von bisher 35 Milliarden €.
- 7-** Durch die interne Nichtaufklärung des Betruges von Pötsch und Diess und die lügnerische VW-Verteidigungsstrategie vor Gerichten werden hunderte Schadenersatzprozesse noch weitere Jahre anhängig sein und das Konzernimage weiter verschlechtern.
- 8-** Pötsch, Weil, Osterloh und Diess nach Auffliegen des Betruges erst Winterkorn von jeglicher Schuld ohne Prüfung freisprachen, ihm noch zig. Millionen € hinterher schmissen und erst über 5 Jahre von ihm sowie den weiteren Angeklagten des Abgasverbrechens nur Peanuts als Schadenersatz fordern, weil Pötsch und Diess selbst tief im Verbrechen verstickt sind. Trotz grober Fahrlässigkeit und Vorsatz der Verursacher des Verbrechens fordert VW von der versicherten Managerhaftung für VW unrechtmäßig 288 Mio. €.
- 9-** Pötsch und Diess es nicht verhinderten, dass auch nach dem Auffliegen des Abgasverbrechens der Euro6-Betrugs-Nachfolgемotor EA 288 bis KW 22/2016 und der 3 l-Audi-Porsche-Motor bis 9. KW/2018 mit verbotener Abschaltlogik gebaut und verkauft wurden. Dadurch rollt eine neue Prozesslawine auf den Konzern zu.
- 10-** Pötsch und Diess entgegen dem BVG es zuließen, dass Betriebsräten extrem hohe Gehälter mit Bonis gezahlt wurden und Einigen trotz ungenügender Qualifikation hoch bezahlte Posten auf Arbeitgeberseite verschafft wurden. Ein Strafprozess gegen 4 VW-Personalvorstände findet mit vorerst 8 Verhandlungstagen ab 9.9.2021 beim OLG-Braunschweig statt.
- 11-** Versammlungsleiter Pötsch bei bisher letzten Präsenzversammlungen die Rednerliste manipulierte, vorher schriftlich bei der HV-Stelle angekündigte Redebeiträge ignorierte und die Redezeit kritischer Aktionäre stark begrenzte.
- 12-** Bei Ministerpräsident Weil und Althusmann der Verdacht besteht, unzulässigerweise über ihr Justizministerium Einfluss auf die Braunschweiger Justiz- und Strafverfolgungsbehörden genommen zu haben.
- 13-** Entlastungsablehnung von Osterloh deshalb, ebenfalls, trotz seiner Beschwichtigungen, immer sein Ohr an der Belegschaft zu haben, nichts zur Verbrechensaufklärung beigetragen zu haben. Im Gegenteil stimmte er mit, Winterkorn am 25.9.2015 die Unschuld auszusprechen und ihn mit sämtlichen Bezügen aus seinem Vertrag zu entlassen.
- 14-** Pötsch und Diess ließen zu, eigene Erfinder in ihrer Belegschaft entgegen dem Arbeitnehmererfindungsgesetz über Jahre zu belügen und zu betrügen, um denen die gesetzliche Arbeitnehmererfindungsvergütung nicht zu zahlen.
- 15-** Pötsch, Weil, Althusmann, Piëch, Porsche und Diess unterstützten das menschenverachtende Regime in China bei der Verfolgung und Umerziehung der Uiguren, indem sie der chinesischen Forderung nach einem Bau eines Montagewerkes in Xinjiang nachgaben. Kein Autobauer hätte in dieser unwirtschaftlich abgelegenen Wüstengegend so viel investiert. VW stellte sogar noch Fahrzeuge und Videoüberwachungsanlagen für die chinesischen Folterer zur Verfügung.
- 16-** Ungeachtet der politischen Ziele der chin. Machthaber nach Weltmachtführung wollen Pötsch und Diess weiterhin viel in China investieren. Ja, sogar ev. die Entwicklung dorthin verlegen. China strebt an, eines Tages die Ausländer des Landes zu verweisen.
- 17-** Pötsch und Diess stiegen wissentlich nach dem Abgasbetrug um auf generelle E-Mobilität, dass die dafür gebrauchte Kobaltgewinnung im Kongo und der Abbau weiterer seltener Erden oft durch Kinderhände in tiefen gefährlichen Löchern geschieht. Ferner bei der Lithium-Gewinnung in Südamerika ganze Landstriche verwüstet werden und den Menschen dort die Lebensgrundlage von Wasser entzogen wird.

18-Pötsch und Diess nach dem Abgasverbrechen alle Dieselmotoren mit NOX-armen Doppel-SCR-Katalysatoren ausrüsteten, die bereits vor zig. Jahren hätten ohne Betrug eingesetzt werden können. Der Grund für den Nichteinsatz war nur die Gier nach Profit.

19-Im April 2015 ging Piëch zu Winterkorn auf Distanz, weil die Abgasbetrugslawine aus USA in Richtung Wolfsburg rollte. Pötsch, Diess und allen Aufsichtsräten muss die Entlastung verweigert werden, weil zu dem Zeitpunkt bereits spätestens alle Kenntnis vom jahrelangen Betrug hatten.

Sehr geehrte Aktionärinnen, Aktionäre und Investoren, wegen dieser schweren Verfehlungen von Aufsichtsrat und Vorstand bitte ich sie, bei den Einzelabstimmungen zu TOP 3 und 4 jeweils mit „Nein“ zu stimmen. Auch wenn die VW-Hauptversammlungen wegen überwältigender Aktienanteile der Grufti-Familien Piëch/Porsche eine Farce sind und es denen völlig egal ist, welche Kriminellen der Unternehmensspitze angehören, ist es doch ein deutliches Signal, wenn möglichst viele Aktionäre bei der Entlastungsabstimmung mit Nein votieren.

Sollten wie jedes Jahr automatisch, die Anteilseigner Qatar mit 17 %, Niedersachsen mit 20 % und die Familienbande Piëch/Porsche mit 51 % wieder die Konzern-Führung entlasten, machen sich alle beim jahrelang größten weltweit begangenen Wirtschaftsverbrechen mitschuldig.

Mit freundlichen Grüßen



Rüdiger Kammerhoff

Meine Gegenanträge mit Begründungen wurden auch am 16.06.2021 per Email, auf Facebook und bei Motor Talk veröffentlicht.

(Inofficial Translation)

Prof. Christian Strenger
60325 Frankfurt

Volkswagen Aktiengesellschaft

AGM-Office
Letter Box 1848/3
38436 Wolfsburg

By e-Mail to: hvstelle@volkswagen.de

Frankfurt, June 22, 2021

Volkswagen AGM on 22 July 2021: Counter-Motions pursuant to §§ 126 (1), 127 of the German Stock Corporation Act (AktG)

Dear Sir or Madam,

As a longstanding private shareholder of Volkswagen Aktiengesellschaft, I hereby submit the following counter-motions pursuant to §§ 126, 127 of the German Companies Act (AktG) for the agenda of the Annual General Meeting on July 22, 2021:

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

It is proposed that a dividend of €5.10 each be declared on the preference shares instead of only €4.86 as proposed by the Boards, and that a dividend of €4.63 (instead of €4.80) each be declared on the ordinary shares.

Reasons

- An additional dividend of only six cents has for a long time been a completely inadequate compensation for the lack of voting rights for the preference shareholders, who have already been impacted to the tune of now more than 32 billion euros due to the Dieselgate scandal and who have no say despite holding a 41% share in VW's total share capital. The additional percentage of 10% (= 47 cents per preference share) compared to the ordinary shares proposed hereby

corresponds to the additional percentage when the preference shares were originally issued and is an internationally acknowledged equivalent for the lack of voting rights. If this needed an amendment (§ 27) to the VW Articles of Association, this should be achieved for future years by a supplementary request for the relevant agenda item.

Item 3: Discharge of the Management Board Members

It is proposed to deny the Management Board members in office in 2020 the discharge for their actions in the financial year 2020.

Reasons:

- The conclusion of the Dieseltgate affair now hoped for by the VW Boards with the settlement proposals pursuant to the agenda items 10 and 11 for Messrs Winterkorn and Stadler and the D & O insurers is unlikely to happen: In 2020, the Management Board has again failed to comply adequately with the German company law obligation to pursue a contributory negligence of the current Chairman of the Supervisory Board (and as CFO in office in 2015), Dr Pötsch, with regard to a private company law liability for inadequate capital market communication on the Dieseltgate affair from July 2015 to September 2015. As mentioned in the Börsenzeitung of June 12, 2021 (p. 8), only the criminal liability issue was settled in 2020 with the payment of €4.5 million borne only by the shareholders. Also, no provisions have been made by VW for ongoing lawsuits for more than 9 billion euros due to the delayed capital market communication, although the probability of successful lawsuits has not significantly decreased with VW assuming this to be less than 50% which is unsubstantiated.
- Complete clarification of the Dieseltgate scandal as promised by the Management Board in October 2015 was again not carried out by the Boards in 2020, who, by reference to the 'Statement of Facts' of the US Department of Justice, refuse to provide adequate information to the minority shareholders. The continuing

information preference for the controlling shareholders Porsche/Piëch, Lower Saxony and Qatar represented on the Supervisory Board, about the extent, the defense measures and the legal proceedings remains a serious and permanent disadvantage for all other shareholders.

- In addition to this refusal to provide relevant information, the unsuccessful efforts of the VW Boards to frustrate legal proceedings and the 'special audit' of the DSW, (which had already been ordered in 2017 but was held up by the VW lawyers until recently), had a negative impact. The 'special audit' that can also cover all internal Dieselgate documents can lead to the discovery of breaches of duty by the Supervisory Management Boards.

Item 4: Discharge for the actions of the Supervisory Board Members

It is proposed to deny the members of the Supervisory Board holding office in 2020 the discharge for their actions in 2020.

Reasons:

- Still no comprehensive and transparent clarification of the Dieselgate affair: In 2020 the Supervisory Board has again failed to honor the promises made in 2015. Furthermore, it has not fulfilled adequately its obligation resulting from the ARAG/Garmenbeck case law of the Federal Supreme Court (BGH) to pursue private company law liability claims against former (Mr. Pötsch) and current (Dr. Diess) Management Board members, although an exception from the pursuit of liability claims is not in its discretion in this particular case.
- Unjustifiable granting of remuneration for Management Board members also in 2020: This concerns the variable remuneration for Board members holding office in 2015 and 2016, that can (according to § 87 in connection with § 116 German Company law (AktG)) no longer be justified after the Dieselgate scandal, as well as the millions of euros pension payments to CEO Winterkorn, who resigned in September 2015.

- Again incorrect German Governance Code (DCGK) declaration of conformity pursuant to § 161 AktG: the declaration issued by the VW Boards on 13 November 2020 is incorrect, as no deviation from Code recommendations C.6 and C.7 - C.9 is declared (appropriate number of independent Supervisory Board members).
Mrs Hessa Sultan Al-Jaber as well as Messers Hussain Ali Al-Abdulla, Bernd Althusmann and Stephan Weil, who are classified as independent in the VW Annual Report 2020, can clearly not be classified as independent: the two representatives of the Qatari major shareholder that has been closely associated with the VW Group since 2009 through the Porsche bailout. The representatives of Lower Saxony (Althusmann and Weil) are subject to a permanent conflict of interest established by the German Federal Court of Justice as early as 1997 and can therefore not be regarded as independent.

In terms of independence it should be noted that Mrs. Heiß as Managing Director of the German part of the Omnicom Group cannot be regarded as independent due to extensive business relations of Omnicom Group companies with the VW Group; this also leads to the fact that there is no independent member in the Audit Committee of VW.

- Furthermore, no deviation from item 5.5.3 DCGK was declared: Mr. Pötsch is subject to a permanent conflict of interest due to his duty to pursue liability claims against VW Board members from 2015 (including himself); this would have to lead to the termination of the mandate according to recommendation E.1 of the German Corporate Governance Code.

TOP 5: Election of Supervisory Board Members

For the proposed individual election it is proposed to vote against the election to the Supervisory Board of the proposed members Dr. Louise Kiesling and Hans Dieter Pötsch.

If, contrary to the announcement in the agenda, a block election should be held, it is proposed to vote against both persons proposed by the Supervisory Board.

Reasons:

- The proposal by the Board also leads to the fact that the requirement set by VW itself of at least four independent shareholder representatives (p. 59 of the Annual Report 2020) continues to be ignored.
- As already stated in the 'Reasons' memorandum to agenda item 4, Mrs. Kiesling cannot be classified independent. Mr. Pötsch is not suitable for continuing a membership on the Supervisory Board and as the proposed Chairman due to his longstanding involvement and associated conflicts of interest in the Dieselgate affair. Furthermore, the proposed election periods of five years do not conform with current 'best practice' of a maximum four years (as customary now for large DAX companies).

Item 6: Resolution on the approval of the system for the remuneration of the Management

Board Members:

It is proposed that the system proposed by the Boards be rejected.

Reasons:

- Contrary to the stipulation in § 87 para. 1 of the German Companies Act (AktG) that the remuneration structure must be aligned towards the sustainable and long-term development of the company, the system proposes to reward the achievement of ESG sustainability targets only by the short-term annual bonus. However, a meaningful assessment of the achievement of these targets can only be made in multi-year periods through the long-term bonus.

Item 10: Resolution on the approval of settlement agreements with the former Chairman of the Executive Board, Professor Dr. Martin Winterkorn, and the former member of the Executive Board, Rupert Stadler:

It is proposed that the resolutions are not approved.

Reasons:

- The settlement agreements regarding the private company law liability of Mr Winterkorn and Mr Stadler are not to be approved, also because the so-called 'own contributions' are to a considerable extent (in the case of Mr Winterkorn) and in their entirety (in the case of Mr Stadler) not really own contributions: Mr Winterkorn waives almost four million euros in remuneration claims for the financial year 2016, in which he was no longer active following his resignation in September 2015, after admitting his involvement in the Dieselgate affair. Mr Stadler waives solely variable remuneration and severance payment claims totalling four million euros, all of which arose after his active service for VW and that are at least legally disputable in view of his contested involvement in the Dieselgate affair.

The conclusion of the legal issues (according to agenda points 10 and 11) related to inadequate capital market communication in 2015 that is hoped for by the Boards appears unlikely because Mr Diess and Mr Pötsch, who are equally involved in this issue, could face a prosecution of civil law claims on the basis of their joint Board liability.

Gegenanträge des Dachverbands der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre zur Hauptversammlung der Volkswagen AG am 22.7.2021

Zu TOP 2, Beschlussfassung über die Gewinnverwendung der Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, die von Vorstand und Aufsichtsrat vorgeschlagene Verwendung des Bilanzgewinns abzulehnen.

Begründung:

Staatshilfen zur Finanzierung der Dividende statt nachhaltiger Konzernumbau? Ohne uns!

Es passt nicht zusammen: Während die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2020 Staatshilfen in Form von Kurzarbeitergeld für breite Teile ihrer Belegschaft erhalten und von erhöhten Kaufbeihilfen für Plug-in-Hybride und Elektroautos profitiert hat, schüttet sie eine erneut zum Vorjahr unverändert hohe Dividende aus. Eine Dividende, gesponsert von Steuerzahler*innen – gesellschaftlich verantwortliches Handeln sieht anders aus.

So tragen die Beschäftigten von Volkswagen und die Gesellschaft auch maßgeblich dazu bei, dass Volkswagen gut durch die Corona-Krise kommen konnte. Das Kurzarbeitergeld ist seit 2020 de facto steuerfinanziert und so als eine weitere staatliche Unternehmenshilfe in der Corona-Krise anzusehen. Die Leistungen wurden erhöht und Arbeitgeber-Sozialabgaben erstattet, wodurch die Bundesregierung aufgrund der hohen Nachfrage erhebliche Liquiditätshilfen für die Bundesagentur für Arbeit bereitstellen musste. Steuergelder, die eigentlich Beschäftigung sichern sollten, dienen so auch zur Finanzierung der vorgeschlagenen Dividende.

Eine langfristige, strategische und ökologische Unternehmensstrategie erfordert zudem Investitionen. Die ständige Ausschüttung von Dividenden unterwandert das. Im weltweiten Produktionsverbund wurden 2020 mit 8,9 Millionen Fahrzeugen fast 20 Prozent weniger gebaut als im Vorjahr. Der Umsatz sank um zwölf Prozent auf 223 Milliarden Euro. Das Ergebnis (Gewinn) fiel mit 8,8 Milliarden Euro nach Steuern geringer aus als 2019. Und dennoch bleiben fast 1.000 Euro Reingewinn pro verkauftes Fahrzeug für den Konzern bzw. seine Aktionär*innen. Entsprechend verhältnismäßig hoch ist die Dividende mit 4,80 Euro je Stamm- und 4,86 Euro je Vorzugsaktie.

Eine solche Vorgehensweise ist für Anleger*innen bzw. eine Anlagestrategie, die auf den langfristigen Wert des Unternehmens und nicht auf permanente Ausschüttung, sondern auf langfristige Wertsteigerung der Aktien abzielen, nicht sinnvoll. Nötig hierfür wäre eine Verpflichtung der Reinvestition von Gewinnen und ein weitgehender Verzicht auf Ausschüttung von Dividenden. Die Verpflichtung zur Reinvestition muss zumindest mittelfristig festgeschrieben werden und darf bis zur kompletten Neuaufstellung des Konzerns nicht angetastet werden.

Zu TOP 3, Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2020 amtierenden Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2020

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Vorstands die Entlastung zu verweigern.

Begründung:

Der Vorstand der Volkswagen AG kommt nicht hinreichend seiner Verantwortung nach, wirksamere Maßnahmen für den Klimaschutz umzusetzen und den Konzern zukunftssicher umzubauen. Die durchaus positiven Entwicklungen in Bezug auf den Ausstieg aus dem Verbrennungsmotor reichen nicht aus – der Konzern muss sich völlig neu aufstellen.

Ausrichtung auf Elektromobilität bei weitem nicht ausreichend – weder ökonomisch noch ökologisch

Im Nachhaltigkeitsbericht 2020 steht, dass die Volkswagen AG sich konsequent auf profitables Wachstum ausrichtet, Stichwort: „*Wettbewerbsfähige Ertragskraft*“. Dabei wird sich weiterhin konsequent massiv aufs Auto ausgerichtet – mit Schwerpunkt auf elektrische und elektrifizierte Pkw. Problem dabei bleiben weiterhin Fahrzeuggröße und Gewicht, SUVs waren 2020 mit 5,5 Millionen der insgesamt 13 Millionen Pkw der größte Teil der gebauten Autos.

Neben der Tatsache, dass diese Strategie, auch bei einer Ausrichtung auf Elektromobilität, aus einer rein ökologischen Perspektive eine Katastrophe ist, ist sie jedoch auch ökonomisch nicht zukunftsfähig. Hier muss zukünftig effizienter mit den für die Herstellung der Fahrzeuge und Batterien benötigten Ressourcen und der Energie umgegangen werden. Es darf weder einen Wettbewerb um die größten Reichweiten geben, noch darf mit Zertifikaten der Einsatz von fossilen Energiequellen schöngerechnet werden. Der vom Konzern eingesetzte Strom aus erneuerbaren Energien muss für diese Zwecke zugebaut werden.

Tatsächlich ist der Absatz in allen großen Märkten bereits seit 2017 rückläufig und steht nicht mit der Corona-Krise im Zusammenhang. Die Produktion von Autos in Deutschland sank 2018 um fast 10 Prozent von 5,6 auf 5,1 Millionen, im Jahr 2019 um 8 Prozent von 5,1 auf 4,7 Millionen Fahrzeuge. Damit waren die kumulierten Rückgänge in 2018/2019 bereits größer als in den Krisenjahren 1993 und 2009.

Volkswagen muss Mobilitätswende aktiv gestalten, um nicht unterzugehen

Betrachtet man zudem das Gerichtsurteil gegen Shell, den CO₂-Ausstoß bis 2030 deutlich zu verringern, und die Dynamiken, die das Urteil derzeit auslöst, weitere solcher Klagen anzustreben, werden alle halbwegs auf Langfristigkeit setzenden Investor*innen die Strategie der Konzerne mit Blick auf diese Urteile einordnen und ihre Investitionen daran orientieren. Auch in der Automobilindustrie wird es dadurch perspektivisch zu rechtlich erzwungenen, schnellen und massiven Veränderungen kommen. Darauf muss die Volkswagen AG ausgerichtet sein.

Es ist also auch aus der Perspektive langfristig denkender Aktionär*innen und VW-Mitarbeiter*innen sinnvoll, Maßnahmen in einen mutigen und zukunftsfähigen Umbau des Geschäftsmodells in Betracht zu ziehen, die zwar auf den ersten Blick Gewinne und Verantwortungsbereiche kürzen, aber für langfristige monetäre und berufliche Perspektiven sorgen und das Überleben des Konzerns in einer veränderten Mobilitätsbranche sichern.

Die Volkswagen AG braucht einen Plan für die ökologische Umgestaltung ihrer Produkte, über das (E-)Auto hinaus. Diese Umorientierung kann nur gelingen, wenn eine noch stärkere Konzentration auf die nachhaltige Ausrichtung der Produktion bspw. auch eine Konversion hin zu anderen Produkten angestrebt wird. Nach derzeitigen Schätzungen besteht in den folgenden Bereichen alternativer Produktion ein besonders hoher Bedarf, für die innerhalb des Konzerns Arbeitnehmer*innen qualifiziert und Kapazitäten aufgebaut werden müssen: Schienenfahrzeugbau, Wagon- wie Triebwagenproduktion (für S- und U-Bahnen, Straßenbahnen, Regional-, Fern- und Güterzüge) Entwicklung und Ausweitung der Produktion von E-Bus-Systemen (Oberleitung, autonom etc.), Klein- und Rufbussen, spezialisierten Nutzfahrzeugen etc. (auch für den maßvollen Export), Produktion von Cargo- und E-Bikes. Hinzu kämen die Entwicklung und der Bau von smarten Verkehrsleitsystemen sowie die Schaffung zusätzlicher Energieinfrastruktur.

Zu TOP 4, Beschlussfassung über die Entlastung der im Geschäftsjahr 2020 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats für das Geschäftsjahr 2020

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre beantragt, den Mitgliedern des Aufsichtsrats die Entlastung zu verweigern.

Begründung:

Der Aufsichtsrat hat es versäumt, die sozial-ökologische Umgestaltung der Volkswagen AG voranzutreiben. Dazu wären strategische Vorgaben und Anreize für den Vorstand erforderlich, damit dieser die notwendigen Maßnahmen für einen Konzernumbau einleitet.

Nachhaltiger Konzernumbau muss langfristig festgeschrieben werden

Um die Ausrichtung der Geschäftsführung in dieser Richtung zu ermöglichen, müssen zuvor eingeführte Maßnahmen zurückgenommen werden. Dazu gehört auch die Vorgaben, das Management durch Anreizmechanismen wie beispielsweise Boni und Aktienoptionen und vertragliche Verpflichtung auf die Erhöhung des Aktionärswerts (Shareholder-Value) zu verpflichten. Zudem ist es notwendig, dass der Unternehmensgegenstand neu definiert und auf nachhaltige Produktion ausgerichtet wird. Dazu sollten beispielsweise Klimaschutzziele, gerecht entlohnte Arbeit und im Allgemeinen eine Orientierung an den ‚Stakeholdern‘ des Unternehmens festgeschrieben werden.

„Von Anfang an lag unser Fokus darauf, unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie unser Geschäft gegen die Bedrohung durch Covid-19 zu schützen.“ So steht es in der Präambel des Nachhaltigkeitsberichtes 2020. Nimmt VW – bzw. nehmen die Aktionär*innen diese Verantwortung für die Mitarbeiter*innen über die aktuelle Pandemie hinaus ernst,

nehmen sie die gesellschaftliche Spaltung ernst und die Konsequenzen die die diese mit sich bringt, müssen sie sich für oben genannten, konsequenten Umbau des Konzerns und seines Geschäftsmodells einsetzen. Nur mit einem oben beschriebenen Umbau kann die Sicherung der Arbeitsplätze langfristig gewährleistet werden. Die Notwendigkeit eines weitreichenden Umbaus ist oft bei den Mitarbeitenden schon viel stärker angekommen als beim Konzernvorstand oder gar großen Teilen der Politik.

Für Konversionsprozesse braucht es die starke Stimme der Belegschaft und das dort vorhandene Produzent*innenwissen und damit mehr Mitbestimmung für Mitarbeiter*innen als Mitbestimmung über ein nachhaltiges Zukunftsmodell. Es braucht aber auch einen Konzernvorstand, der die Notwendigkeiten erkennt und sein Handeln auf das langfristige erfolgreiche Bestehen des Konzerns ausrichtet. Ein Konzern, der auf immer mehr, immer größere und leistungsstarke Fahrzeuge für den motorisierten Individualverkehr setzt, wird den Herausforderungen, die sich im 21. Jahrhundert stellen, nicht gerecht und deshalb langfristig nicht bestehen können.

Zu TOP 10, Beschlussfassungen über die Zustimmung zu Vergleichsvereinbarungen mit dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands, Professor Dr. Martin Winterkorn, und dem ehemaligen Mitglied des Vorstands, Rupert Stadler

Der Dachverband der Kritischen Aktionärinnen und Aktionäre stimmt den Vergleichsvereinbarungen der Volkswagen AG mit dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden, Prof. Dr. Martin Winterkorn, und dem ehemaligen Vorstandsmitglied Rupert Stadler, nicht zu.

Begründung:

Volkswagen sollte warten, bis im Verfahren wegen mutmaßlichen gewerbs- und bandenmäßigen Betrugs gegen Martin Winterkorn und vier weitere Ex-Manager, das im September vor dem Landgericht Braunschweig eröffnet wird, ein Urteil gefallen ist. Hier geht es um die Abgas-Manipulationen an Millionen Autos, Schädigung der Umwelt und der Gesundheit der Menschen sowie Betrug an den Kund*innen. Sollte Martin Winterkorn in Braunschweig verurteilt werden, drohen ihm bis zu zehn Jahre Haft.

Von: [Herbert Nowitzky](#)
An: [VWAG R: WOB, HVStelle](#)
Betreff: Antrag zur Hauptversammlung
Datum: Samstag, 3. Juli 2021 10:39:21

Herbert Nowitzky [REDACTED] am 03.07.2021

Email: [REDACTED]

DepotNr. meiner [REDACTED] **VW AG Vorzugsaktien bei der** [REDACTED] [REDACTED]

KundenNr. [REDACTED]

BelegNr. [REDACTED]

Antrag an die Hauptversammlung der VW AG

Sehr geehrte Damen und Herren,

obwohl Dr. Winterkorn große Verdienste um VW hat, bin ich nicht damit einverstanden, dass er eine relativ geringe "Ausgleichszahlung" an VW und die Aktionäre leisten muss.

Ich selbst habe durch Verkauf meines Tiguan Diesel wegen des Abgasbetrugs nach nur kurzer Zeit wenigstens 20.000 Euro Verlust hinnehmen müssen. Und das trifft ja auch auf viele andere Kunden von VW zu.

Außerdem musste ich durch die damit verbundene Aktienmanipulation - Vorherwissen von Herrn Winterkorn um die Herabstufung der VW-Aktien-Werte - einen weiteren schweren Verlust hinnehmen.

Ich beantrage deshalb, dass die Aktionärs-Hauptversammlung beschließen möge, dass Herr Winterkorn wenigstens 50 Millionen Euro an VW bzw. an die Aktionäre zurückzahlen muss.

Mit freundlichem Gruß

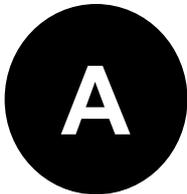
Herbert Nowitzky

VOLKSWAGEN

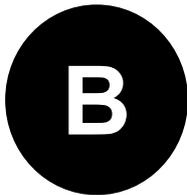
AKTIENGESELLSCHAFT

Notice to submitted motions

Shareholders or their proxies can support shareholder motions and proposals for election that do not relate to the rejection of proposals of the Management or the Supervisory Board by checking the box “Yes” or “No”, as applicable, following the relevant capital letter under the “Counter motions and proposals for election from shareholders” item on the registration confirmation or using the online shareholder service at <https://www.volkswagenag.com/agm-service>.



You can vote for or against the countermotion of shareholder Mr. **Prof. Christian Strenger** to agenda item no. 2 “Resolution on the appropriation of the net profit of Volkswagen Aktiengesellschaft” by using the provided checkboxes following the **capital letter “A”**.



You can vote for or against the countermotion of shareholder Mr. **Herbert Nowitzky** to agenda item no. 10 “Resolutions on the approval of settlement agreements with former Chairman of the Board of Management Professor Martin Winterkorn and former member of the Board of Management Rupert Stadler” by using the provided checkboxes following the **capital letter “B”**.

Statement by the Management Board and the Supervisory Board on the submitted countermotions

Hereinafter, the Management Board and the Supervisory Board comment on the countermotions that were submitted.

The proposed resolutions of the management are upheld. In the opinion of the Management Board and the Supervisory Board, the countermotions are unfounded in all respects. In particular, the following applies:

1. The countermotion on agenda item 2 (resolution on the appropriation of the net profit) is already unfounded because it would lead to a resolution in violation of the Articles of Association. Article 27 para. 3 no. 3 of the Articles of Association stipulates that per preferred share a dividend shall be paid which is 6 cents higher than the dividend paid per ordinary share. A dividend which is 47 cents higher therefore cannot be paid to shareholders on the basis of the provisions of the Articles of Association.
2. The countermotions on agenda items 3 and 4 (resolutions on the formal approval of the acts of the members of the Management Board and Supervisory Board) are also unfounded. There is no reason to refuse the formal approval of the actions of the members of the Management Board and Supervisory Board. Contrary to what is stated in the countermotions, the Management Board and the Supervisory Board continued in fiscal year 2020 to pursue the legal investigation of the responsibilities of current and former board members in connection with the diesel issue under civil law comprehensively and without regard to the person and completed this legal investigation within the current business year. The comprehensive legal investigation forms the basis for the

settlement agreements with Professor Dr. Winterkorn and Mr. Stadler and with Volkswagen's D&O insurers proposed to the Annual General Meeting under agenda items 10 and 11.

It is also not correct that individual shareholders were provided with more extensive information in connection with the legal investigation into the diesel issue than the other shareholders. In cases in which representatives of major shareholders were informed on the status and the results of the comprehensive investigations by the Management Board and the Supervisory Board, they were informed in their capacity as members of the Supervisory Board of the Company.

Contrary to the statements in one countermotion, the Company's Declaration of Conformity of November 2020 is complete and correct. In any case, four shareholder representatives on the Supervisory Board of the Company are independent within the meaning of recommendation C.6 of the German Corporate Governance Code, and this number is appropriate in the opinion of the shareholder representatives. It is also incorrect that Mr. Pötsch was subject to a permanent conflict of interest in connection with the Supervisory Board's legal investigation into the responsibilities for the diesel issue under civil law, as criticized in one countermotion: In fact, Mr. Pötsch also in the business year 2020 refrained from taking part in those deliberations and resolutions of the Supervisory Board in connection with the diesel issue which could relate to his conduct as a former member of the Management Board of the Company. This fact is also described in detail in the Report of the Supervisory Board (which is part of the Annual Report of Volkswagen AG).

3. The comments on the countermotion on agenda item 5 (election of members of the Supervisory Board) are inaccurate for the reasons already stated above: The election of Mr. Pötsch and Dr. Kiesling would not result in an inadequate number of independent shareholder representatives being represented on the Supervisory Board. Four shareholder representatives – Dr. Al Jaber, Dr. Al Abdulla, Mr. Weil and Dr. Althusmann – and thus an appropriate number in the

opinion of the shareholder representatives are independent within the meaning of recommendation C.6 of the German Corporate Governance Code. Insofar as the countermotion also states that the election of Supervisory Board members for a period of five years is not in line with an alleged best practice, it must be noted that an election for a shorter period would violate the provisions of the Company's Articles of Association (Article 11 para 2) and would therefore be inadmissible.

4. Finally, the statements in the countermotions on agenda item 10 (resolution on the approval of settlement agreements with Professor Dr. Winterkorn and Mr. Stadler) are also incorrect. The Company has published a comprehensive report on agenda items 10 and 11 on its website. This report describes in detail the settlement agreements with Professor Dr. Winterkorn and Mr. Stadler and with Volkswagen's D&O insurers as well as the background to, and considerations for, concluding the agreements. This report also shows that the question of whether current and former members of the Management Board and the Supervisory Board have breached their duties was investigated comprehensively by the Company's legal advisers. As a result of this investigation, claims for damages are being pursued against Professor Dr. Winterkorn and Mr. Stadler for negligent breaches of duty of care. The comprehensive investigation did not identify any other breaches of duty by current or former members of the Management Board or the Supervisory Board of the Company. According to the findings of the investigation by Gleiss Lutz and the findings of the Supervisory Board, in particular Mr. Pötsch and Dr. Diess did not breach their duties. The criticism voiced in countermotions regarding the allegedly insufficient level of the own contributions is incorrect. Professor Dr. Winterkorn's own contribution in the amount of EUR 11.2 million is the highest contribution ever made by a former board member in the context of a liability settlement in German history. In this respect, it is also irrelevant whether the former Management Board members in part waive existing claims against the Company or make a cash payment to the Company.

Overall, the settlement agreements lead to a total payment of approximately EUR 287 million and to a final resolution of the question of the responsibilities of the members of Volkswagen's corporate bodies under civil law, and are therefore in every respect in the interests of the Company and its shareholders.

In the opinion of the Management Board and the Supervisory Board, the statements in the countermotions are also incorrect in all other respects and therefore are rejected.

Wolfsburg, July 2021

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT