Die Abgasthematik

Effektive technische Lösungen bereitstellen. Der Wahrheit auf den Grund gehen und daraus lernen. Die Chance für eine grundlegende Neuausrichtung nutzen.

UNREGELMÄSSIGKEITEN BEI EMISSIONEN

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation" die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_X)-Emissionen festgestellt wurden. Uns wird vorgeworfen, bei bestimmten Vierzylinder-Dieselmotoren der Baujahre 2009 bis 2015 im Prüfstandsbetrieb mittels einer nicht angegebenen Motorsteuerungssoftware die US-amerikanischen Vorgaben zu NO_X-Emissionen umgangen zu haben, um die Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) kündigte im gleichen Zusammenhang eigene Untersuchungen an. Im Zuge der Veröffentlichungen von EPA und CARB nahmen Behörden weltweit in weiteren Rechtsordnungen ihre eigenen Untersuchungen auf. Volkswagen räumte am 22. September 2015 öffentlich Unregelmäßigkeiten ein.

Am 2. November 2015 gab die EPA ebenfalls in Form einer „Notice of Violation" bekannt, dass auch bei der Software von Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 TDI mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten aufgedeckt worden seien. Auch in diesem Zusammenhang kündigte die CARB eigene Untersuchungen an.

Außerdem ergaben sich im Rahmen der internen Untersuchungen Anhaltspunkte dafür, dass bei der Bestimmung des CO_2-Wertes für die Typzulassung von Fahrzeugen in den EU28-Staaten Unregelmäßigkeiten zunächst nicht ausgeschlossen werden konnten.

UMFANGREICHE UNTERSUCHUNGEN DURCH VOLKSWAGEN

Volkswagen hat darauf umfassend reagiert und treibt die Aufklärung der Unregelmäßigkeiten mit Hochdruck voran. Hierzu hat das Unternehmen neben internen auch externe Untersuchungen beauftragt. Die externe Untersuchung erfolgt unter Einbeziehung von externen Rechtsanwälten in Deutschland und den USA. Um die Untersuchungen im Rahmen der Sachverhaltsaufklärung zu unterstützen, hatte der Konzernvorstand ein zeitlich begrenztes Kooperationsprogramm für alle Tarifmitarbeiter etabliert.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat einen Sonderausschuss gebildet, der sämtliche Vorgänge im Zusammenhang mit der Abgasthematik für den Aufsichtsrat koordiniert. Weitere Informationen zum Sonderausschuss Dieselmotoren finden Sie im Bericht des Aufsichtsrats auf den Seiten 12 bis 17. Die Volkswagen AG hat die US-amerikanische Anwaltskanzlei Jones Day mit einer sogenannten „External Investigation" beauftragt. Es handelt sich dabei um eine unabhängige und aufwendige Untersuchung zur Dieselthematik. Jones Day informiert die Gesellschaft laufend über die aktuellen Ergebnisse der Untersuchung.

Zudem erstattete die Volkswagen AG im September 2015 Strafanzeige bei der zuständigen Staatsanwaltschaft Braunschweig.

Wir arbeiten mit allen zuständigen Behörden zusammen, um die Sachverhalte vollumfänglich und transparent aufzuklären. Jones Day unterstützt die Volkswagen AG bei der Kooperation mit den Justizbehörden.

DIESELTHEMATIK

Vierzylinder-Dieselmotoren

In seiner Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 informierte der Volkswagen Konzern darüber, dass Fahrzeuge mit Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen Auffälligkeiten bezüglich ihrer NO_X-Emissionen aufweisen. Ursache ist eine innermotorische Steuerungssoftware. Diese Fahrzeuge waren und sind technisch sicher und fahrbereit.

BETROFFENE VIERZYLINDER-DIESELMOTOREN

2,0 L TDI	1,6 L TDI	1,2 L TDI
6.608 Tsd.	3.665 Tsd.	468 Tsd.

VOLKSWAGEN PKW	AUDI	ŠKODA	SEAT	VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE
5.642 Tsd.	2.410 Tsd.	1.224 Tsd.	695 Tsd.	770 Tsd.

EU28	USA/KANADA	REST DER WELT
8.494 Tsd.	608 Tsd.	1.639 Tsd.

Für die drei europäischen Varianten des betroffenen Motortyps EA 189 stehen technische Lösungen bereit, die vom deutschen Kraftfahrtbundesamt gegenüber der Volkswagen AG und der AUDI AG grundsätzlich genehmigt wurden. Die Konzernmarken SEAT und ŠKODA haben von den jeweils zuständigen Typgenehmigungsbehörden – dem Spanischen Industrieministerium und der Vehicle Certification Agency in Großbritannien – ebenfalls grundsätzliche Genehmigungen erhalten. Wir arbeiten nun mit Hochdruck an der Umsetzung der technischen Lösungen, um die Einhaltung aller gesetzlichen Anforderungen in den EU28-Staaten sicherzustellen. Der Rückruf der volumenstärksten Variante 2,0 l TDI hat bereits im Januar 2016 begonnen. Voraussichtlich zum Ende des zweiten Quartals startet der Rückruf des 1,2 l TDI. Bei diesen Motorvarianten wird ein Software-Update durchgeführt. Der Start der Umsetzungsphase für den 1,6 l TDI ist für das dritte Quartal geplant, da die hier zusätzlich erforderliche Hardware-Änderung einen zeitlichen Vorlauf benötigt. Bei diesen Motoren mit 1,6 l Hubraum wird vor dem Luftmassenmesser ein sogenannter Strömungsgleichrichter eingesetzt, der die Messgenauigkeit erhöht und in Kombination mit einer erneuerten Software die Diesel-Einspritzmenge optimiert. Nach aktueller Planung wird sich die gesamte Umsetzung der Maßnahmen mindestens über das volle Kalenderjahr 2016 erstrecken. Die Halter der betroffenen Fahrzeuge werden von Volkswagen darüber informiert, wann ihr Wagen das Update und gegebenenfalls die Hardware-Änderung erhält. Volkswagen garantiert, dass die Maßnahmen kostenlos umgesetzt werden.

Zudem verzichtet die Volkswagen AG gegenüber Fahrzeugkunden außerhalb der USA und Kanada ausdrücklich bis zum 31. Dezember 2017 auf die Erhebung der Verjährungseinrede im Hinblick auf etwaige Ansprüche, die im Zusammenhang mit der in Fahrzeugen mit Motortyp EA 189 eingebauten Software bestehen.

In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in der Schweiz, Australien und in der Türkei – basiert die nationale Typengenehmigung auf einer vorherigen Anerkennung der EG/ECE-Typgenehmigung. Mit den Behörden dieser Staaten stehen wir ebenfalls in engem Kontakt, um entsprechende Maßnahmen abzustimmen.

In Nordamerika sind drei Varianten bestimmter Vierzylinder-Dieselmotoren betroffen. Aufgrund deutlich strengerer NO_X-Grenzwerte ist es in den USA eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass alle gültigen Emissionsgrenzen eingehalten werden. Volkswagen befindet sich in intensivem Austausch mit den Behörden EPA und CARB zu angemessenen Abhilfemaßnahmen. Das Lösungskonzept für Nordamerika stellen wir vor, sobald es mit den zuständigen Behörden abgestimmt ist. Die jeweiligen US-Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben einen Verkaufsstopp für alle betroffenen Neuwagen in den USA und Kanada ausgesprochen.

Aufklärung bei den Vierzylinder-Dieselmotoren schreitet voran

In die Aufklärung sind insgesamt rund 450 interne und externe Experten involviert. Die Untersuchungen erfolgen in einem zweigeteilten Prozess: Die Konzern-Revision, für die Experten aus verschiedenen Konzernunternehmen zu einer Task Force zusammengezogen wurden, fokussierte sich im Auftrag von Aufsichtsrat und Vorstand auf die Prüfung relevanter Prozesse, auf Berichts- und Kontrollsysteme sowie die begleitende Infrastruktur. Ihre Erkenntnisse stellte die Konzern-Revision den externen Experten von Jones Day zur Verfügung. Die international renommierte Anwaltssozietät ist in einem zweiten Handlungsstrang von der Volkswagen AG mit der vollständigen Aufklärung des Sachverhalts und der Verantwortlichkeiten beauftragt worden. Jones Day wird dabei operativ von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft Deloitte unterstützt.

Die Sonderuntersuchung beinhaltet das Führen von Informationsgesprächen mit Mitarbeitern und Führungskräften, die von Jones Day als relevante Informationsträger im Zusammenhang

mit der Dieselthematik identifiziert wurden. Überdies wertet Jones Day Dokumente und Daten (beispielsweise E-Mails) aus und führt auf der Grundlage von für die Aufklärung des Sachverhalts relevanten Dokumenten Folgegespräche. Zudem werden etwaige Beziehungen zwischen den verschiedenen Untersuchungsgebieten analysiert und diesbezügliche Sachverhaltserkenntnisse zusammengeführt.

Nach derzeitigem Erkenntnisstand der Konzern-Revision gab es in der Vergangenheit neben individuellem Fehlverhalten auch Prozessdefizite im Bereich der Technik. Das galt zum Beispiel für die Test- und Freigabeprozesse bei den Motorsteuergeräten, die nicht dazu geeignet waren, den Einsatz der fraglichen Software zu verhindern. Die Konzern-Revision hat zu den Schwachstellen konkrete Abhilfemaßnahmen vorgeschlagen. Der Fokus liegt hier darauf, Prozesse in der Technik klarer zu strukturieren und besser zu systematisieren. So werden beispielsweise die Prozesse und Strukturen zur Freigabe der Software für Motorsteuergeräte neu ausgerichtet – mit geschärften und verbindlich fixierten Kompetenzen und Verantwortlichkeiten.

Eine zentrale Konsequenz, die wir bereits aus den Erkenntnissen der Konzern-Revision gezogen haben, ist eine weitreichende Änderung der Prüfungspraxis im technischen Bereich. So hat Volkswagen beschlossen, dass Emissionstests künftig grundsätzlich extern und unabhängig überprüft werden. Außerdem werden stichprobenhafte Real-Life-Tests zum Emissionsverhalten auf der Straße eingeführt.

Weiterhin wurde mit einem neuen Regelungswerk zum Vorgehen in der Steuergeräte-Software-Entwicklung, der Emissionstypisierung und dem Eskalationsmanagement das interne Kontrollsystem optimiert.

Während die Prozessanalyse der Konzern-Revision bereits abgeschlossen ist, wird sich die Arbeit von Jones Day noch deutlich über das Jahr 2016 erstrecken. Grund für die unterschiedliche Untersuchungsdauer ist zum einen, dass die externen Ermittler sehr große Datenmengen zu sichten haben: Bis Ende Dezember wurden über 100 Terabyte gesichert und mehr als 1.500 elektronische Datenträger von etwa 380 Mitarbeitern eingesammelt. Zum anderen geht es bei der Aufklärung des Sachverhalts um Verantwortlichkeiten im juristischen Sinne: Erkenntnisse müssen daher nicht nur plausibel und stimmig, sondern auch gerichtsfest sein.

Als weitere unmittelbare Folge der bisherigen Erkenntnisse aus den internen beziehungsweise externen Untersuchungen wurden Mitarbeiter aus den betroffenen Bereichen freigestellt.

Auf Basis des bisher gesichteten Materials konnten der Ursprung der Dieselthematik wie auch ihre Entwicklung weitgehend nachvollzogen werden. Ausgangspunkt war rückblickend die strategische Entscheidung einer groß angelegten Dieseloffensive in den USA im Jahr 2005. Zu diesem Zweck sollte mit dem Motortyp EA 189 ein neues Diesel-Aggregat entwickelt werden, das leistungsstark ist und zugleich kosteneffizient produziert werden kann.

Die US-Grenzwerte für Schadstoffemissionen sind streng. Nach dem damals strengsten Standard in den USA durften nur 31 mg/km NO_x emittiert werden – rund ein Sechstel der zu jener Zeit in Europa gültigen Euro-5-Norm. Bei der Konstruktion moderner Dieselmotoren stehen Techniker und Ingenieure vor der Herausforderung, dass Maßnahmen zur NO_x-Reduktion grundsätzlich dazu führen, dass bei anderen Parametern (beispielsweise CO_2) Abstriche gemacht werden müssen.

Um diesen Zielkonflikt im Rahmen der Zeit- und Kostenvorgaben für den EA 189 zufriedenstellend zu lösen, entschloss sich nach bisherigem Erkenntnisstand in der Folgezeit eine Gruppe von Personen, die im Einzelnen aktuell noch ermittelt werden, auf Ebenen unterhalb des Konzern-Vorstands im Bereich Aggregate-Entwicklung dazu, die Motorsteuerungssoftware zu verändern. Mit diesem Eingriff in die Software wurden auf dem Teststand Abgaswerte erzeugt, die sich signifikant von den unter realen Fahrbedingungen erzeugten Werten unterschieden.

Außerhalb der vorgenannten Gruppe von Personen hatte nach aktuellem Stand zumindest der damalige und jetzige Vorstand der Volkswagen AG zum damaligen Zeitpunkt keine Kenntnis von dem Einsatz einer unzulässigen Motorsteuerungssoftware. Auch nach Veröffentlichung der International Council on Clean Transportation (ICCT)-Studie im Mai 2014 wurden die Auffälligkeiten nach derzeitigem Erkenntnisstand von den damals zuständigen Vorstandsmitgliedern zunächst als technisches Problem betrachtet, welches sich nicht grundlegend von anderen, in einem Automobilkonzern zum Alltag gehörenden, technischen Problemen unterschied. Bei den in den Folgemonaten durchgeführten, internen Abgasmessungen wurden die der ICCT-Studie zugrunde liegenden Prüfanordnungen wiederholt und die ungewöhnlich hohen NO_x-Emissionen bestätigt. Dieses Ergebnis wurde der CARB mitgeteilt und gleichzeitig angeboten, im Rahmen einer ohnehin geplanten Servicemaßnahme in den USA eine Neukalibrierung der Dieselmotoren vom Typ EA 189 vorzunehmen. Diese Maßnahme wurde durch den Ausschuss für Produktsicherheit (APS), dem unter anderem Mitarbeiter der Bereiche Technische Entwicklung, Qualitätssicherung, Vertrieb, Produktion, Logistik, Beschaffung und Rechtswesen angehören, im Rahmen der im Konzern bestehenden Prozesse bewertet und beschlossen. Dem APS kommt im internen Kontrollsystem der Volkswagen AG somit eine zentrale Rolle zu. Es gibt derzeit keine belastbaren Erkenntnisse, dass aus dem APS den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen eine unzulässige Software-Veränderung als Ursache der Auffälligkeiten berichtet wurde. Viel-

mehr war weiterhin die Erwartung dieses Personenkreises zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses, dass die Auffälligkeiten im Rahmen einer Feldmaßnahme mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben seien. Nach derzeitigem Kenntnisstand wurden die konkreten Hintergründe der Auffälligkeiten für die mit der Sache befassten Vorstandsmitglieder erst sukzessive deutlich. Erst im Sommer 2015 wurde belastbar erkannt, dass Ursache für die Auffälligkeiten eine Software-Veränderung war, welche als sogenanntes „Defeat Device" im Sinne des US-amerikanischen Umweltrechts zu qualifizieren ist. Dies mündete in der Offenlegung des „Defeat Device" gegenüber der EPA/CARB am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der mit der Sache befassten Vorstandsmitglieder nicht in einem grundlegend anderen Umfang wie in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte auf der Einschätzung einer in den USA für Zulassungsfragen einbezogenen Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Erst mit der aus Sicht von Volkswagen überraschenden Veröffentlichung einer „Notice of Violation" durch die EPA am 18. September 2015 über den Sachverhalt und die möglichen finanziellen Auswirkungen stellte sich die Situation dann deutlich anders dar.

Sechszylinder-Dieselmotoren

Am 2. November 2015 gab die EPA bekannt, dass sie festgestellt hat, dass die Software bei Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 TDI mit 3,0 l Hubraum sogenannte Auxiliary Emission Control Devices (AECDs) enthält, die bei der US-Typzulassung nicht hinreichend beschrieben worden seien. Ebenfalls am 2. und ergänzend am 25. November 2015 veröffentlichte die CARB Vorwürfe, dass durch die Verwendung einer Motorsteuerungssoftware gesetzliche Vorgaben zu NO_X-Emissionen im Prüfstandsbetrieb umgangen wurden.

BETROFFENE DIESELMOTOREN VOM TYP V6 TDI 3,0 L

VOLKSWAGEN	AUDI	PORSCHE
34 Tsd.	61 Tsd.	18 Tsd.

Nach Gesprächen mit den Behörden EPA und CARB informierte Audi am 23. November 2015 die Öffentlichkeit darüber, dass Parameter der Software überarbeitet werden, um sie in den USA erneut zur Genehmigung vorzulegen. Die technischen Lösungen werden umgesetzt, sobald sie von den Behörden freigegeben sind. Betroffen sind rund 113 Tsd. Fahrzeuge der Modelljahre 2009 bis 2016 der Marken Audi, Volkswagen Pkw und Porsche in den USA und Kanada. Die jeweiligen US-Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben einen Verkaufsstopp für alle betroffenen Neuwagen in den USA und Kanada ausgesprochen.

Aufklärung bei den Sechszylinder-Dieselmotoren

Audi bestätigte, dass insgesamt drei AECDs im Rahmen der US-Zulassungsdokumentation nicht offengelegt worden waren.

Zur Aufklärung wurde bei Audi eine interne Task-Force gegründet, Gremien mit den erforderlichen Ressourcen ausgestattet und ein Kooperationsprogramm für Tarifmitarbeiter angeboten. Die Kanzlei Jones Day führt auch hier unabhängige und aufwendige Untersuchungen durch.

Die amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur Information durch die US-Umweltschutzbehörde EPA im November 2015 keine Kenntnisse vom Vorliegen der durch die Behörden inzwischen als Rechtsverstöße qualifizierten Sachverhalte im Zusammenhang mit den V6 TDI 3,0 l-Motoren hatten.

Organisatorische und prozessuale Verbesserungspotenziale, die im Zusammenhang mit der Dieselthematik sichtbar wurden, gehen wir konsequent an.

Das U.S. Department of Justice (DoJ) hat am 4. Januar 2016 im Auftrag der EPA eine Klage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG sowie gegen weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die zivilrechtlich geltend gemachten Ansprüche basieren auf dem Vorwurf durch den Einsatz von illegaler Software (Defeat Device) gegen das amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, den Clean Air Act, verstoßen zu haben. Die Klage umfasst sowohl die Vier- als auch die Sechszylinder-Dieselmotoren, wobei konzernintern für die Vierzylinder-Dieselmotoren die Volkswagen AG und für die V6 TDI 3,0 l -Motoren die AUDI AG die Entwicklungsverantwortung trägt.

CO_2-Thematik

Im Rahmen der internen Untersuchungen aller Dieselmotoren hatten wir zudem zunächst festgestellt, dass Unregelmäßigkeiten bei der Bestimmung des CO_2-Wertes für die Typzulassung von Fahrzeugen in den EU28-Staaten nicht ausgeschlossen werden konnten: Bei der CO_2-Zertifizierung einiger Fahrzeugmodelle

schienen zu niedrige CO_2- und damit auch Verbrauchswerte angegeben worden zu sein. Wir informierten am 3. November 2015 die Öffentlichkeit darüber, dass rund 800.000 Fahrzeuge, überwiegend mit Dieselmotoren, betroffen sein könnten und schätzten die wirtschaftlichen Risiken auf zunächst 2 Mrd. €.

Aufklärung der CO_2-Thematik

Die durchgeführten Ermittlungen zu möglicherweise rechtswidrigen Manipulationen der CO_2-Werte haben die Annahmen für die erwartete Ergebnisbelastung nicht bestätigt. Nur einen Monat später konnten wir die Öffentlichkeit am 9. Dezember 2015 informieren, dass die Aufklärung der CO_2-Thematik weitgehend abgeschlossen wurde. Nach umfassenden internen Prüfungen und Messkontrollen stellten wir nur bei einer sehr begrenzten Anzahl von Motor-Getriebe-Varianten der Marke Volkswagen Pkw leichte Abweichungen fest. Diese Varianten werden unter behördlicher Aufsicht bei einem neutralen technischen Dienst überprüft. Die Abweichungen zwischen Angaben und Prüfstandswerten betragen im Durchschnitt wenige Gramm CO_2. Technische Maßnahmen an den Fahrzeugen sind nicht notwendig. Die Realverbrauchswerte der Kunden ändern sich nicht. Bei den betroffenen Varianten werden die Genehmigungswerte im Rahmen üblicher Prozesse angepasst.

AUSWIRKUNGEN AUF DEN VOLKSWAGEN KONZERN

Operatives Ergebnis 2015

Aufgrund der Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren wurden insbesondere für anstehende technische Maßnahmen, Rückkäufe, kundenbezogene Maßnahmen sowie Rechtsrisiken Risikovorsorgen in Höhe von insgesamt 16,2 Mrd. € im Operativen Ergebnis erfasst.

Die zunächst eingeschätzten Sondereinflüsse aufgrund der CO_2-Thematik haben sich nicht bestätigt.

Wir haben die Ergebnisziele des Konzerns entsprechend angepasst, die Investitionsplanung überarbeitet und die laufenden Effizienzprogramme intensiviert.

Rechtsrisiken

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehen unterschiedliche Rechtsrisiken. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der umfassenden und aufwendigen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die dafür gebildeten Rückstellungen in Höhe von 7,0 Mrd. € zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Zu den Rechtsrisiken gehören (ausführliche Informationen finden Sie auf den Seiten 182 bis 185):

- Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)
- Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
- Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
- Verfahren in den USA/Kanada

Sollten sich diese Rechtsrisiken verwirklichen, kann dies zu erheblichen finanziellen Belastungen führen.

Weitere Risiken aus der Abgasthematik finden Sie im Risiko- und Chancenbericht auf Seite 173.

Ratings und Rankings

Infolge der Abgasthematik hat Moody's Investors Service im November 2015 die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG um jeweils eine Stufe von P–1 auf P–2 und von A2 auf A3 herabgestuft. Die langfristigen Ratings für die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH wurden von Aa3 auf A1 zurückgestuft. Die Rating-Agentur hat den Ausblick für die Gesellschaften von stabil auf negativ gesenkt.

Standard & Poor's hat im Zusammenhang mit den Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns zunächst im Oktober 2015 die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH um jeweils eine Stufe auf A–2 beziehungsweise A– gesenkt.

In einem weiteren Schritt hat Standard & Poor's im Dezember 2015 infolge der Abgasthematik die langfristigen Ratings für die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG von A– auf BBB+ herabgestuft. Der Ausblick für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH wurde auf negativ gesetzt.

Aktienkursentwicklung

Nach Bekanntwerden der Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren und den daraus resultierenden öffentlichen Spekulationen zu möglicherweise zu erwartenden Konsequenzen kam es Mitte September 2015 zu einem erheblichen Rückgang der Kurse der Stamm- und Vorzugsaktien der Volkswagen AG. Nachdem die Volkswagen Aktien zu Beginn des vierten Quartals den niedrigsten Tagesschlusskurs des Jahres verzeichnet hatten, erholten sie sich vorübergehend von dem deutlichen Rückgang. Infolge der Mitteilung, dass wir im Rahmen der internen Untersuchungen aller Dieselmotoren Unregelmäßigkeiten bei der Bestimmung des CO_2-Wertes für die Typzulassung von Fahrzeugen in den EU28-Staaten zunächst nicht ausschließen konnten, tendierten die Notierungen beider Aktiengattungen erneut schwächer. Im weiteren Verlauf des vierten Quartals führten die Informationen über technische Lösungen für unsere Kunden in den EU28-Staaten zur Behebung der Unregelmäßig-

keiten bei NO_X-Emissionen sowie die Aufklärung der CO_2-Thematik zu steigenden Kursen unter deutlichen Schwankungen.

Personalveränderungen

Der Vorsitzende des Vorstands der Volkswagen AG, Prof. Dr. Martin Winterkorn hat die Verantwortung für die zuvor bekannt gewordenen Unregelmäßigkeiten bei Dieselmotoren übernommen und sein Amt am 25. September 2015 niedergelegt.

Mit Wirkung zum 26. September 2015 berief der Aufsichtsrat der Volkswagen AG Herrn Matthias Müller zum Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG.

Zum 1. Januar 2016 hat Frau Dr. Christine Hohmann-Dennhardt das neu geschaffene Ressort für Integrität und Recht im Vorstand der Volkswagen AG übernommen. Dies ist ein klares Zeichen dafür, dass wir diesen Themen einen sehr hohen Stellenwert beimessen.

NEUAUFSTELLUNG DES KONZERNS

Der Konzernvorstand hat Ende Oktober 2015 einen 5-Punkte-Plan zur Neuaufstellung des Konzerns vorgestellt. Erste und wichtigste Priorität ist es, für unsere Kunden technische Lösungen bereitzustellen und dazu eng mit den Behörden zusammenzuarbeiten. An zweiter Stelle gilt es, die unabhängige, systematische Aufklärung der Ereignisse in aller Konsequenz fortzuführen und abzuschließen. Es geht um die Aufarbeitung des Geschehenen und die Analyse, wie es dazu kommen konnte – mit dem Ziel sicherzustellen, dass so etwas künftig nicht wieder passieren kann. Die dritte Priorität ist die Umsetzung der neuen Konzernstruktur. Der Volkswagen Konzern wird künftig dezentraler geführt. Marken und Regionen erhalten mehr Eigenständigkeit. Damit verteilen wir die Verantwortung auf mehr Schultern, stärken das unternehmerische Denken und Handeln und werden in unseren Entscheidungen und Prozessen schlanker, schneller und effizienter. Der Konzernvorstand konzentriert sich vor allem auf seine Kernaufgabe: das Vorantreiben der großen, übergreifenden Zukunftsthemen sowie auf Synergien, Steuerung und Strategie. Der vierte Punkt betrifft die Neuausrichtung von Kultur und Führungsverhalten bei Volkswagen. Eine neue Denkweise zu etablieren, braucht Zeit. Eine offene und ehrliche Kommunikation, der konstruktive Umgang mit Fehlern sowie mehr Mut und Innovationskraft beschreiben die Art, wie wir Dinge angehen wollen. Der fünfte Punkt schließlich ist die neue Zielsetzung. Mit der Strategie 2018 hat der Volkswagen Konzern im Jahr 2008 ein starkes Signal gesetzt – und die Eckpunkte bleiben unverändert gültig: es geht um zufriedene Kunden, motivierte Mitarbeiter, exzellente Qualität der Produkte und Dienstleistungen, nachhaltige Profitabilität sowie ökologische Verantwortung. Zudem wurde mit „Future Tracks“ (siehe auch Seite 132) bereits wertvolle Vorarbeit bei Zukunftsthemen wie der Elektromobilität, dem digitalen Wandel und neuen Geschäftsmodellen geleistet. Auf dieser Grundlage erarbeiten wir die Strategie 2025 für den Volkswagen Konzern, mit der wir die technologischen und strategischen Weichen für die kommenden zehn Jahre stellen.

AN UNSERE STAKEHOLDER

Volkswagen duldet keine Regel- und Gesetzesverstöße. Die Unregelmäßigkeiten widersprechen allem, für das Volkswagen steht. Das Vertrauen unserer Kunden und der Öffentlichkeit ist und bleibt unser wichtigstes Gut. Es tut uns aufrichtig leid, dass wir unsere Stakeholder enttäuscht haben. Wir werden alles Erforderliche tun, damit sich derartige Vorkommnisse nicht wiederholen können und setzen alles daran, das Vertrauen vollständig wiederzugewinnen.