

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Amendment to the Agenda of the Annual General Meeting of Volkswagen Aktiengesellschaft on Wednesday, June 22, 2016

With regard to the Agenda for the Annual General Meeting of Volkswagen Aktiengesellschaft to be held on June 22, 2016, which was published in the *Bundesanzeiger* (Federal Gazette) on May 12, 2016, shareholders have required publication of the following items for resolution, including the respective proposed resolutions and their reasons, in accordance with section 122(2) of the *Aktiengesetz* (AktG – German Stock Corporation Act):

Agenda item 7: Resolution on the appointment of a special auditor in accordance with section 142(1) of the AktG on motion by shareholders represented by the Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V.

The Deutsche Schutzvereinigung für Wertpapierbesitz e.V., Düsseldorf, has requested in the name of and authorized by the shareholders

- College Retirement Equities Fund, New York, USA, represented by TIAA-CREF Investment Management, LLC and
- TIAA-CREF International Equity Index Fund, New York, USA, represented by Teachers Advisors Inc,

in accordance with section 122(2) sentence 1 AktG, to amend the Agenda for the Annual General Meeting on June 22, 2016 by the following items:

TOP 7.1:

Beschlussfassung über die Bestellung eines Sonderprüfers gemäß § 142 Abs. 1 AktG zur Prüfung der Frage, ob Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Abgasthematik seit dem 01. Januar 2005 ihre rechtlichen Pflichten verletzt und der Gesellschaft einen Schaden zugefügt haben, insbesondere die Frage wann der Vorstand erstmals Kenntnis von der Abgasthematik hatte oder hätte haben müssen und ob der Vorstand gegen die Ad-Hoc-Publizitätspflicht verstoßen hat, indem er den Kapitalmarkt nicht rechtzeitig über die Abgasthematik aufklärte.

Als Sonderprüfer schlagen wir die Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, (Herr Wirtschaftsprüfer / Steuerberater / Partner Rüdiger Reinke c/o Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Cecilienallee 6-7, 40474 Düsseldorf) vor.

TOP 7.2:

Beschlussfassung über die Bestellung eines Sonderprüfers gemäß § 142 Abs. 1 AktG zur Prüfung der Frage, ob Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Abgasthematik seit dem 15. Mai 2014 ihre rechtlichen Pflichten verletzt und der Gesellschaft einen Schaden zugefügt haben, insbesondere die Frage wann der Vorstand erstmals Kenntnis von der Abgasthematik hatte oder hätte haben müssen und ob der Vorstand gegen die Ad-Hoc-Publizitätspflicht verstoßen hat, indem er den Kapitalmarkt nicht rechtzeitig über die Abgasthematik aufklärte.

Als Sonderprüfer schlagen wir die Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, (Herr Wirtschaftsprüfer / Steuerberater / Partner Rüdiger Reinke c/o Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Cecilienallee 6-7, 40474 Düsseldorf) vor.

TOP 7.3:

Beschlussfassung über die Bestellung eines Sonderprüfers gemäß § 142 Abs. 1 AktG zur Prüfung der Frage, ob die Volkswagen AG hinsichtlich der Abgasthematik die notwendigen Anpassungen am eingerichteten Risikomanagement- und Compiancesystem getroffen hat, um künftige, ähnlich gelagerte Fälle frühzeitig zu unterbinden bzw. aufzudecken oder ob Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG ihre rechtlichen Pflichten verletzt und der Gesellschaft einen Schaden zugefügt haben.

Hier ist insbesondere der Frage nachzugehen, ob die Anpassung am eingerichteten Risikomanagement- und Compiancesystem nach den bisherigen Erfahrungen geeignet ist, um zu verhindern, dass handelnde Personen der Volkswagen AG bei der Manipulation von Abgaswerten oder sonstigen Manipulationen technischer Daten mitwirken können oder durch bewusstes Verschweigen von Tatsachen eine frühere Aufdeckung der Manipulation verhindern können.

Als Sonderprüfer schlagen wir die Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Düsseldorf, (Herr Wirtschaftsprüfer / Steuerberater / Partner Rüdiger Reinke c/o Baker Tilly Roelfs AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Cecilienallee 6-7, 40474 Düsseldorf) vor.

Begründung zu TOP 7.1 bis 7.3

1. Die Sonderprüfung ist erforderlich, um die verschiedenen Themenkomplexe rund um die Abgasthematik im Interesse der Volkswagen AG und der Aktionäre aufzuklären und weitere Vermögensschäden abzuwenden sowie künftiges Fehlverhalten zu verhindern. Wie im letzten Jahr bekannt wurde, hat Volkswagen in verschiedenen Diesel-Fahrzeugmodellen eine Software eingesetzt, die dazu führte, dass im Testbetrieb eine geringere Menge an Abgasen bei Dieselfahrzeugen gemessen wurde, als tatsächlich ausgestoßen wurde.

Bereits im Mai 2014 veröffentlichte das Center for Alternative Fuels, Engines & Emissions der West Virginia University die Ergebnisse einer u.a. von der International

Council on Clean Transportation (nachfolgend ICCT), einer gemeinnützigen Umweltorganisation in den USA, in Auftrag gegebenen Studie, in der drei Fahrzeuge mit Dieselmotorisierung auf deren Ausstöße von Abgasen getestet wurden. So heißt es in der Einleitung der Studie, dass das Zentrum für Alternative Treibstoffe, Antriebe und Emissionen (CAFEE) an der West Virginia Universität (WVU) durch den Internationalen Rat für Sauberes Verkehrswesen (ICCT) beauftragt wurde, Praxistests für drei Leichtlast-Diesel-Fahrzeuge durchzuführen, bei denen ein portables Emissionsmessgerät (PEMS) eingesetzt werden und das auf verschiedenen, im Voraus festgelegten Teststrecken mit unterschiedlichen Streckenbedingungen durchgeführt werden sollte, die für eine Mehrheit der in Kalifornien ansässigen Bevölkerung angemessen erscheinen.

Die Testfahrzeuge waren jeweils nach den EPA-Abgasnormen der USA, Tier2 Bin5, zertifiziert. Das als „Vehicle A“ bezeichnete Fahrzeug war ein Kraftfahrzeug der Volkswagen AG mit einem Vierzylindermotor der Baureihe EA 189 mit 2,0 l Hubraum des Modells „Passat“ aus dem Baujahr 2013. Das als „Vehicle B“ bezeichnete Fahrzeug war ein Kfz der Volkswagen AG mit einem Vierzylindermotor der Baureihe EA 189 mit 2,0 l Hubraum des Modells „Jetta“ aus dem Baujahr 2012. Ebenfalls waren die Fahrzeuge mit einer Technologie zur Erfassung der ausgestoßenen Stickoxide (NOx) ausgestattet.

Bei entsprechenden Messungen unter realitätsnahen Bedingungen wurde hinsichtlich der Vehicle A und B festgestellt, dass diese die Grenzwerte der US-Abgasnormen, Tier2 Bin5, um das 15-fache bis 35-fache überstiegen. Auch wurde bei beiden Fahrzeugen festgestellt, dass der Ausstoß von Stickoxiden um 19 % bis 90 % höher war, als in den Abgasgrenzwerten vorgegeben.

Auffällig war bei „Vehicle A“ (Grenzwertüberschreitung um Faktor 35), dass bei Messungen der Abgase unter Laborbedingungen die von der US-Umweltbehörde EPA vorgegebenen Abgaswerte eingehalten wurden, bei den durchgeführten Fahrten unter realen Bedingungen jedoch nicht. Das Fahrzeug „Vehicle B“ (Grenzwertüberschreitung Faktor 15) zeigte unter realen Bedingungen ebenfalls höhere Werte als im Labor, wenn auch nicht im gleichen Ausmaß wie bei „Vehicle A“.

Bei Tests, die nicht unter Laborbedingungen durchgeführt wurden, zeigte sich gerade eine Diskrepanz zu den Ergebnissen, die bei den beiden Fahrzeugen „Vehicle A“ und „Vehicle B“ auftraten. So überstieg „Vehicle A“ die NOx-Werte um das 15- bis 35-fache, „Vehicle B“ um das 5- bis 20-fache der erlaubten Werte nach Tier2-Bin5.

In Folge der Studie des Center for Alternative Fuels, Engines & Emissions der West Virginia University vom 15. April 2014 wurde die US-Umweltbehörde EPA auf die dortigen Testergebnisse aufmerksam und forderte die Volkswagen AG auf, die Testergebnisse zu erklären.

In einer Pressemitteilung vom 30.05.2014 teilte die ICCT der Öffentlichkeit die Erkenntnisse der Studie des Center for Alternative Fuels, Engines & Emissions der West Virginia University vom 15. Mai 2014 mit.

Spätestens hier hätte der Vorstand der Volkswagen AG Kenntnis von den Vorkommnissen haben müssen und den Kapitalmarkt entsprechend mittels einer Ad-Hoc-Mitteilung informieren müssen.

Nachdem die amerikanische Umweltschutzbehörde ihre Ermittlungen fortgesetzt und hatte, führte die Volkswagen AG im Dezember 2014 in den USA eine freiwillige Rückrufaktion durch. Auch gab die Volkswagen AG vor, weitere Tests durchzuführen, um eine Erklärung für die in der Studie vom Mai 2014 veröffentlichten Testergebnisse zu erhalten.

Das CARB begann am 6. Mai 2015 ebenfalls mit eigenen Testreihen, um Erklärungen für die mittlerweile vor einem Jahr bekannt gewordenen Testergebnisse zu finden. Die von dem CARB gefundenen Ergebnisse teilte diese der Volkswagen AG am 8. Juli 2015 mit. Ebenso wurde die EPA von dem CARB informiert.

Auch fand am 19. August 2015 ein Treffen zwischen Vertretern der Volkswagen Group of America und Vertretern des CARB statt. In diesem Treffen räumten die Vertreter der Volkswagen Group of America ein, dass es Unregelmäßigkeiten mit der Software für die Motorsteuerung gegeben habe. Ende August kamen auch die Vorstände der Volkswagen AG zu einem Treffen zusammen, um über den Umgang mit dem CARB zu diskutieren.

Erst nach längerer Korrespondenz mit der US-Umweltbehörde EPA ab dem Zeitpunkt der Veröffentlichung der Studie und der durchgeführten Rückrufaktion der mit dem Motor EA 189 ausgestatteten Fahrzeuge im Dezember 2014 räumte die Volkswagen AG am 3. September 2015 gegenüber der EPA und dem CARB ein, eine als „Defeat Device“ bezeichnete Software in den Fahrzeugen verbaut zu haben, die Abgaswerte manipulieren konnte, sobald das Computerprogramm registrierte, dass das betreffende Fahrzeug in einem Labor überprüft wird.

2. Die als „Defeat Device“ bezeichnete Software wurde in folgenden Fahrzeugtypen verbaut, die allesamt einen 2,0 l Dieselmotor hatten:

Baujahr	EPA Testgruppe	Marke und Baureihe
2009	9VWXV02.035N	VW Jetta, VW Jetta SportWagen
2009	9VWXV02.0U5N	VW Jetta, VW Jetta SportWagen
2010	AVWXV02.0U5N	VW Golf, VW Jetta, VW Jetta SportWagen, Audi A3
2011	BVWXV02.0U5N	VW Golf, VW Jetta, VW Jetta SportWagen, Audi A3
2012	CVWXV02.0U5N	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Jetta SportWagen, Audi A3
2012	CVWXV02.0U4S	VW Passat
2013	DVWCV02.0U5N	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Jetta SportWagen, Audi A3
2013	DVWXV02.0U4S	VW Passat
2014	EVWXV02.0U5N	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Jetta, VW Jetta SportWagen, Audi A3

2014	EVWXV02.0U4S	VW Passat
2015	FVGAV02.0VAL	VW Beetle, VW Beetle Convertible, VW Golf, VW Golf SportWagen, VW Jetta, VW Passat, Audi A3

Am 18. September 2015 gab die Volkswagen AG im Rahmen eines in den USA veröffentlichten „Statements“ öffentlich zu, die Manipulationssoftware „Defeat Device“ zur Unterschreitung der vorgegebenen Abgaswerte eingesetzt zu haben.

Erstmals mit Ad-hoc-Mitteilungen vom 22. September 2015 und 23. September 2015 informierte die Volkswagen AG den Kapitalmarkt über die Abgasmanipulationen. Die Kenntnis von den Manipulationen muss jedoch vorher bereits vorgelegen haben. Entsprechend muss auch eine Ad-Hoc-Mitteilungspflicht vor dem 22. September 2015 entstanden sein.

3. Nach Bekanntwerden der Manipulationen brach der Kurswert der Aktien der Volkswagen AG bei erheblichen Umsätzen massiv ein. Lag der Aktienkurs am 1. September 2015 noch bei EUR 164,35, so fiel der Aktienkurs mit Bekanntwerden der Manipulationen in der Öffentlichkeit auf ca. EUR 101,00 und lag am 6. November 2015 bei EUR 97,18.

Die erhebliche Bedeutung des zwischen dem 19. und dem 22. September 2015 offenbarten Verhaltens der Volkswagen AG zeigt sich auch augenfällig an der Schlusskurs- und Umsatzentwicklung der Vorzugsaktie der Volkswagen AG (ISIN DE0007664039) im maßgeblichen Zeitraum zwischen dem 15. September 2015 und dem 6. November 2015 im Handelssystem XETRA der Deutschen Börse AG.

Datum	Letzter Stand des Tages	Tagesumsatz in Stück
14.09.2015	167,10 €	0,94 Mio.
15.09.2015	169,20 €	0,97 Mio.
16.09.2015	169,65 €	1,21 Mio.
17.09.2015	167,80 €	1,19 Mio.
18.09.2015	162,40 €	3,23 Mio.
21.09.2015	132,20 €	13,75 Mio.
22.09.2015	106,00 €	14,20 Mio.
23.09.2015	111,50 €	11,57 Mio.
24.09.2015	112,15 €	7,31 Mio.
25.09.2015	107,30 €	4,92 Mio.
28.09.2015	99,30 €	5,58 Mio.
29.09.2015	95,20 €	4,58 Mio.
30.09.2015	97,75 €	3,76 Mio.
01.10.2015	96,50 €	3,85 Mio.
02.10.2015	92,36 €	4,30 Mio.
05.10.2015	93,52 €	4,02 Mio.
06.10.2015	97,09 €	3,26 Mio.
07.10.2015	104,00 €	4,08 Mio.

08.10.2015	103,50 €	3,74 Mio.
09.10.2015	106,60 €	2,98 Mio.
12.10.2015	108,55 €	1,89 Mio.
13.10.2015	106,30 €	1,88 Mio.
14.10.2015	106,60 €	2,32 Mio.
15.10.2015	102,80 €	2,12 Mio.
16.10.2015	100,60 €	1,84 Mio.
19.10.2015	99,19 €	1,89 Mio.
20.10.2015	98,70 €	1,23 Mio.
21.10.2015	100,40 €	1,35 Mio.
22.10.2015	103,80 €	1,68 Mio.
23.10.2015	107,70 €	1,65 Mio.
26.10.2015	107,00 €	0,79 Mio.
27.10.2015	105,15 €	0,92 Mio.
28.10.2015	109,35 €	2,43 Mio.
29.10.2015	108,40 €	1,56 Mio.
30.10.2015	109,30 €	0,99 Mio.
02.11.2015	112,70 €	1,47 Mio.
03.11.2015	111,00 €	1,85 Mio.
04.11.2015	100,45 €	5,39 Mio.
05.11.2015	97,50 €	4,03 Mio.
06.11.2015	97,18 €	2,43 Mio.

4. Am 20. September 2015 – unmittelbar nach dem öffentlichen Bekanntwerden der streitgegenständlichen Umstände, veröffentlichte die Volkswagen AG ein Video-Statement ihres seinerzeitigen Vorstandsvorsitzenden Dr. Martin Winterkorn. Dabei ließ die Volkswagen AG durch ihren Vorstandsvorsitzenden u.a. verlauten:

„Bitte glauben Sie mir: Wir werden alles tun, um entstandenen Schaden wieder gutzumachen.“ In einer Anhörung am 8. Oktober 2015 vor dem House Committee on Energy and Commerce, USA, machte der Präsident und Vorstandsvorsitzende der Volkswagen Group of America, Herr Michael Horn, Angaben zu den Vorkommnissen rund um die Manipulationen, die unter anderem in der oben genannten Studie aufgedeckt wurden.

Im Rahmen der Anhörung sagte Herr Horn aus, dass die Volkswagen AG die Manipulationssoftware „Defeat Device“ absichtlich in den betroffenen Fahrzeugen installierte, um die Testergebnisse betreffend die Abgaswerte zu verfälschen.

Herr Horn sagte darüber hinaus aus, dass die Verantwortlichkeit für die Entwicklung und die Prüfung der Dieselmotoren, also auch für den Einbau der Software „Defeat Device“, in Deutschland am Sitz der Volkswagen AG liegt.

Des Weiteren sagte Herr Horn aus, dass die Software bereits im Jahre 2009 verbaut wurde. Jedoch wurde durch Herrn Horn nicht mitgeteilt, wer diese Entscheidung traf, welchem Gremium diese Person angehörte und zu welchem Zeitpunkt die Entscheidung genau fiel.

Auch gab Herr Horn zu, dass die Aussagen betreffend die Studienergebnisse gegenüber den Behörden, der CARB und der EPA, seitens der Volkswagen AG falsch waren.

Am 2. November 2015 teilte die EPA mit, dass laut neuer Testversuche seitens der US-Behörden nun auch Fahrzeuge mit 3-Liter V6-Diesel-Aggregaten wie der VW Touareg aus dem Baujahr 2014, der Porsche Cayenne aus dem Baujahr 2015 und die Audi A6 Quattro, A7 Quattro, A8, A8L und Q5 der neuen 2016er Baureihe die Abgaswerte massiv übersteigen. Dieselben Ergebnisse wurden der Volkswagen AG mit Schreiben vom 2. November 2015 mitgeteilt. Die Volkswagen AG reagierte hierauf mit einer Pressemitteilung vom 2. November 2015, in der die neuen Vorwürfe der EPA zurückgewiesen wurden. Es wurde erklärt, dass keine Software in den genannten Fahrzeugen verbaut sei, um die Abgaswerte in unzulässiger Weise zu verändern.

Dass diese Aussage wiederum falsch war, gab nun der Chef der im Konzern der Volkswagen AG ansässigen Marke Audi, Herr Prof. Dr. Rupert Stadler, zu. Herr Prof. Dr. Rupert Stadler räumte anlässlich eines Treffens mit Vertretern des CARB in den USA ein, dass auch Fahrzeuge mit 3,0-Liter V6-Diesel-Aggregaten eine Software verbaut haben, die als „Defeat Device“ bezeichnet werden können.

5. Da die Manipulationen der Abgaswerte massiven Einfluss auf den Aktienkurs hatten, ist davon auszugehen, dass die Volkswagen AG bzw. die Organe gegen die ihnen obliegende Pflicht zur unverzüglichen Veröffentlichung von ad-hoc-pflichtigen Umständen verstießen, indem diese trotz entsprechender vorheriger Kenntnis keine Ad-hoc-Mitteilungen veröffentlichten. Das Zuwarten mit der Ad-hoc-Mitteilung bis zum 22.09.2015 war nicht gerechtfertigt. Ausweislich der über einen längeren Zeitraum geführten Gespräche mit den US-Behörden muss dem Vorstand bekannt gewesen sein, dass vorliegend die Dieselmotoren manipuliert worden waren.
6. Nachdem auf Grund der Pressemitteilung der EPA am 18.09.2015 die Abgasaffäre öffentlich bekannt wurde, formierten sich mehrere Klageplattformen, bestehend aus institutionellen und privaten Investoren, um die sich auf Grund der Abgasaffäre ergebenden Schadensersatzansprüche gerichtlich geltend zu machen. Im Zuge der eingereichten Klagen wurde die Volkswagen AG gezwungen, sich näher zu den Vorwürfen einer absichtlichen Manipulation der Dieselmotoren zu äußern.

In den schriftsätzlichen Ausführungen ließ die Volkswagen AG verlautbaren, dass der seinerzeitige Vorstandsvorsitzende, Prof. Dr. Martin Winterkorn, bereits im Mai 2014 - und damit kurz nach dem Bekanntwerden der Studie der Universität West Virginia - in seiner Wochenendpost über die aufgetretenen Verdachtsmomente hinsichtlich einer Manipulation informiert worden war. Jedoch wird der genaue Inhalt dieser Notiz in keiner Weise mitgeteilt.

7. Auch wurde seitens mehrerer Techniker der Volkswagen AG und über die Medien bekannt, dass nicht nur vereinzelte Techniker in die Abgasmanipulationen eingeweiht waren, sondern dass auch Manager höherer Ebenen, sowie Vorstände über die Manipulationen Bescheid wussten. Der genaue Zeitpunkt, zu dem jedoch die besagten Techniker den Entschluss fassten, die Manipulationssoftware zu verwenden, wird

nicht benannt. Auch wird der Zeitpunkt nicht benannt wann die Manager höherer Ebenen und Mitglieder des Vorstands genaue Kenntnis von den Manipulationen hatten.

Seitens der Volkswagen AG wurde als Reaktion auf die erhobenen Klagen auch behauptet, dass die „Notice of Violation“ durch die US-Behörden vom 18.09.2015 für die Volkswagen AG überraschend war.

8. Angesichts der behördlichen Mitteilungen der EPA und des CARB verlangten die US-Behörden eine schnellstmögliche Aufklärung der Umstände betreffend die Abgasmanipulation und eine Erläuterung der Testergebnisse, die eindeutig auf die Verwendung eines „Defeat Device“ hinwiesen. Die Volkswagen AG gab dabei auch wie bereits dargestellt vor, zur Aufklärung eigene Testreihen durchführen zu wollen und eine Lösung zu suchen.

Als Ergebnis der eigenen Testreihen gab die Volkswagen AG im Oktober 2014 vor, dass die Resultate der Studie der West Virginia University auf technische Fehler oder unerwartete Bedingungen bei den Testreihen im Labor zurückzuführen sein müssten.

Neben der zusätzlich durchgeführten Rückrufaktion im Dezember 2014 wurden ausweislich der „Notice of Violation“ durch die EPA jedoch keine weiteren konstruktiven Beiträge durch die Volkswagen AG erbracht, um betreffend die Abgasmanipulationen eine Lösung zu finden.

Ferner führte die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Abgasaffäre an, dass der „Ausschuss für Produktsicherheit“ der Volkswagen AG für die Abgasproblematik zuständig war und dieser Ausschuss den problematischen Sachverhalt nicht eskalierte. Damit ist jedoch davon auszugehen, dass ein massives Organisationsverschulden innerhalb der Volkswagen AG vorlag.

Ferner wird auch hier wieder nicht seitens der Volkswagen AG klargestellt, wann bei dem „Ausschuss für Produktsicherheit“ erste Erkenntnisse über Manipulationen an den Dieselmotoren eingingen und wer diese Informationen als erster erhielt. Es fehlt folglich an einer Klarstellung der Volkswagen AG, wer wann genau überhaupt mit der Abgasthematik in Berührung kam und warum keine Eskalation an höhere Stellen erfolgte.

9. Es ist daher im Interesse der Gesellschaft und der Aktionäre, lückenlos aufklären zu lassen, wann genau die Entscheidung zum Einsatz der Betrugssoftware fiel und wer davon Kenntnis hatte um zu prüfen, ob Vorstand und Aufsichtsrat ihre Pflichten verletzt haben.

Die Volkswagen AG lässt durch den Vorstandsvorsitzenden im Geschäftsbericht 2015 auch selbst vortragen, dass alles daran gesetzt werde, die andauernde Krise zu bewältigen, insbesondere mit effektiven technischen Lösungen und mit einer vertrauensvollen Zusammenarbeit mit den Behörden, um die Geschehnisse vollumfänglich und transparent aufzuklären.

Auch wird der Abgasthematik im Geschäftsbericht innerhalb des Konzernlageberichts ein eigenes Kapitel gewidmet. Darin wird unter anderem ausgeführt, dass es in der Vergangenheit neben individuellem Fehlverhalten auch Prozessdefizite im Bereich der Technik gegeben hat. Verantwortliche Personen oder deren Funktionen innerhalb der Volkswagen AG werden dabei jedoch nicht benannt. Allerdings wird ausgeführt, dass der Ausgangspunkt der Dieselmotorthematik die strategische Entscheidung einer groß angelegten Dieselloffensive in den USA im Jahr 2005 war. Um den in den USA geltenden hohen Anforderungen an Grenzwerte für Schadstoffemissionen gerecht zu werden, entschloss sich nach Angaben im Geschäftsbericht 2015 eine Gruppe von Personen auf Ebenen unterhalb des Vorstandes im Bereich Aggregat-Entwicklung dazu, die Motorsteuerungssoftware zu verändern. Selbst nach den Veröffentlichungen der ICCT-Studie im Mai 2014 wurden die Auffälligkeiten nach dem derzeitigen Erkenntnisstand von den damals zuständigen Vorstandsmitgliedern zunächst nicht als technisches Problem betrachtet.

Jedoch ist es klärungsbedürftig, wann genau die Entscheidung zum Einsatz der „Defeat Devices“ fiel, wer diese Entscheidung traf und wer auf den Ebenen des Managements und des Vorstands hiervon zu welchem Zeitpunkt Kenntnis hatte. Entsprechend ist zu klären, ob und ab wann spätestens eine Ad-Hoc-Mitteilungspflicht seitens der Volkswagen AG bestanden hat.

10. Darüber hinaus dient die Sonderprüfung der Stärkung des Vertrauens der Aktionäre in die Arbeit des Vorstandes und des Aufsichtsrates. Vor dem Hintergrund der nunmehr bekanntgewordenen Vorfälle seit dem Jahr 2005 ist es von entscheidender Bedeutung zu prüfen, ob das Risikomanagement im Hinblick auf die Prozess- und aufsichtsbehördlichen Risiken entsprechend angepasst und überwacht wird. Hierzu kann der Sonderprüfer auch Einsicht in bereits durch die Volkswagen AG in Auftrag gegebene Gutachten zu den einzelnen Themenkomplexen nehmen und diese im Rahmen der Sonderprüfung verwerten, insbesondere die Gutachten der Anwaltskanzlei Jones Day.

Ferner ist es notwendig, die Struktur des internen Kontrollsystems des Konzerns (auch mit Blick auf die Eignung für das Risikomanagement und die künftige Geschäftstätigkeit) und der aktuellen Compliance-Vorkehrungen zwischen Vorstand und Aufsichtsrat zum Gegenstand einer Sonderprüfung zu machen, um auf diese Weise darauf hinzuwirken, dass die maßgeblichen Gesetze und internen Vorgaben für die Zukunft eingehalten werden bzw. Verstöße erschwert werden und etwaiges Fehlverhalten zügig aufgedeckt wird.

Gegenstand der Sonderprüfung soll sein:

1. Die Prüfung der Frage, ob Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Abgasthematik seit dem 01. Januar 2005 respektive 15. Mai 2014 ihre rechtlichen Pflichten verletzt und der Gesellschaft einen Schaden zugefügt haben, insbesondere die Frage wann der Vorstand erstmals Kenntnis von der Abgasthematik hatte oder hätte haben müssen und ob der Vorstand gegen die Ad-Hoc-Publizitätspflicht verstoßen hat, indem er den Kapitalmarkt nicht rechtzeitig über die Abgasthematik aufklärte.
2. Eine Überprüfung der Angemessenheit des internen Risikomanagementsystems.

3. Eine Überprüfung der Compliance-Vorkehrungen zur Aufdeckung und Verhinderung von Gesetzesverstößen, insbesondere technischen Manipulationen.

Die Ergebnisse der Sonderprüfung sollen in einem schriftlichen Prüfungsbericht zusammengefasst werden. Der Vorstand der Volkswagen AG soll den schriftlichen Prüfungsbericht der Sonderprüfer ab Einberufung der ordentlichen Hauptversammlung 2017 den Aktionären der Volkswagen AG auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich machen. In dem schriftlichen Prüfungsbericht sollen die Sonderprüfer erklären, ob die von ihnen erbetenen Auskünfte erteilt und die von ihnen angeforderten Unterlagen vorgelegt wurden, und ob sie bei der Arbeit behindert wurden.

Agenda item 8: Resolution on the appointment of a special auditor in accordance with section 142(1) of the AktG on motion by shareholders represented by the DRS Belgium SCRL

The DRS Belgium SCRL, Brüssel, Belgien, (Deminor Recovery Services) has requested in the name and authorized by the shareholders

- BT Pension Scheme Trustees Limited, London as trustee of BT Pension Scheme, London, UK,
- Arizona PSPRS Trust, Phoenix, USA,
- Andra AP-Fonden, Göteborg, Sweden,
- New York City Employees' Retirement Systems, New York, USA,
- Teachers' Retirement System of the City of New York, New York, USA,
- New York City Police Pension Fund, New York, USA,
- New York City Fire Department Pension Fund, New York, USA,
- New York City Board of Education Retirement System, New York, USA,
- Scottish Widows Investment Solutions Funds ICVC for Fundamental Index Global Equity Fund und European (EX UK) Equity Fund, Edinburgh, UK,
- Abbey Life Assurance Company Limited, London, UK,
- HBOS International Investment Funds ICVC for European Fund, Halifax, UK,
- Aberdeen Investment Funds UK ICVC II for Aberdeen European Equity Enhanced Index Fund, London, UK,
- Scottish Widows Overseas Growth Investment Funds ICVC for European Growth Fund, Edinburgh, UK,
- State Street Trustees Limited as trustee of Aberdeen Capital Trust, London, UK

in accordance with section 122(2) sentence 1 AktG, to amend the Agenda for the Annual General Meeting of Volkswagen Aktiengesellschaft on June 22, 2016 by the following item:

Beschlussfassung über die Bestellung eines Sonderprüfers gemäß § 142 Abs. 1 AktG zur Prüfung der Frage, ob Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder von VW im Zusammenhang mit den Manipulationen an den Emissionswerten von Dieselfahrzeugen seit dem 23. Juni 2006 ihre rechtlichen Pflichten verletzt und der Gesellschaft einen Schaden zugefügt haben.

Namentlich sind im Zusammenhang mit dem Einsatz der Manipulationssoftware insbesondere nachfolgende Geschäftsvorfälle zu prüfen:

1. **Entwicklung des Motortyps EA 189 („Clean-Diesel“) oder sonstiger Aggregate und anschließender Entwicklung der Manipulationssoftware sowie ihres Einsatzes zur vermeintlichen Einhaltung der Emissionsgrenzwerte bei der Zulassung der Aggregate in den USA, in Europa und sonstigen Ländern; Entscheidungsprozess über Auswahl der „technischen Lösung“ zur Einhaltung der Emissionsgrenzwerte bei der Zulassung des Motortyps EA 189 in den USA; Beantragung der Zulassung von Fahrzeugen ausgestattet mit Manipulationssoftware bei der Environmental Protection Agency („EPA“) in den USA und Durchführung der dafür erforderlichen Abgastests.**

Im Jahr 2005 wurde vom VW-Vorstand die strategische Entscheidung getroffen, in dem wichtigen Wachstumsmarkt USA eine Dieselloffensive zu starten. Zu diesem Zweck sollte mit dem Motortyp EA 189 ein neues Diesel-Aggregat entwickelt werden („Clean-Diesel“). Mit dem entwickelten Aggregat konnten aber die strengen US-Grenzwerte für Schadstoffemissionen, auch bekannt unter „Tier-2-Bin-5“, nicht eingehalten werden.

Die Sonderprüfung hat diesbezüglich folgenden Fragen nachzugehen:

- 1.1. Trifft es im Ausgangspunkt zu, dass wenn VW keine Lösung für das mehrfache Überschreiten der strengen Schadstoffgrenzwerte in den USA auf dem Prüfstand gefunden hätte, VW mit seinen Dieselmotoren von dem größten Automarkt der Welt ausgeschlossen worden wäre? Welcher Personenkreis hat sich mit diesem Problem befasst und zu welchem Zeitpunkt wurde klar, dass mit der aktuell eingesetzten Diesel-Technologie die Grenzwerte in den USA nicht eingehalten werden können?
- 1.2. Wann haben Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder von dem Problem erfahren?
- 1.3. Kannten Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder das Problem, dass eine saubere technische Lösung nur mit zusätzlichen Kosten pro Fahrzeug zu realisieren ist? Welche zusätzlichen Kosten wurden in diesem Zusammenhang diskutiert?
- 1.4. Haben Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder Informationen über die Regulierung betreffend Abgasemissionen bei Dieselaggregaten in den USA beziehungsweise Informationen über die rechtlichen Konsequenzen von Verletzungen dieser Vorschriften unternehmensintern oder von Dritter Seite eingeholt oder erhalten?
- 1.5. Welche Person bzw. welcher Personenkreis wurde mit der Entscheidung bezüglich der Umsetzung einer der technischen Optionen beauftragt? Oder hat der Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder diese Entscheidung selber getroffen? Welche Rolle spielte dabei der ehemalige Entwicklungschef, Herr Ulrich Hackenberg? In welchem Zeitraum war das?
- 1.6. Falls die Entscheidung vom Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder auf eine untere Ebene delegiert wurde, welche konkreten Rahmenbedingungen wurden den Ingenieuren gesetzt, um das Problem mit den strengen Grenzwerten zu lösen? Mit welcher Handlungsanweisung hat der Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder den Auftrag gegeben eine Lösung zu erarbeiten?
- 1.7. Zu welchem Zeitpunkt hat VW begonnen verschiedene technische Optionen für das Problem zu erarbeiten? Welche technischen Optionen zur Einhaltung der Grenzwerte wurden erarbeitet? Wurde zu diesem Zeitpunkt bereits die Manipulationssoftware als technische Option diskutiert?

- 1.8. Wer hat die Idee mit der Manipulationssoftware die Abgastests zu manipulieren zuerst geäußert und zu welchem Zeitpunkt? Gab es diesbezüglich eine Präsentation mit Vorschlägen für eine Umsetzung? Wem gegenüber wurde diese Lösung kommuniziert und zu welchen Aktionen hat dies geführt?
- 1.9. Von wem und wann wurde der Einsatz der SCR-Technologie abgelehnt und insbesondere aus welchen Gründen?
- 1.10. Welche Person bzw. welcher Personenkreis hat die Entscheidung getroffen, Manipulationssoftware einzusetzen? Zu welchem Zeitpunkt wurde diese Entscheidung getroffen?
- 1.11. Hat sich ein Mitarbeiter während dieser Zeit mit der Frage beschäftigt, wie hoch das Risiko ist, dass der Einsatz der Manipulationssoftware aufgedeckt wird? Hat sich ein Mitarbeiter in diesem Zusammenhang mit der Höhe des potentiellen wirtschaftlichen Schadens bei einer Aufdeckung beschäftigt? Hatten Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder darüber Kenntnis? Oder haben Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder einen entsprechenden Auftrag erteilt?
- 1.12. Zu welchem Zeitpunkt wurden Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder über die verschiedenen Optionen (einschließlich der Möglichkeit des Einsatzes von Manipulationssoftware) informiert? Wurden die verschiedenen Optionen bzw. die von den Ingenieuren gefundene Lösung vom Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelnen ihrer Mitglieder im Rahmen einer formellen Sitzung oder informell diskutiert? Oder wurden diese Gremien – einschließlich eventueller Ausschüsse oder informeller Gesprächszirkel – vom Informations- und Entscheidungsprozess ausgeschlossen? Falls dies der Fall war, auf welche Weise wurden diese Gremien ausgeschlossen? Wer trägt gegebenenfalls die Verantwortung dafür, dass derart weitreichende und für VW potentiell erheblich gefährdende Entscheidungen vorbei an Vorstand und Aufsichtsrat gefällt werden konnten? War dieses Risiko der erheblichen Gefährdung den Entscheidungsträgern bekannt?
- 1.13. Wie wurde die „Lösung“ für die strengen Grenzwerte innerhalb des Konzerns kommuniziert?
- 1.14. Die EPA überprüft im Rahmen eines Zulassungsverfahrens die Vereinbarkeit von Fahrzeugen auf dem US-amerikanischen Markt mit den dortigen strengen Abgasgrenzwerten. Ausschließlich Fahrzeuge, die die Anforderungen erfüllen erhalten die Zulassung („certificate of conformity“). Wer war für die Antragstellung zu dem Zulassungsverfahren bezüglich der betroffenen Fahrzeuge im Rahmen der VW Organisation verantwortlich? Arbeitet diese Person nach wie vor für das Unternehmen? War die Organisations- und Kontrollstruktur des VW-Konzerns so ausgerichtet, dass bei Verstößen im Rahmen dieses Zulassungsverfahrens der Vorstand hiervon Kenntnis erlangte und, falls nein, warum nicht? War VW zu diesem Zeitpunkt bewusst, dass bei falschen Angaben im Zulassungsverfahren Strafen in Höhe von 37.500 USD pro verkauftem Fahrzeug verhängt werden können? Falls keine Kenntnis darüber bestand, wie ist zu erklären, dass entsprechende Informationen nicht erhoben bzw. nicht weitergeleitet wurden?

2. Zusammenarbeit mit Bosch im Hinblick auf das Steuerungsgerät, welches für die Manipulationen genutzt wurde; Bedenken von Mitarbeitern, Dritten und Behörden und Folgen; Reaktion auf die zwei Studien der EU aus den Jahren 2011 und 2013 zu Abweichungen von Emissionswerten bei Untersuchungen im Labor und auf der Straße.

Verschiedene Presseberichte haben von einem VW Mitarbeiter berichtet, der vor der Nutzung von Software zur Manipulation von Abgastests gewarnt hat. Soweit man aus der Presse erfahren kann, stammt das Steuergerät mit dem die Manipula-

tion möglich wurde von Bosch. Bosch hat, wie der Presse zu entnehmen ist, bereits im Jahr 2007 davor gewarnt, die Software zur Manipulation von Abgastests einzusetzen. Die Europäische Kommission hat in den Jahren 2011 und 2013 zwei Studien veröffentlicht, wonach die Emissionen von Fahrzeugen bei Untersuchungen im Labor im Rahmen von Testzyklen und auf der Straße stark voneinander abweichen. Als eine mögliche Erklärung für diese Abweichung wurden auch „defeat devices“ genannt. Bereits im Jahr 2012 wurde die EU-Kommission von einem Manager eines Zulieferbetriebes darüber informiert, dass die Abgaswerte von Fahrzeugen in Zulassungstests elektronisch von einzelnen Autoherstellern manipuliert werden.

Die Sonderprüfung hat diesbezüglich folgenden Fragen nachzugehen:

- 2.1. Wurde die von den Ingenieuren gefundene „technische Lösung“ – insbesondere der Einsatz von Manipulationssoftware – zu irgendeinem Zeitpunkt intern hinterfragt? Von wem wurden intern Bedenken geäußert und zu welchem Zeitpunkt? Wem gegenüber wurden diese Bedenken geäußert und wie wurde damit umgegangen? Wurden Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder darüber unterrichtet? Warum sind diese Bedenken ohne Folgen geblieben und wer hat die Anweisung dazu gegeben?
- 2.2. Haben externe Dritte bezüglich der technischen Lösung Bedenken geäußert und zu welchem Zeitpunkt (z.B. Zulieferbetrieb, unabhängige Kfz-Werkstätten, Händlernetzwerk, Vertragswerkstätten, Prüforganisationen wie TÜV Nord, TÜV Süd, ATE EL, INTA, CTAG-IDIADA, VCA etc.)? In welcher Form sind diese Bedenken mitgeteilt worden und gegenüber wem wurden diese Bedenken kommuniziert? Zu welchem Zeitpunkt wurden Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder darüber informiert? Was wurde in Folge unternommen?
- 2.3. Wurde VW von Bosch oder von Dritten darüber informiert, dass bestimmte Einsatzweisen des Geräts rechtswidrig sind oder Zweifel hinsichtlich der Rechtmäßigkeit des Einsatzes bestehen? Wer wurde bei VW über solche Informationen unterrichtet und was wurde im Anschluss unternommen? Hatten Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder darüber Kenntnis? Haben die Hinweise von Bosch bzw. Dritten zu einer internen Untersuchung geführt? Wer wurde über die Ergebnisse einer Untersuchung unterrichtet?
- 2.4. Hatte VW Kontakt mit offizieller Seite (z.B. mit der Europäischen Kommission, Kraftfahrtbundesamt, EPA, ICCT etc.) in Zusammenhang mit Abweichungen zwischen Emissionen bei Untersuchungen im Labor im Rahmen von Testzyklen und Emissionen auf der Straße und mit welchem Inhalt? Zu welchem Zeitpunkt gab es den Kontakt und mit welchem Mitarbeiter gab es den Kontakt? Wie wurde diese Information dann innerhalb des Unternehmens weitergeleitet? Wurde seitens VW in Folge untersucht, wie es zu so einer großen Abweichung in den Emissionen kommen konnte? Falls solche Untersuchungen durchgeführt wurden, zu welchem Ergebnis sind diese gekommen? Wurden Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder über den Kontakt mit offizieller Seite bzw. das Ergebnis interner Tests unterrichtet? Welche Maßnahmen wurden diesbezüglich unternommen?
- 2.5. Zu welchem Zeitpunkt wurden von offizieller Seite „Unregelmäßigkeiten“ bei VW festgestellt? Wann wurden die Bedenken von offizieller Seite bei VW bekannt und wer hatte davon Kenntnis? Wie wurde diese Information dann innerhalb des Unternehmens weitergeleitet? Wann wurden Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder darüber unterrichtet? Welche Verfahren wurden deswegen von offizieller Seite eingeleitet und zu welchem Zeitpunkt?
- 2.6. In der Presse wurde bereits im Jahr 2014 die Studie des International Council on Clean Transport („ICCT“) vorgestellt und die Abweichung von Abgaswerten

unter Testbedingungen und auf der Straße mit dem Einsatz von Bordcomputern erklärt, die erkennen, wenn sich das Auto auf einem Rollenprüfstand befindet, und daraufhin in einen optimierten Testmodus schalten (vgl. Artikel des Spiegels vom 28. September 2014 und Artikel vom Handelsblatt vom 15. Oktober 2014). Wurde bei VW diesen Erkenntnissen nachgegangen? Welche Rolle haben dabei der Vorstand und/oder Aufsichtsrat und ihre Mitglieder gespielt?

3. Entscheidung gegen die Beantragung von Rechten zum Schutz der entwickelten Emissionssteuerung.

Volkswagen hat angegeben, eine technische Lösung zur Einhaltung der Grenzwerte gefunden zu haben, die auf die sog. SCR-Technologie ("Add Blue") verzichtet. Wenn diese Technologie tatsächlich existiert, würde dies einen großen technischen Durchbruch bedeuten, der möglicherweise patentierbar ist oder anderweitig geschützt werden kann. Volkswagen scheint aber keine Anstrengungen unternommen zu haben, einen entsprechenden Schutz zu beantragen.

Die Sonderprüfung hat diesbezüglich folgenden Fragen nachzugehen:

- 3.1. Wurde zu irgendeinem Zeitpunkt intern diskutiert einen entsprechenden Schutz zu beantragen?
- 3.2. Welche Personengruppen hatten entsprechende Überlegungen und zu welchem Zeitpunkt? Welche Personengruppe hat sich zu welchem Zeitpunkt und aus welchen Gründen gegen einen Schutz entschieden?
- 3.3. War der Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder über diese Überlegungen informiert und wenn ja, zu welchem Zeitpunkt? Was haben diese Personen in Folge unternommen?

4. Weiterentwicklung der Manipulationssoftware und Implementierung in Fahrzeugen mithilfe von Updates.

Die Manipulationssoftware wurde in den USA seit dem Jahr 2006 eingesetzt und in den folgenden Jahren mehrfach im Rahmen eines Updates „optimiert“. Mit dem Update sollten „Probleme“ behoben werden, die sich daraus ergeben, dass während der Fahrt auf der Straße fälschlicherweise ein Testzyklus erkannt wurde, was zu Motorproblemen führte.

Die Sonderprüfung hat diesbezüglich folgenden Fragen nachzugehen:

- 4.1. Von wem bzw. von welcher Personengruppe wurde dies erkannt?
- 4.2. Wie wurde dieses Problem innerhalb des Konzerns kommuniziert und welche Abteilung war mit der Erarbeitung einer technischen Lösung betraut?
- 4.3. Mit welchen Abteilungen wurden diese Informationen geteilt? Hatten Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder davon Kenntnis?

5. Ausarbeitung und Umsetzung des „Think Blue“-Programms; Aufbau und Umsetzung eines Compliance-Systems zur Einhaltung umweltrechtlicher Vorschriften; Überprüfung der Vereinbarkeit von Fahrzeugen mit Abgasgrenzwerten; Zusammenarbeit des Volkswagen-Konzerns mit verschiedenen Umweltstandards.

In dem Geschäftsbericht des Jahres 2014 der Volkswagen AG heißt es auf S. 169: „Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Techno-

logie- und Produktplanung durch, um Zielverfehlungen bei den Emissionsgrenzen zu vermeiden, die mit erheblichen Sanktionen verbunden wären.“ VW hatte es sich zum Ziel gesetzt bis zum Jahr 2018 der nachhaltigste Autohersteller der Welt zu werden. Dazu hatte Volkswagen das Markenversprechen „Think Blue“ entwickelt. Gleichzeitig war VW in mehreren Umweltstandards vertreten. Die Environmental Protection Agency („EPA“) überprüft im Rahmen eines Zulassungsverfahrens die Vereinbarkeit von Fahrzeugen auf dem US-amerikanischen Markt mit den strengen Abgasgrenzwerten.

Die Sonderprüfung hat diesbezüglich folgenden Fragen nachzugehen:

- 5.1. Welche Maßnahmen wurden getroffen um Verstöße gegen Emissionsgrenzwerte zu vermeiden und zu welchem Zeitpunkt wurden diese Maßnahmen umgesetzt? Welche Funktion hatte dabei Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder?
 - 5.2. Gab es diesbezüglich ein „Compliance“-Programm und wie wurde dieses in der Praxis umgesetzt? Welche Funktion hatte dabei Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder?
 - 5.3. Fanden in regelmäßigen Abständen Audits statt und wenn ja, wann wurden diese mit welchem Ergebnis durchgeführt? Hatten Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder davon Kenntnis?
 - 5.4. Hat VW bei den betroffenen Diesel Modellen einen Abgastest im Prüfstand und / oder auf der Straße in eigener Verantwortung entweder selbst oder durch einen Dienstleister durchgeführt? Welche Ergebnisse wurden festgestellt und wem wurden die Ergebnisse mitgeteilt? Hatten Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder davon Kenntnis?
 - 5.5. Hat der Test „überraschende“ Abweichungen zwischen den Ergebnissen auf der Straße und auf dem Teststand gebracht? Wer wurde hierüber informiert und welche Maßnahmen wurden ergriffen? War der Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder über diese Tests informiert und wenn ja, aber welchem Zeitpunkt? Welche Ergebnisse bezüglich umweltrechtlicher „Compliance“ wurden an den Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder weitergeleitet?
 - 5.6. Was beinhaltete genau das „Think Blue“-Programm und welche Maßnahmen wurden in diesem Zusammenhang umgesetzt? Welche Ebenen von Volkswagen waren an der Umsetzung dieses Vorhabens beteiligt? Welche Funktion kam Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelnen ihrer Mitglieder in diesem Zusammenhang zu?
 - 5.7. Wer war für die Antragstellung zu dem Zulassungsverfahren in den USA bezüglich der betroffenen Fahrzeuge im Rahmen der VW Organisation verantwortlich? Arbeitet diese Person nach wie vor für das Unternehmen? War VW zu diesem Zeitpunkt bewusst, dass bei falschen Angaben im Zulassungsverfahren Strafen in Höhe von 37.500 USD pro verkauftem Fahrzeug verhängt werden können? Hatten Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder davon Kenntnis?
 - 5.8. Gab es ein Programm mit dem Ziel VW in solchen Umweltstandards möglichst positiv zu platzieren? Welche konkreten Maßnahmen wurden in diesem Zusammenhang umgesetzt? Wurden in diesem Zusammenhang falsche Informationen weitergeleitet?
- 6. Zusammenarbeit mit den US-Behörden Environmental Protection Agency („EPA“) und California Air Resources Board („CARB“) bei deren Ermittlungen der Grenzwertüberschreitungen von VW-Fahrzeugen seit Mai 2014; Zusammenarbeit mit dem Department of Justice („DOJ“) nach Einleitung des Ermittlungsverfahrens gegen die Volkswagen Aktiengesellschaft; Reaktion auf die**

Information des ehemaligen Vorstandschefs des Tochterunternehmens Volkswagen Group of America, Herrn Michael Horn, über den Verstoß gegen US-Emissionsvorgaben; Information des ehemaligen Vorstandsvorsitzenden Prof. Dr. Winterkorn im Mai 2014 und dann im November 2014 über die starke Abweichung der realen Abgasemissionen von Dieselfahrzeugen; Rückruf von rund 500.000 Fahrzeugen in den USA im Dezember 2014.

Im Mai 2014 haben die US-Behörden Environmental Protection Agency („EPA“) und California Air Resources Board („CARB“) begonnen, die sehr hohen Abgaswerte von einigen VW-Modellen näher zu untersuchen. Der ehemalige Vorstandschef des Tochterunternehmens Volkswagen Group of America, Herr Michael Horn, hat am 8. Oktober 2015 unter Eid vor Abgeordneten des Ausschusses für Energie und Handels des US-Kongresses zugegeben, dass er bereits im Frühjahr 2014 von möglichen Verstößen gegen US-Emissionsregeln erfahren habe. Auch war ihm bewusst, dass die Environmental Protection Agency („EPA“) in diesem Fall Strafen verhängen könne. Herr Horn sagte, er sei danach davon ausgegangen, dass die Ingenieure des Konzerns mit der EPA an einer Lösung arbeiten. Im März 2016 teilte die Konzernführung der Volkswagen Aktiengesellschaft mit, dass der ehemalige Vorstandsvorsitzende Herr Prof. Dr. Winterkorn bereits im Mai 2014 und erneut im November 2014 darüber informiert worden sei, dass manche VW-Modelle unter Realbedingungen das 10-40-Fache der erlaubten Stickoxid-Werte ausstoßen. Im Dezember 2014 hat VW in den USA eine Rückrufaktion wegen „eines Softwarefehlers“ bekannt gegeben.

Die Sonderprüfung hat diesbezüglich folgenden Fragen nachzugehen:

- 6.1. Wer wurde zu welchem Zeitpunkt bei VW und in welcher Form über die Untersuchung der Behörden unterrichtet? Wie wurde diese Information innerhalb des Konzerns weitergeleitet und welche Personen wurden zu welchem Zeitpunkt informiert? Hatten Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder Kenntnis davon? Wie wurde mit dieser Information weiter verfahren?
- 6.2. Was haben die internen Kontrollinstanzen („Controlling“) unternommen, nachdem im Jahr 2014 die Untersuchungen in den USA begonnen hatten? Zu welchem Zeitpunkt hat das Controlling von dem Verfahren in den USA erfahren? Welche Rolle hat in diesem Zusammenhang Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne Mitglieder gespielt? Wurde Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne Mitglieder über Tätigkeiten des Controlling informiert und gab es in Folge Anweisungen an das Controlling? Was wurde in Folge unternommen?
- 6.3. Von wem hat Herr Horn Kenntnis über mögliche Verstöße gegen US-Emissionsregeln erlangt?
- 6.4. Wer wurde zu welchem Zeitpunkt in welcher Form über einen Verstoß informiert?
- 6.5. Wer war Autor der beiden Memos an Herrn Prof. Dr. Winterkorn, welche Informationen haben diese enthalten und wer hatte von diesen Memos, neben Herrn Prof. Dr. Winterkorn und dem Autor, noch Kenntnis?
- 6.6. Was wurde seitens des Vorstands und/oder Aufsichtsrats bzw. der einzelnen Mitglieder unternommen, um der Sache auf den Grund zu gehen und welche Ergebnisse hat die Untersuchung gebracht?
- 6.7. Welche internen Kontrollinstanzen („Controlling“) gab es zu diesem Zeitpunkt, um Rechtsverstöße bzw. strafrechtliches Verhalten aufzudecken?
- 6.8. Wer wurde über die Ergebnisse der Untersuchung informiert, und zu welchem Zeitpunkt?
- 6.9. Wurden vor bzw. nach Einleiten des Verfahrens durch das Department of Justice („DOJ“) im VW Konzern insbesondere in den USA im großen Umfang Informationen vernichtet? Gibt es eine Möglichkeit zu rekonstruieren um welche

Informationen es sich handelt und welchen Inhalt diese Informationen hatten? In welchem Zeitraum wurden die Akten vernichtet? Welche Personen haben Akten vernichtet und insbesondere auf wessen Anweisung? Gibt es diesbezüglich eine formelle oder informelle Handlungsanweisung?

- 6.10. Welche Fahrzeuge waren von der Rückrufaktion Ende 2014 betroffen? Waren auch bzw. hauptsächlich die Fahrzeuge betroffen, in denen eine Manipulationssoftware eingebaut war?
- 6.11. Aus welchen Gründen wurde die Rückrufaktion eingeleitet und welche Personen waren bei der Entscheidung involviert? Waren auch Vorstand und/oder Aufsichtsrat bzw. einzelne Mitglieder eingeweiht? Was wurde genau im Rahmen der Rückrufaktion an den Fahrzeugen verbessert?
- 6.12. Gab es intern Meinungsverschiedenheiten zu der Rückrufaktion insbesondere im Hinblick auf die Kommunikation und bezüglich der Frage, wie das erkannte Problem behoben werden kann? Welche Meinungen wurden diskutiert und welche Meinung vertrat Vorstand und/oder Aufsichtsrat bzw. die einzelnen Mitglieder?
- 6.13. Warum wurde beschlossen, dass die wirklichen Hintergründe für die Rückrufaktion nicht veröffentlicht werden? Wer im Konzern kam in diesem Zusammenhang darauf, dass „defeat devices“ eingesetzt wurden und zu welchem Zeitpunkt? Gegenüber wem wurde das kommuniziert und in welcher Form? Wurde darüber auch der Vorstand und/oder Aufsichtsrat bzw. einzelne Mitglieder der Organe informiert? Was hat der Vorstand und/oder Aufsichtsrat bzw. deren Mitglieder in Folge unternommen?
- 6.14. Offizielle Dokumente, die von den US-Behörden veröffentlicht wurden, zeigen, dass VW bereits seit Mitte des Jahres 2014 Kenntnis von den Untersuchungen der US-Behörden EPA und CARB gehabt hat. Welche Maßnahmen sieht das interne Compliance System in solchen Fällen vor und wurden diese entsprechend ergriffen. Falls die internen Vorgaben nicht eingehalten wurden, warum und an welcher Stelle hat das System versagt? Welche Personen und Abteilungen haben zu welchem Zeitpunkt erstmals Kenntnis über die Einleitung des Verfahrens erlangt? Was wurde bei Volkswagen als Reaktion auf die Untersuchung unternommen? Wann hatten der Vorstand und/oder Aufsichtsrat und ihre Mitglieder davon Kenntnis und was wurde in Folge unternommen?

7. Vorbereitung und Veröffentlichung der Geschäftsberichte für das Jahr 2014 und der vorgehenden Jahre, in welchen die Gefahr von Sanktionen bei Verstößen gegen Emissionsgrenzen angesprochen wurde; Erfolgte oder unterbliebene Ermittlung der finanziellen Konsequenzen von Abgasmanipulationen.

Am 22. September 2015 gab Volkswagen bekannt, dass für die finanziellen Konsequenzen im Rahmen der „Diesel-Thematik“ 6,5 Mrd. EUR ergebniswirksam zurückgestellt werden. Finanzexperten schätzen die tatsächlichen Kosten zur weltweiten Aufarbeitung des Skandals jedoch weit höher ein, da alleine in den USA Strafzahlungen pro verkauftem Fahrzeug in Höhe von 37.500 USD anfallen können. Am 22. April 2016 wurden die Rückstellungen von VW auf 16,2 Mrd. EUR erhöht. Soweit öffentlich bekannt, wurde vor September 2015 keine Rückstellung im Zusammenhang mit der „Diesel-Thematik“ gebildet.

Die Sonderprüfung hat diesbezüglich folgenden Fragen nachzugehen:

- 7.1. Ab welchem Zeitpunkt wurden die finanziellen Konsequenzen des Dieselskandals innerhalb des Konzerns diskutiert? Welche Ebenen bzw. Personen waren daran beteiligt?
- 7.2. Welche Kosten wurden dabei berücksichtigt (Strafzahlungen, Rückrufaktionen in einzelnen Ländern, Schadensersatzansprüche von Kunden in USA und Eu-

ropa, Umsatzrückgang aufgrund von Vertrauensverlusten, notwendige Rabattaktionen, Zurückziehen von Zulassungsanträgen in USA für einzelne Modelle...)?

- 7.3. Welche Funktion kam Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelnen ihrer Mitglieder in diesem Zusammenhang zu? Wann wurde der Vorstand und/oder Aufsichtsrat oder einzelne ihrer Mitglieder über die möglichen finanziellen Folgen informiert?
- 7.4. Von welchen Kosten ging VW anfänglich aus und wie hat sich die Kostenschätzung mit der Zeit verändert? Hat VW bezüglich der Kosten des Skandals Schätzungen von externen Dritten erhalten? Wenn ja, von wem und welche Einschätzung wurde gegeben und welche Kosten wurden dabei berücksichtigt? Wie lautete der genaue Auftrag der Analyse und von wem wurde die Analyse beauftragt?
- 7.5. Wie viele Fahrzeuge, die mit den betroffenen Motoren ausgerüstet waren, wurden in den einzelnen Jahren zwischen 2006 und 2015 jeweils in den USA, Deutschland und den übrigen EU-Staaten verkauft und ausgeliefert?
- 7.6. Wie ist es möglich, dass vor dem 22. September 2015 keine Rückstellung gebildet wurde und dann nur einen Tag später eine Rückstellung in Höhe von 6,5 Mrd. EUR erforderlich war? Welche neuen Informationen hat VW nach dem 20. September 2015 erlangt, die eine so hohe Rückstellung rechtfertigen?

Der Sonderprüfer soll bei allen vorgenannten Geschäften zu 1 bis 7 insbesondere auch prüfen:

- ob und gegebenenfalls ab wann aktuelle und/oder ehemalige Mitglieder des Vorstands und/oder des Aufsichtsrats von VW von dem Einsatz der Manipulationssoftware bei Dieselmotoren wussten oder hätten wissen müssen;
- ob und gegebenenfalls auf welche Weise aktuelle und/oder ehemalige Mitglieder des Vorstands und/oder des Aufsichtsrats von VW selbst Handlungen zum Einsatz der Manipulationssoftware vorgenommen oder sonst veranlasst haben oder Maßnahmen zur Verhinderung ihres Einsatzes unterlassen haben;
- ob die aktuellen und/oder ehemaligen Mitglieder des Vorstands und/oder des Aufsichtsrats der Volkswagen Aktiengesellschaft ihren Kontroll- und Unternehmensorganisationspflichten ordnungsgemäß nachgekommen sind; diesbezüglich spielt auch eine Rolle, wie die Organisation bezüglich dem Informationsfluss ausgestaltet war und ob der Vorstand alle wichtigen Informationen erlangen konnte;
- ob Aktionäre oder andere Dritte im Sinne von § 117, 311, 317 AktG Einfluss auf Entwicklung oder Einsatz manipulierender Software bei Dieselmotoren ausgeübt oder deren Beendigung verhindert oder sonst beeinträchtigt haben;
- ob aktuelle und/oder ehemalige Mitglieder des Vorstands und/oder des Aufsichtsrats der Volkswagen Aktiengesellschaft eine Arbeitsorganisation und ein Arbeitsumfeld schafften oder nicht beseitigten, das es den handelnden Personen erlaubte bzw. sich diese sogar dazu genötigt sahen, die Abgaswerte bei Dieselmotoren zu manipulieren;
- seit wann aktuelle und/oder ehemalige Mitglieder des Vorstands und/oder des Aufsichtsrats der Volkswagen Aktiengesellschaft wussten oder wissen mussten, dass jedenfalls die Möglichkeit der Verletzung wesentlicher Verhaltenspflichten durch die Mitarbeiter des Volkswagen-Konzerns im Zusammenhang mit der Manipulation von Abgaswerten bestand;
- welche Maßnahmen aktuelle und/oder ehemalige Mitglieder des Vorstands und/oder des Aufsichtsrats der Volkswagen Aktiengesellschaft unternommen haben, um interne und externe Hinweise auf die Verletzung wesentlicher Verhaltenspflichten durch

die Mitarbeiter des Volkswagen-Konzerns im Zusammenhang mit Manipulationen von Abgaswerten zu überprüfen; insbesondere, ob alle angemessenen und notwendigen Handlungen unternommen wurden, um interne und externe Hinweise auf die Verletzung wesentlicher Verhaltenspflichten durch die Mitarbeiter des Volkswagen-Konzerns im Zusammenhang mit der Manipulation von Abgaswerten zu entdecken und zu überprüfen;

- welches Reporting und Compliance-Management-System eingerichtet war und wie sichergestellt wurde, dass die Vorgaben dieses Systems beachtet wurden, um eine Verletzung wesentlicher Verhaltenspflichten durch die Mitarbeiter des Volkswagen-Konzerns im Zusammenhang mit der Entwicklung und Produktion von Fahrzeugen zu verhindern, insbesondere wie die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben die Abgasgrenzwerte in den jeweiligen Zielmärkten betreffend gewährleistet werden sollte;
- ob aktuelle und/oder ehemalige Mitglieder des Vorstands und/oder des Aufsichtsrats der Volkswagen Aktiengesellschaft ihren Pflichten zur Errichtung eines wirksamen Compliance-Management-Systems ordnungsgemäß nachgekommen sind; und
- ob und inwieweit aktuelle und/oder ehemalige Mitglieder des Vorstands und/oder des Aufsichtsrats der Volkswagen Aktiengesellschaft Anweisungen erteilt oder sonst hinreichende Vorkehrungen dafür getroffen haben, dass alle Mitarbeiter im Volkswagen-Konzern mit sämtlichen zuständigen nationalen Behörden im Zusammenhang mit der Manipulation von Abgaswerten vollumfänglich zusammenarbeiten, oder ob sie zuließen, dass die Untersuchungen behindert oder Beweismittel im nennenswerten Umfang vernichtet wurden.

Als Sonderprüfer wird

Herr Kai Schumacher
c/o Alix Partners GmbH
Sendlinger Strasse 12
80331 München
Deutschland

ersatzweise für den Fall, dass Herr Schumacher das Amt binnen zwei Wochen nicht annehmen kann oder will

BANSBACH GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft
Steuerberatungsgesellschaft
Gänsheidestraße 67-74
70184 Stuttgart
Deutschland

ersatzweise für den Fall, dass die Bansbach GmbH das Amt binnen zwei weiterer Wochen nicht annehmen kann oder will

Forensic Risk Alliance (FRA)
Audrey House
16-20 Ely Place
London EC1N 6SN
England

ersatzweise für den Fall, dass FRA das Amt binnen zwei weiterer Wochen nicht annehmen kann oder will

RGL Forensics

**Borngasse 3B
65510 Idstein
Deutschland**

bestellt.

Für den Fall, dass der Sonderprüfer RGL Forensics das Amt binnen weiterer zwei Wochen nicht annehmen kann oder will, soll der Präsident des Landgerichts Hannover einen anderen Sonderprüfer, der über die erforderlichen Voraussetzungen verfügt, bestimmen.

Der Sonderprüfer kann die Unterstützung von fachlich qualifizierten Personen, insbesondere von Personen mit Kenntnissen in dem Aufbau und der Unterhaltung von Compliance-Management-Systemen und/oder von Personen mit relevanten technischen Kenntnissen und/oder mit Kenntnissen in der Branche der Gesellschaft heranziehen. Der Sonderprüfer kann sich zudem rechtlich beraten lassen, insbesondere hinsichtlich der Pflichten von Organmitgliedern.

Die Ergebnisse der Sonderprüfung sollen in einem schriftlichen Prüfungsbericht zusammengefasst werden. Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft soll den schriftlichen Sonderprüfungsbericht unverzüglich nach seiner Fertigstellung, voraussichtlich jedoch zur Einberufung der ordentlichen Hauptversammlung 2017 den Aktionären der Volkswagen Aktiengesellschaft zugänglich machen. In dem schriftlichen Prüfbericht sollen die Sonderprüfer erklären, ob die von ihnen erbetenen Auskünfte erteilt und die von ihnen angeforderten Unterlagen vorgelegt und ob sie bei der Arbeit behindert wurden.

Begründung:

Die Volkswagen Aktiengesellschaft gab Ende September 2015 bekannt, das Anwaltsbüro Jones Day mit der Aufklärung der Abgasmanipulationen beauftragt zu haben. Diese Untersuchung erfüllt aber aus verschiedenen Gründen nicht die Anforderungen an die erforderliche Aufklärung der Aktionäre:

- Der Bericht der Kanzlei Jones Day sollte mit umfangreichen Zwischenergebnissen der Untersuchung dem sogenannten Diesel-Ausschuss des Aufsichtsrats ursprünglich bereits am 10. April 2016 Auskunft über die wichtigsten Fragen geben. Diese Sitzung fiel jedoch aus. Auch die ursprünglich geplante Veröffentlichung des Zwischenberichts Ende April wurde verschoben. Am Freitag dem 22. April 2016 hat die Volkswagen AG bekanntgegeben, dass eine Veröffentlichung der Zwischenergebnisse Ende April 2016 „nicht akzeptable Risiken“ mit sich bringen würde. Ein konkreter Zeitplan wurde dabei nicht genannt und die Veröffentlichung auf unabsehbare Zeit verschoben. Die Entscheidung, ob und wann Ergebnisse aus dem Jones Day Report veröffentlicht werden liegt damit alleine beim Aufsichtsrat von VW und ob diesem eine Veröffentlichung „opportun“ erscheint. Die Aktionäre können sich daher nicht sicher sein, **ob und in welcher Form** sie Zugang zu dem Bericht erhalten.
- In der Zwischenzeit hat VW auf einzelne angebliche Zwischenergebnisse der Prüfung von Jones Day Bezug genommen. In einer Pressemitteilung von Anfang März 2016 weist der Vorstand „nach sorgfältiger Prüfung durch interne und externe Rechtsexperten“ jedwede Verantwortung für die Ereignisse im Zusammenhang mit der Abgasaffäre von sich und macht alleine Mitarbeiter „auf Ebene unterhalb des Konzern-Vorstands“ für den Einsatz der Manipulationssoftware verantwortlich. Andere möglicherweise belastende Ergebnisse werden dagegen nicht veröffentlicht. Es entsteht damit der Eindruck, dass VW den Jones Day Report strategisch nutzt, um einen „op-

portunen“ Teilaspekt der Wahrheit bereits heute ans Licht zu bringen, während andere möglicherweise belastende Fakten verschwiegen werden („**Rosinenpicken**“).

- In der vorliegenden Tagesordnung wird den Aktionären seitens VW der Beschluss über die Entlastung von Vorstand und Aufsichtsrat empfohlen. Gleichzeitig werden den Aktionären aber weitergehende Informationen aus dem Jones Day Report verwehrt („Volkswagen bedauert ausdrücklich, dass eine Veröffentlichung von Zwischenergebnissen der Untersuchung von Jones Day nach wie vor mit unvertretbaren Risiken für den Konzern verbunden wäre und daher auch zum jetzigen Zeitpunkt nicht erfolgen kann. Aus diesem Grund sind derzeit auch **nähere Ausführungen zu der Empfehlung zur Entlastung nicht möglich.**“). Dem berechtigten Informationsbedürfnis der Aktionäre als den wirtschaftlichen Eigentümern der Gesellschaft wird damit ein wichtiges Recht verwehrt. Es ist für die Anteilseigner nicht möglich bezüglich dieser Tagesordnungspunkte eine informierte Entscheidung zu treffen.
- Jones Day wurde ausweislich der Pressemitteilung von VW vom 11. Mai 2016 vom Aufsichtsrat damit beauftragt zu prüfen, ob nach derzeitigem Kenntnisstand „eindeutige und schwerwiegende Pflichtverletzungen von aktuellen oder ehemaligen Vorstandsmitgliedern“ festzustellen sind. Damit ist der **Rahmen der Untersuchung** aber zu eng gesteckt. Zum einen beschränkt sich damit die Prüfung auf Pflichtverletzungen des Vorstandes. Mögliche Pflichtverletzungen des Aufsichtsrats wegen Verletzung eigener Pflichten werden damit von Jones Day überhaupt nicht untersucht, insbesondere wie die Manipulation 10 Jahre unentdeckt bleiben konnte. Zum anderen werden nur „eindeutige und schwerwiegende“ Pflichtverletzungen untersucht. Der Haftungsmaßstab von beispielsweise §§ 93, 116 AktG ist aber die sog. „einfache Fahrlässigkeit“ und nicht eine „eindeutige und schwerwiegende“ Pflichtverletzung. Diese Fragestellung wird aber von Jones Day offensichtlich überhaupt nicht untersucht. Es ist damit anzunehmen, dass die von der Kanzlei Jones Day aktuell stattfindenden Untersuchungen solche Gesichtspunkte außer Acht lässt oder nicht hinreichend würdigt, die zu der Beantwortung der Frage nach der Verantwortung von Organmitgliedern des VW-Konzerns relevant sind.
- Insbesondere bei VW gibt es eine enge Verknüpfung zwischen Aufsichtsrat und Vorstand. So ist der **ehemalige Vorstand Herr Hans Dieter Pötsch jetzt als Vorsitzender des Aufsichtsrats für die Aufklärung der Ereignisse in einem Zeitraum verantwortlich**, als dieser selber noch Vorstand war. Der Aufsichtsrat hat den Bericht von Jones Day in Auftrag gegeben und hat damit weitreichende Kompetenzen, auf die Untersuchung Einfluss zu nehmen (z.B. durch das zu enge Stecken des Prüfungsauftrages).

Mit der Bestellung eines unabhängigen Sonderprüfers soll sichergestellt werden, dass die notwendigen Sachverhaltsfeststellungen durch Jones Day getroffen oder gegebenenfalls durch den Sonderprüfer zeitnah getroffen werden.

VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT
The Board of Management

Wolfsburg, May 2016