



# REPORT

2022

Kombinierter  
Geschäfts- und  
Nachhaltigkeitsbericht

# Liebe Leser\_innen,

keine Frage: 2022 war ein herausforderndes Jahr. Ein Jahr, geprägt von einer schwierigen Weltwirtschaftslage, stark steigenden Energiepreisen und anhaltenden Versorgungsengpässen. Ein Jahr, in dem uns der Krieg in der Ukraine so grausam überrascht hat und unsere Solidarität und unseren Zusammenhalt gefordert hat wie lange nicht. Gleichzeitig haben wir zusammen – als Team der Markengruppe Premium – viel erreicht und mit hohem Einsatz und großem Zusammenhalt aller Mitarbeitenden ein Operatives Ergebnis<sup>1</sup> in Rekordhöhe von 7,6 Mrd. EUR erzielt. Wie wir die Herausforderungen des vergangenen Jahres gemeistert haben, ist eine enorme Leistung, für die ich unseren mehr als 87.000 Mitarbeitenden weltweit danke. Das Ergebnis zeigt: Zusammen steuern wir die Markengruppe Premium mit Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati erfolgreich durch stürmische Zeiten – immer den Blick nach vorn gerichtet.

Ein Meilenstein in 2023 wird der Produktionsstart der Audi Q6 e-tron Familie in Ingolstadt auf der flexiblen Fahrzeugarchitektur Premium Platform Electric (PPE) sein. Die PPE bietet perfekte Voraussetzungen für unsere zukünftigen vollelektrischen Fahrzeuge. Für die nächste Stufe der Digitalisierung setzen wir dabei erstmals die neue Generation der einheitlichen Elektronikarchitektur E<sup>3</sup> ein, die wir gemeinsam mit CARIAD, der konzerneigenen Softwareeinheit des Volkswagen Konzerns, entwickeln.

Parallel stellen wir unsere Standorte auf die Elektromobilität um. Ab 2029 werden alle Audi Werke mindestens ein vollelektrisches Modell fertigen. Immer im Blick behalten wir dabei den ökologischen Fußabdruck unserer Fahrzeuge und senken diesen über den gesamten Lebenszyklus weiter. Wir reduzieren CO<sub>2</sub>-Emissionen auf verschiedensten Ebenen des Unternehmens, angefangen bei der konsequenten Umsetzung unserer Roadmap E über Projekte zur Kreislaufwirtschaft bis hin zum Umweltprogramm Mission:Zero. Vorreiter sind unsere Werke in Brüssel, Győr sowie die Böllinger Höfe in Neckarsulm. Dort produzieren wir bereits heute bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>2</sup>. Und erste Bauteile in unseren Fahrzeugen stammen schon heute anteilig aus Sekundärmaterial.

Technologische Innovationen für eine nachhaltige Premiummobilität erfordern Pioniergeist, Fachwissen und gute Ideen.



Technologische Innovationen für eine nachhaltige Premiummobilität erfordern Pioniergeist, Fachwissen und gute Ideen. “

## Markus Duesmann

Vorsitzender des Vorstands, AUDI AG



<sup>1</sup> nach Sondereinflüssen

<sup>2</sup> Unter bilanzieller CO<sub>2</sub>-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund\_innen, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Fahrzeug auf Seite 1: Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

Die richtigen Fachkräfte zu haben, ist eine zentrale Voraussetzung für unseren Erfolg. Dies fördern wir durch moderne und flexible Arbeitsbedingungen und bieten unseren Mitarbeitenden gezielte Weiterbildungen für zukünftige Berufsfelder, wie beispielsweise beim Aufbau unserer neuen Batteriemontage am Standort Ingolstadt. Bis 2025 investieren wir dafür rund 500 Mio. EUR.

Audi hat den Weg für die Zukunft frühzeitig in der Strategie „Vorsprung 2030“ formuliert und damit mutig die Weichen gestellt. Wir setzen klar auf Elektromobilität. Die steigende Nachfrage nach unseren E-Modellen bestätigt uns und ist gleichzeitig Ansporn, weiter mit Entschiedenheit und Begeisterung an unserem Produktportfolio zu arbeiten. Dabei hilft uns der Teamgeist in der Markengruppe Premium. Er treibt uns täglich an. Mit ihm können und werden wir die Zukunft weiterhin erfolgreich gestalten. Gemeinsam. Entschieden. Zuversichtlich.

Ihr  
Markus Duesmann

**Berichtszeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2022**

Redaktionsschluss 15. Februar 2023  
Veröffentlichung 16. März 2023  
Veröffentlichung des letzten Berichts 17. März 2022  
Berichtszyklus jährlich

Die Angaben im Bericht beziehen sich auf den Audi Konzern. Sofern nur einzelne Gesellschaften, Standorte oder Marken angesprochen sind, ist dies entsprechend vermerkt. Die Kennzahlen zu Mitarbeitenden beziehen sich, sofern nicht anders gekennzeichnet, auf den jeweiligen Jahresendstand. Alle EUR-Werte sind jeweils für sich gerundet, was in der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen kann.

GRI 2-2; 2-3

# Inhalt

## Kombinierter Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2022

Lamborghini Huracán STO<sup>1</sup>, Audi e-tron GT quattro<sup>2</sup>, Bentley Batur<sup>3</sup> und Ducati Streetfighter V2 Storm (v.l.)

### Auftakt & Strategie

**04** **Kurzporträt**  
Übersicht über die Standorte und Produktionszahlen 2022 der Markengruppe Premium

**10** **Mit Resilienz zum Erfolg**  
Wie gestaltet Audi Vorsprung bei wesentlichen Themen? Die Vorstände im Interview



**Markus Duesmann**  
Vorsitzender des Vorstands, AUDI AG

**18** **So kommt Audi an**  
Audi hat die Chancen und Risiken seines Handelns im Blick – auch dank der Einbindung seiner Stakeholder

### Wirtschaften & Integrität

**21** **Zahlen & Fakten**  
Finanzielle Highlights 2022 und Prognose der Markengruppe für 2023

**23** **Finanzielle Lage**  
Halbleiterkrise, Ukrainekrieg, Inflation: Die Ergebnisse des Audi Konzerns in einem Jahr voller Herausforderungen

**38** **EU-Taxonomie**  
Wie nachhaltig wirtschaftet der Audi Konzern? Wichtige Ergebnisse und Aktivitäten

**49** **Ethisches Führen**  
Drei Expertinnen über Integrität, Governance und Führungskultur bei den Vier Ringen

**53** **Markengruppe Premium**  
Bericht über die Erfolge und Strategien von Bentley, Lamborghini und Ducati

### Anhang

**110** UN Global Compact und die UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDG)  
**111** Nachhaltigkeitsprogramm  
**123** Nachhaltigkeitskennzahlen

**133** Verbrauchs- und Emissionsangaben  
**136** Vermerk der Wirtschaftsprüfer\_innen  
**138** GRI-Inhaltsindex  
**155** Impressum

<sup>1</sup> Lamborghini Huracán STO: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 13,9 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 331 g/km (WLTP)\*

<sup>2</sup> Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>3</sup> Bentley Batur: Dieses Modell ist ausverkauft und wird nicht mehr zum Verkauf angeboten.

<sup>4</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

### Produkte & Services

**59** **Innere Werte**  
Wie Digitalisierung und Nachhaltigkeit das Interieur verändern – eine Zeitreise

**64** **Erfolgreich aufgeladen**  
Neue Audi Q8 e-tron<sup>4</sup> Familie und voller Fokus auf Lade-services: So treibt Audi die Transformation hin zur E-Mobilität

**68** **So sicher sind Audi E-Modelle**  
So entwickelt Audi sichere E-Autos, die bei Crashtests mit Bestnote bestehen

**73** **Audi trumpft sportlich auf**  
2022 war ein gutes Jahr für Audi Sport, ab 2026 wartet eine neue Herausforderung auf die Vier Ringe – in der Formel 1

### Wertschöpfung & Produktion

**80** **Mission:Zero feiert Erfolge**  
Wie das Umweltprogramm für Fortschritte auf dem Weg zur nachhaltigen Produktion und Logistik sorgt

**88** **Zurück in ein neues Leben**  
Audi erprobt mit dem Pilotprojekt MaterialLoop, wie Circular Economy funktionieren kann

**93** **Verantwortung übernehmen**  
Wie Audi die Nachhaltigkeit in der Lieferkette stärkt

### Mitarbeitende & Gesellschaft

**101** **Nachhaltigkeit auf allen Ebenen**  
Drei Beispiele, wie Mitarbeitende ESG-Themen steuern und welche Arbeitsumgebung Audi dafür schafft

**106** **Transformation aus eigener Kraft**  
So bereitet Audi seine Belegschaft mit Aus- und Weiterbildungsprogrammen auf zukünftige Technologien vor – ein Besuch in der neuen Batteriemontage

# Kurzporträt

Die Markengruppe Premium vereint einige der erfolgreichsten Automobil- und Motorradmarken im Premium-, Luxus- und Supersportwagensegment. Dies umfasst die Entwicklung, Produktion sowie den Vertrieb von Fahrzeugen und die damit korrespondierenden Services. Die Steuerung der Markengruppe Premium<sup>1</sup> erfolgt durch die AUDI AG, die seit 2020 eine 100-prozentige Tochter der Volkswagen AG ist.

2022 hat die Markengruppe 1.614.231 (1.680.512)<sup>2</sup> Automobile der Marke Audi<sup>3</sup>, 15.174 Luxusmodelle der Marke Bentley<sup>4</sup>, 9.233 (8.405)<sup>2</sup> Supersportwagen und Super-SUV der Marke Lamborghini sowie 61.562 (59.447)<sup>2</sup> Motorräder der Marke Ducati an Kund\_innen ausgeliefert.

Weltweit arbeiteten zum Stand 31. Dezember 2022 87.342<sup>4</sup> (85.350)<sup>2</sup> Mitarbeitende für den Audi Konzern, davon 55.623 (59.027)<sup>2</sup> in Deutschland. Der Stammsitz befindet sich in Ingolstadt.

Die Markengruppe Premium<sup>1</sup> ist weltweit mit seinen Vertriebspartnerunternehmen in mehr als 100 Märkten präsent und produzierte mit seinen Partnerfirmen im Jahr 2022 an 22 (20)<sup>2</sup> Standorten<sup>5</sup> in 13 (12)<sup>2</sup> Ländern. Im Berichtszeitraum sind das Mehrmarkenwerk in Ningbo (China) sowie durch die Konsolidierung von Bentley das Werk Crewe (Vereinigtes Königreich) neu hinzugekommen. In São José dos Pinhais (Brasilien) wurde die Produktion wieder aufgenommen, während die SKD-Fertigung<sup>6</sup> für Audi in Kaluga (Russland)<sup>7</sup> seit März 2022 ausgesetzt ist.

## Standortübersicht für 2022:



### GRI 2-1

<sup>1</sup> Die Markengruppe Premium beschreibt den Audi Konzern mit den Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati. Im Folgenden werden die Begriffe „Audi Konzern“ und „Markengruppe Premium“ synonym verwendet. Wesentliche konsolidierte Gesellschaften sind im [Fact Pack](#) zu finden.

<sup>2</sup> Die Werte in Klammern stellen die jeweiligen Vorjahreswerte dar.

<sup>3</sup> Die Werte für Kraftstoff- und Stromverbräuche sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen: [siehe Seite 133-135](#). Nicht spezifisch ausgewiesen sind allroad, PHEV und CNG (g-tron).

<sup>4</sup> Die Konsolidierung der Marke Bentley erfolgte zum 1. Januar 2022. Die Produktions- und Auslieferungszahlen enthalten 2022 erstmalig Modelle der Marke Bentley.

Auch die Anzahl der Mitarbeitenden enthält erstmalig Mitarbeitende der Marke Bentley.  
<sup>5</sup> Standorte Stand 31. Dezember 2022

<sup>6</sup> Fertigung von Semi-Knocked-Down(SKD)-Fahrzeugen. Bei diesem Verfahren werden die Automobile zunächst vollständig aufgebaut. Anschließend werden sie teilzerlegt und als Bausatz nach Kaluga bzw. São José dos Pinhais transportiert. Die Montage erfolgt nach den technischen und qualitativen Vorgaben der AUDI AG.

<sup>7</sup> Produktionszeit Januar 2022 bis März 2022. Vor dem Hintergrund des russischen Angriffs auf die Ukraine hatte der Konzernvorstand von Volkswagen Anfang März entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf Weiteres einzustellen.



MITTELMEER

**1 Crewe, Vereinigtes Königreich**  
**Bentley Motors Ltd.<sup>4</sup>**  
**16.385 Fahrzeuge**  
 Bentayga  
 Continental GT,  
 Continental GTC  
 Flying Spur

**2 Brüssel, Belgien**  
**AUDI BRUSSELS S.A./N.V.**  
**50.302 Fahrzeuge**  
 e-tron, e-tron S  
 e-tron Sportback, e-tron S Sportback  
 Q8 e-tron, Q8 Sportback e-tron  
 SQ8 e-tron, SQ8 Sportback e-tron

**3 Neckarsulm, Deutschland**  
**AUDI AG, Audi Sport GmbH**  
**149.127 Fahrzeuge**  
 A4 Limousine  
 A5 Cabriolet, S5 Cabriolet  
 A6 allroad quattro  
 A6 Limousine, S6 Limousine,  
 A6 Avant, S6 Avant, RS 6 Avant  
 A7 Sportback, S7 Sportback,  
 RS 7 Sportback  
 A8, S8, A8 L, S8 L  
 e-tron GT quattro, RS e-tron GT  
 R8 Coupé, R8 Spyder

**4 Zwickau, Deutschland**  
**Volkswagen AG**  
**51.685 Fahrzeuge**  
 Q4 e-tron  
 Q4 Sportback e-tron

**5 Ingolstadt, Deutschland**  
**AUDI AG**  
**332.981 Fahrzeuge**  
 A3 Limousine, S3 Limousine,  
 RS 3 Limousine  
 A3 Sportback, S3 Sportback,  
 RS 3 Sportback  
 A4 allroad quattro  
 A4 Limousine, S4 Limousine  
 A4 Avant, S4 Avant, RS 4 Avant  
 A5 Coupé, S5 Coupé, RS 5 Coupé  
 A5 Sportback, S5 Sportback,  
 RS 5 Sportback  
 Q2, SQ2

**6 Kaluga, Russland**  
**Volkswagen Group RUS**  
**633 Fahrzeuge<sup>7</sup>**  
 Q7<sup>6</sup>, Q8<sup>6</sup>, SQ7<sup>6</sup>, SQ8<sup>6</sup>

**7 Bratislava, Slowakei**  
**VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.**  
**89.208 Fahrzeuge**  
 Q7, SQ7  
 Q8, SQ8, RS Q8

**Legende**

**in 2022 produzierte Fahrzeuge**

- 150.001 bis 420.000
- 50.001 bis 150.000
- 10.001 bis 50.000
- 0 bis 10.000

**8 Győr, Ungarn**  
**Audi Hungaria Zrt.**  
**170.018 Fahrzeuge**  
 Q3, RS Q3  
 Q3 Sportback, RS Q3 Sportback  
 TT Coupé, TTS Coupé, TT RS Coupé  
 TT Roadster, TTS Roadster,  
 TT RS Roadster

**9 Sant'Agata Bolognese, Italien**  
**Automobili Lamborghini S.p.A.**  
**9.925 Fahrzeuge**  
 Aventador Coupé, Aventador Roadster  
 Huracán Coupé, Huracán Spyder  
 Urus

**10 Bologna, Italien**  
**Ducati Motor Holding S.p.A.**  
**57.380 Fahrzeuge**  
 DesertX, Diavel, Hypermotard,  
 Monster, Multistrada,  
 Panigale (Superbike),  
 Scrambler,  
 Streetfighter, SuperSport

**11 Martorell, Spanien**  
**SEAT, S.A.**  
**58.826 Fahrzeuge**  
 A1 allstreet, A1 Sportback  
 RS 3 Limousine

<sup>4</sup> Die Konsolidierung der Marke Bentley erfolgte zum 1. Januar 2022. Die Produktions- und Auslieferungszahlen enthalten 2022 erstmalig Modelle der Marke Bentley. Auch die Anzahl der Mitarbeitenden enthält erstmalig Mitarbeitende der Marke Bentley.

<sup>6</sup> Fertigung von Semi-Knocked-Down (SKD) Fahrzeugen. Bei diesem Verfahren werden die Automobile zunächst vollständig aufgebaut. Anschließend werden sie zerlegt und als Bausatz nach Kaluga bzw. São José dos Pinhais transportiert. Die Montage erfolgt nach den technischen und qualitativen Vorgaben der AUDI AG.

<sup>7</sup> Produktionszeit Januar 2022 bis März 2022. Vor dem Hintergrund des russischen Angriffs auf die Ukraine hatte der Konzernvorstand von Volkswagen Anfang März entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf Weiteres einzustellen.



**1** Changchun, China  
FAW-Volkswagen  
Automotive Co., Ltd.  
409.930 Fahrzeuge  
A4 L Limousine,  
A6 L Limousine  
e-tron  
Q5 L, Q5 L Sportback

**2** Tianjin, China  
FAW-Volkswagen  
Automotive Co., Ltd.  
77.022 Fahrzeuge  
Q3, Q3 Sportback

**3** Qingdao, China  
FAW-Volkswagen  
Automotive Co., Ltd.  
69.785 Fahrzeuge  
A3 L Limousine  
A3 Sportback

**4** Anting, China  
SAIC Volkswagen  
Automotive Co., Ltd.  
9.561 Fahrzeuge  
A7 L Limousine  
Q5 Roadjet e-tron

**5** Ningbo, China  
SAIC Volkswagen  
Automotive Co., Ltd.  
2.042 Fahrzeuge  
Q6 Roadjet

**6** Foshan, China  
FAW-Volkswagen  
Automotive Co., Ltd.  
37.912 Fahrzeuge  
Q2 L, Q2 L e-tron  
Q4 e-tron

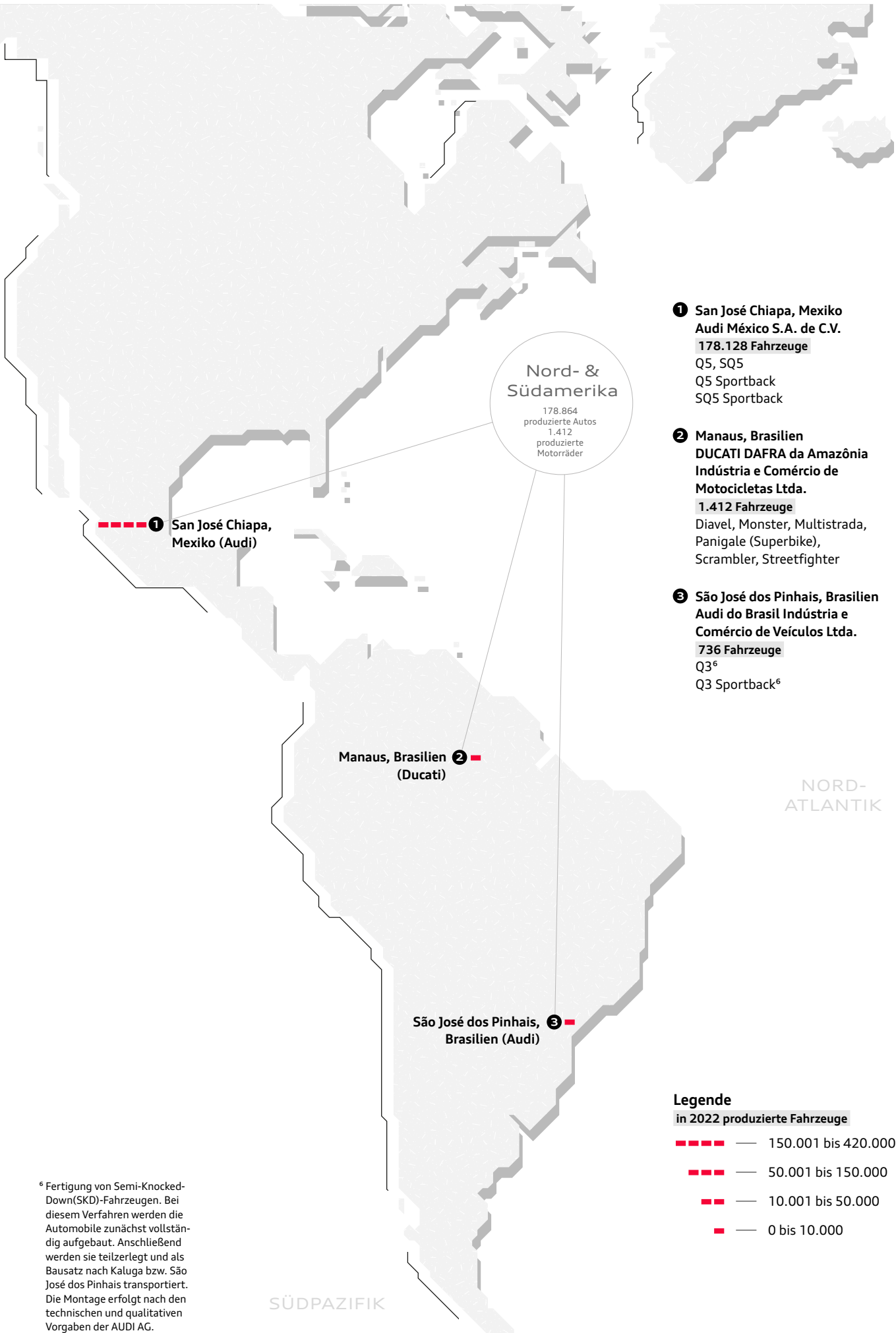
**7** Amphur Pluakdaeng, Thailand  
Ducati Motor (Thailand) Co., Ltd.  
11.503 Fahrzeuge  
DesertX, Diavel, Hypermotard,  
Monster, Multistrada,  
Panigale (Superbike), Scrambler,  
Streetfighter, SuperSport

**8** Aurangabad, Indien  
ŠKODA AUTO Volkswagen  
India Private Limited  
3.690 Fahrzeuge  
A4 Limousine  
A6 Limousine  
Q5  
Q7

**Legende**

in 2022 produzierte Fahrzeuge

- ████████ — 150.001 bis 420.000
- ██████ — 50.001 bis 150.000
- ████ — 10.001 bis 50.000
- ██ — 0 bis 10.000



**Nord- & Südamerika**

178.864  
produzierte Autos  
1.412  
produzierte  
Motorräder

**1** San José Chiapa,  
Mexiko (Audi)

**2** Manaus, Brasilien  
(Ducati)

**3** São José dos Pinhais,  
Brasilien (Audi)

**1** San José Chiapa, Mexiko  
Audi México S.A. de C.V.  
178.128 Fahrzeuge  
Q5, SQ5  
Q5 Sportback  
SQ5 Sportback

**2** Manaus, Brasilien  
DUCATI DAFRA da Amazônia  
Indústria e Comércio de  
Motocicletas Ltda.  
1.412 Fahrzeuge  
Diavel, Monster, Multistrada,  
Panigale (Superbike),  
Scrambler, Streetfighter

**3** São José dos Pinhais, Brasilien  
Audi do Brasil Indústria e  
Comércio de Veículos Ltda.  
736 Fahrzeuge  
Q3<sup>6</sup>  
Q3 Sportback<sup>6</sup>

NORD-  
ATLANTIK

SÜDPAZIFIK

**Legende**

in 2022 produzierte Fahrzeuge

- ████████ — 150.001 bis 420.000
- ██████ — 50.001 bis 150.000
- ████ — 10.001 bis 50.000
- ██ — 0 bis 10.000

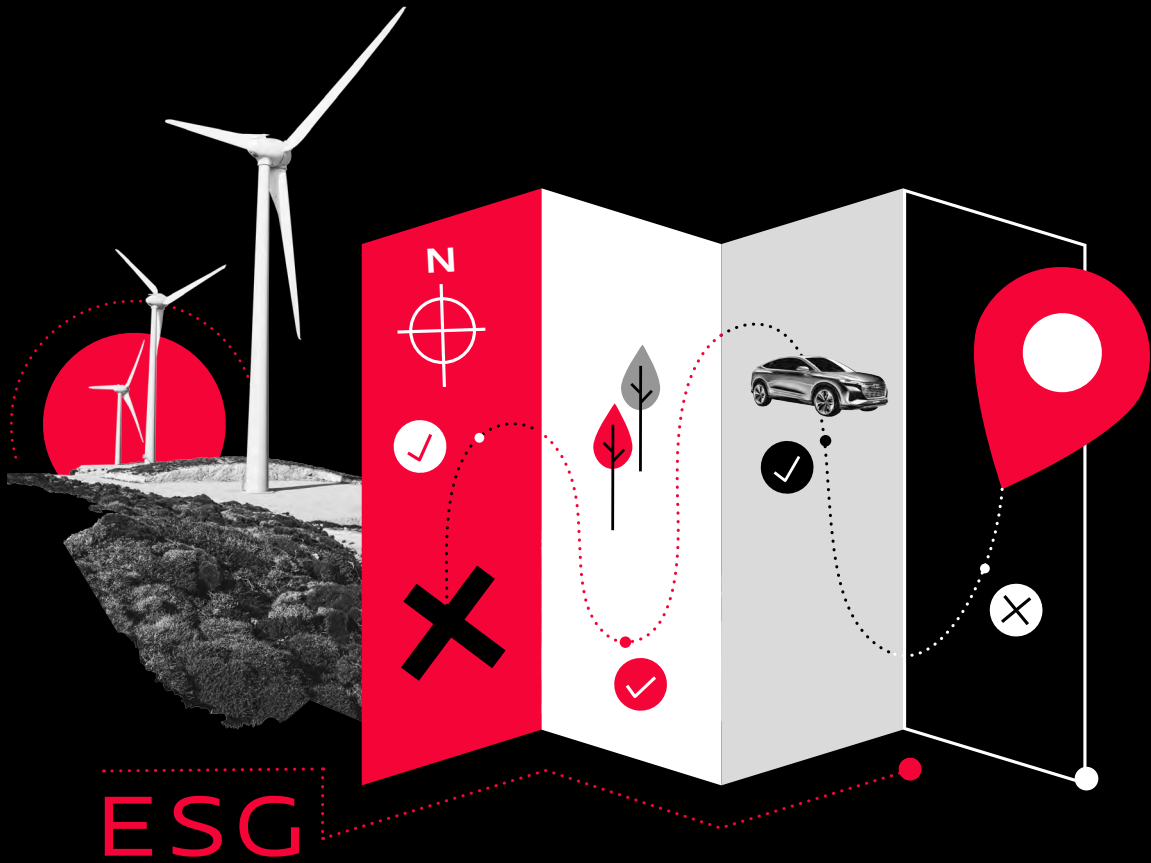
<sup>6</sup> Fertigung von Semi-Knocked-Down (SKD)-Fahrzeugen. Bei diesem Verfahren werden die Automobile zunächst vollständig aufgebaut. Anschließend werden sie teilzerlegt und als Bausatz nach Kaluga bzw. São José dos Pinhais transportiert. Die Montage erfolgt nach den technischen und qualitativen Vorgaben der AUDI AG.



# 1 Strategie

Bei den abgebildeten Fahrzeugen handelt es sich um Konzeptfahrzeuge, die nicht als Serienfahrzeuge verfügbar sind.





# Strategie

## Mit Resilienz zum Erfolg 10

Wie sichert sich Audi Vorsprung bei wesentlichen Themen? Wo liegen die Stärken der Marken-gruppe Premium – und welche Modelle starten 2023? Die sieben Vorstände der AUDI AG im Interview

## So kommt Audi an 18

Das Unternehmen hat die Chancen und Risiken seines Handelns im Blick. Welche Themen für Stakeholder und für Audi wichtig sind, zeigt die weiterentwickelte Wesentlichkeitsanalyse mit Impact-Bewertung

## Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf Seite 110–122.

➤ Unsere konkreten Maßnahmen zum Kernthema Strategie finden Sie im Audi Nachhaltigkeitsprogramm, wichtige Kennzahlen im Anhang.

# Dieses Team steuert die Markengruppe Premium erfolgreich durch herausfordernde Zeiten



**Markus Duesmann**  
Vorsitzender des  
Vorstands



**Jürgen Rittersberger**  
Mitglied des Vorstands,  
Finanz, Recht und IT



**Oliver Hoffmann**  
Mitglied des Vorstands,  
Technische Entwicklung



**Hildegard Wortmann**  
Mitglied des Vorstands,  
Vertrieb und  
Marketing



**Gerd Walker**  
Mitglied des Vorstands,  
Produktion und  
Logistik



**Dirk Große-Loheide**  
Mitglied des Vorstands,  
Beschaffung



**Xavier Ros**  
Mitglied des Vorstands,  
Personal

Weltweite Krisen haben die Automobilindustrie im Jahr 2022 auf die Probe gestellt. Die Markengruppe Premium hat bestanden und kann ein Rekordergebnis verbuchen.

Dies ist ein klarer Beleg für die Widerstandskraft von Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati und gleichzeitig ein Ansporn, die Resilienz weiter zu erhöhen. Mit diesen Projekten und Strategien steigert das Vorstandsteam die Wettbewerbsfähigkeit der Markengruppe Premium und stellt sie so zukunftssicher auf.

Text: Sascha Höpfner



# Markus Duesmann

– Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG –  
über ...

## ... die Performance der Markengruppe mit Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati in 2022

In jeglicher Hinsicht ist meine Bilanz positiv. Die Markengruppe vereint vier starke, emotionale Marken unter einem Dach. Das zeigen auch die Rekordergebnisse in diesem Jahr. Unser Ziel ist, dass wir in der Gruppe mehr sind als die Summe ihrer Teile. Durch den Transfer von Schlüsseltechnologien profitieren alle. Beispielsweise sind die frühen Erfahrungen von Audi bei der E-Mobilität für Bentley und Lamborghini ein großer Vorteil. Mit unserer gemeinsamen Strategie, die wir 2022 verabschiedet haben, sichern wir die Geschäftsmodelle der Marken langfristig ab und haben uns klare, ambitionierte Ziele für die operative Performance gesetzt.

## ... die veränderte Situation und deren Folgen für Audi

Freier und fairer Handel hat uns Wachstum und Wohlstand gebracht. Dafür werden wir uns weiterhin einsetzen. Richtig ist aber auch, dass die geopolitische Situation immer komplexer wird. Deshalb stellt Audi sein Geschäft vor allem auf drei starke Säulen: Europa, Nordamerika und China. Um unsere Wettbewerbsfähigkeit in diesen Regionen langfristig zu sichern, entwickeln wir uns in China und Nordamerika fundamental weiter. Zudem machen wir unsere Lieferketten robuster, indem wir sie breiter aufstellen, wo das sinnvoll und möglich ist. Chancen bergen hier übrigens auch geschlossene Materialkreisläufe, die wir verstärkt etablieren.

## ... die Bestätigung der Unternehmensstrategie „Vorsprung 2030“

Wir geben mit „Vorsprung 2030“ trotz veränderter Rahmenbedingungen weiterhin die richtigen Antworten. Die großen Trends zur Digitalisierung, Elektrifizierung und Dekarbonisierung haben durch die aktuellen Entwicklungen sogar Rückenwind bekommen. Die Digitalisierung hat durch die Coronapandemie weiter

**Markus Duesmann** startete im April 2020 bei Audi. Er leitet zudem als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG die Markengruppe Premium.

<sup>1</sup> Unter bilanzieller CO<sub>2</sub>-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kundinnen, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

an Fahrt aufgenommen. Entsprechend bleiben Software, Konnektivität und der Aufbau eines digitalen Ökosystems rund ums Auto weiterhin zentrale Handlungsfelder für uns. Und die aktuelle Krise der fossilen Energieträger bestätigt unseren frühzeitigen und klaren Entschluss, bis 2033 die Produktion der letzten Verbrenner phasenweise auslaufen zu lassen.

## ... Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion bei Audi

Der E-Antrieb ist die beste und effizienteste Lösung, die wir kennen, um im Individualverkehr von fossilen Brennstoffen wegzukommen. Aber wir wissen, dass E-Autos aktuell mit einem größeren CO<sub>2</sub>-Rucksack in die Nutzungsphase starten. Und da setzen wir an: Wir stellen unsere Werke bis 2025 bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>1</sup> und arbeiten mit unseren Lieferant\_innen an der Dekarbonisierung der Lieferkette, beispielsweise fordern wir von ihnen die Fertigung von Batteriezellen mit Grünstrom. Insgesamt wollen wir die CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang des gesamten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge bis 2030 um 40 Prozent gegenüber dem Referenzjahr 2018 reduzieren. Insofern haben wir als Automobilhersteller einen großen Hebel für mehr Nachhaltigkeit.

## ... den Einstieg von Audi in die Formel 1 und warum 2026 der richtige Zeitpunkt dafür ist

Die Formel 1 ist für uns die ideale Bühne, um Vorsprung durch Technik unter Beweis zu stellen und die Marke Audi weltweit noch bekannter zu machen. Die Formel 1 erreicht circa 700 Mio. Fans auf allen fünf Kontinenten. Dies bedeutet eine starke Reichweite, und das zu Kosten, die aufgrund der Ausgabendeckelung der Rennserie begrenzt sind – damit hat die Formel 1 einen sehr guten Return on Invest. Die wichtigste Voraussetzung für unseren Einstieg war jedoch das neue Reglement für 2026. Dann macht die Formel 1 einen großen Schritt in Richtung Nachhaltigkeit – mit stärkerer Elektrifizierung und dem Einsatz synthetischer Kraftstoffe. Bis 2030 will die Rennserie bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral sein. Das wollen wir aktiv mitgestalten. /

# Jürgen Rittersberger

– Mitglied des Vorstands der AUDI AG für Finanz, Recht und IT – zum ...

## ... Rekordergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr

Mit 7,6 Mrd. EUR haben wir im vergangenen Jahr einen neuen Rekord beim Operativen Ergebnis für die Markengruppe Premium erzielt. Auch die Höhe der Umsatzerlöse mit 61,8 Mrd. EUR sowie die Operative Umsatzrendite von 12,2 Prozent markieren absolute Topwerte. Wie uns das gelungen ist? Mit viel Zusammenhalt und Teamgeist haben wir in den vergangenen Monaten an jeder Schraube gedreht, um das Maximum herauszuholen und so unsere Profitabilität zu steigern. Vor allem haben wir unsere Preisposition im Markt substanziiell verbessert. Hinzu kommen ein höherer Ergebnisbeitrag aus dem After Sales und eine bessere Restwertsituation im Gebrauchtwagengeschäft. Gleichzeitig haben wir intensiv mit Zulieferunternehmen, Kund\_innen und intern über alle Geschäftsbereiche hinweg daran gearbeitet, trotz der gestörten Lieferketten vor allem bei Halbleitern, unsere Fahrzeuge schnellstmöglich produzieren zu können. Und auch unsere Marken Bentley, Lamborghini und Ducati haben mit einer sehr starken operativen Performance das Gesamtergebnis für die Markengruppe getrieben. Die Kennzahlen unterstreichen unsere Widerstandsfähigkeit – die Resilienz der Markengruppe. Denn 2022 war für uns ein sehr herausforderndes Jahr. Der schreckliche Krieg in der Ukraine, fragile Lieferketten, Coronalockdowns in China, steigende Energiepreise und eine hohe Inflation haben uns immer wieder aufs Neue auf die Probe gestellt. Und ich gehe davon aus, dass auch das Jahr 2023 viele Herausforderungen für uns mitbringt. Umso wichtiger ist es, dass wir unsere Resilienz weiter verbessern. Ein wichtiger Hebel dafür ist die Senkung des Break-even-Points, also unserer Gewinnschwelle. Je niedriger ihr Niveau liegt, desto robuster und widerstandsfähiger ist unser Geschäft gegen Krisen abgesichert.

## ... wirtschaftlichen Erfolg der Markengruppe und zu dessen Gründen

Das Potenzial der Markengruppe Premium ist sehr groß. Die aktuellen Ergebnisse von Bentley, Lamborghini und Ducati unterstreichen das. Ich bin davon überzeugt: Im Zusammenspiel der vier Marken haben wir die Kraft, um weiterhin eine führende Rolle im Wettbewerb einzunehmen. Um das zu erreichen, brauchen wir jedoch ein klares Steuerungsmodell für die Markengruppe Premium. Unser Ziel ist es, die



**Jürgen Rittersberger** arbeitet bereits seit 2002 im Volkswagen Konzern und verantwortet seit April 2021 bei der AUDI AG das Ressort Finanz, Recht und IT.

Zusammenarbeit zu intensivieren und gleichzeitig die Position der Marken in ihrem jeweiligen Segment zu stärken. So helfen uns beispielsweise Synergien in der Technologieentwicklung doppelt. Sie sparen Kosten und geben den Marken den Spielraum, frei gewordene Ressourcen zu nutzen, um den markenspezifischen Charakter ihrer Modelle zu stärken. Insbesondere bei der weiteren Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und Services werden wir von diesen Vorteilen immens profitieren. Unsere Devise lautet daher: Wir steuern, wo es sinnvoll ist – zum Beispiel bei der Strategieentwicklung, den Planungsprozessen und der Kapitalverteilung. Und wir lassen den Marken gleichzeitig Freiraum, wo immer es möglich ist. Denn wir wollen die Einzigartigkeit und Individualität von Bentley, Lamborghini und Ducati nicht nur erhalten, sondern weiter ausbauen.

## ... Engagement von Audi im Bereich ESG – Environmental, Social, Governance

Mit der Strategie „Vorsprung 2030“ beschreiben wir unseren Weg, die Transformation der Automobilindustrie erfolgreich zu meistern. ESG ist dabei eine wichtige Säule und betrifft alle Bereiche des Unternehmens. Wir haben in den letzten Monaten intensiv daran gearbeitet, unsere ESG-Ziele zu beschreiben und in den Prozessen zu verankern. Gleichzeitig haben wir Projekte gestartet, um unsere ESG-Performance zu verbessern. Ein sehr vielversprechendes Beispiel ist das Projekt MaterialLoop im Bereich Kreislaufwirtschaft. In einem Versuch verwerten wir mit unseren Partnerunternehmen 100 Altfahrzeuge und analysieren, wie die Materialien Glas, Aluminium, Kunststoff und Stahl wieder in der Produktion neuer Fahrzeuge genutzt werden können. Wie wichtig uns ESG ist, unterstreicht auch die freiwillige und umfangreiche Berichterstattung der Kennzahlen zur EU-Taxonomie. Zudem unterziehen wir uns aktuell einem externen ESG-Rating, um eine unabhängige Standortbestimmung zu erhalten. /



# Oliver Hoffmann

– Mitglied des Vorstands der AUDI AG für Technische Entwicklung – zur ...

## ... Zukunft der Plattformstrategie bei Audi

Innerhalb der nächsten fünf Jahre weiten wir unser E-Portfolio aus: Bis 2027 wollen wir in allen Kernsegmenten ein rein elektrisches Fahrzeug im Portfolio anbieten. Dann haben wir laut aktueller Produktplanung mehr als 20 E-Modelle im Programm. Das ist unser klares Ziel. Damit zeigen wir, dass wir die Transformation zur Elektromobilität weiter konsequent umsetzen. Und wir tun dies auf die für Audi typische Art – mit technologischer Stärke und Innovationskraft. Gleichzeitig nutzen wir Synergien im Volkswagen Konzern, um die Wirtschaftlichkeit unserer Elektromodelle weiter zu optimieren. Genau auf diesen Grundsätzen basiert die neue Premium Plattform Electric, kurz PPE, die wir gemeinsam mit Porsche entwickelt haben. Sie ist die Basis für die nächste Generation vollelektrischer Audi Modelle mit 800-Volt-System, einer Ladeleistung von bis zu 270 kW und einem hochattraktiven Design. Die PPE bringt auch die neue und mit CARIAD entwickelte Elektronikarchitektur E<sup>3</sup> in Serie. Neu an Bord sind dann: Prozessoren mit deutlich verbesserter Rechenleistung, 5G-Konnektivität, eine einheitliche Infotainment-Plattform mit Third-Party-App-Store, eine umfangreiche Palette an Fahrerassistenzsystemen und natürlich Over-the-Air-Updates. In der zweiten Jahreshälfte startet die PPE bei Audi mit der Q6 e-tron Modellreihe.

## ... Fahrzeugentwicklung auf drei Kontinenten

Wir wollen die Kund\_innen mit unserer Technologie begeistern, egal ob in Europa, Asien, den USA oder weiteren Weltregionen. Das schaffen wir jedoch nur, wenn wir die Entwicklung unserer Fahrzeuge noch stärker auf internationale Trends, Wünsche und Anforderungen ausrichten. Dafür setzen wir auf ein weltweites Entwicklungsnetzwerk mit Standorten in Deutschland, Ungarn, den USA und Mexiko sowie dem erst kürzlich eröffneten neuen Research & Development Center in

**Oliver Hoffmann** begann 2004 seine berufliche Laufbahn bei der Volkswagen AG. Seit März 2021 verantwortet er bei der AUDI AG den Geschäftsbereich Technische Entwicklung.

Peking. Hinzu kommen die Entwicklungszentren der Markengruppe: von Bentley im britischen Crewe, von Lamborghini in Sant'Agata Bolognese in Italien und von Ducati im italienischen Borgo Panigale bei Bologna. Für Audi betreiben wir zusätzlich ein internationales Designnetzwerk mit Studios in den USA und China. Die Designzentrale befindet sich in Ingolstadt. Dort arbeiten 450 kreative Menschen aus 25 Nationen. Die internationalen Standorte sind Trendscouts in zwei der wichtigsten Märkte für unsere Marke. Kleine agile Teams beschäftigen sich hier täglich mit dem Kaufgrund Nummer eins bei Audi: dem Design. Sie erleben vor Ort die neuesten Trends und den Lebensstil unserer Zielgruppen. Malibu zum Beispiel ist für mich der Mittelpunkt der Autokultur in Kalifornien. Diese Eindrücke fließen in die Gestaltung unserer Fahrzeuge ein. Und verschmelzen mit unserer universellen Designsprache.

## ... unverwechselbaren Audi DNA

Bei all dem Streben nach größtmöglichen Synergien und Skaleneffekten werden wir stets den Fokus auf die Unverwechselbarkeit eines Audi Modells legen, die unsere Kund\_innen erleben wollen. Deshalb achten wir bei der Entwicklung jedes neuen Fahrzeugs darauf, die Audi DNA herauszuarbeiten. Sie steckt in vielen Bereichen, von der Qualität im Interieur über Fahreigenschaften wie Quer- und Längsbeschleunigung oder Lenkverhalten bis hin zur Abstimmung von Fahrerassistenzsystemen. Gleichzeitig fokussieren wir uns auch darauf, die Audi DNA in die Zukunft weiterzuentwickeln. Erlebbar ist das zum Beispiel heute schon mit unserem elektrischen quattro Antrieb oder dem Rekuperationsverhalten unserer E-Modelle. Der nächste Schritt ist das automatisierte Fahren. Wie lenkt ein automatisiert fahrendes Modell in eine Kurve? Wie sportlich oder komfortabel gleitet es über die Autobahn und wechselt die Spur? An all diesen Fragestellungen arbeiten wir mit Hochdruck – für die vollelektrisch und automatisiert fahrenden Audi Modelle der Zukunft. /

**Hildegard**

**Wortmann** leitet bei der AUDI AG seit Juli 2019 den Bereich Vertrieb und Marketing. Zudem ist sie seit September 2022 Mitglied der Erweiterten Konzernleitung des Volkswagen Konzerns und für dessen Vertrieb verantwortlich.

# Hildegard Wortmann

– Mitglied des Vorstands der AUDI AG für Vertrieb und Marketing – **über ...**

**... das Audi Ökosystem**

Beim Ausbau der Elektromobilität kommt es nicht nur auf attraktive Fahrzeuge an. Zentrale Erfolgsfaktoren sind ein Premiumladeerlebnis und ein ganzheitliches Ökosystem. Das Gesamtsystem Elektromobilität muss begeistern. Dieses wird zukünftig maßgeblich zur Kaufentscheidung beitragen. Wir bieten unseren Kund\_innen schon heute ein breites Ladeangebot: einerseits mit dem neuen Service Audi charging<sup>4</sup> mit rund 400.000 Ladepunkten in 27 Ländern Europas, andererseits mit dem internationalen Ausbau von Schnellademöglichkeiten durch Kooperationen innerhalb des Volkswagen Konzerns und mit Partnerfirmen wie IONITY. Zusätzlich bauen wir unser markenspezifisches Premiumladeangebot, den Audi Charging Hub, mit reservierbaren Ladepunkten weiter aus. Perspektivisch wollen wir ein Ökosystem schaffen, das weit über das elektrische Laden hinausgeht. Es wird ganzheitlich sein und Angebote und Services wie Navigieren, Parken, Bezahlen, vorausschauende Wartung und Mobilitätsdienste durch das automatisierte Fahren einschließen.

**... die Stärke der Marke Audi**

Audi hat es in den letzten Jahrzehnten geschafft, ein einzigartiges Premiumimage aufzubauen. Ikonen wie der Audi TT, der Audi R8 oder zuletzt der Audi e-tron GT<sup>2</sup> waren dafür maßgeblich, aber auch Technologien wie zum Beispiel der quattro Antrieb. Jetzt gilt es, die Ikonen der Zukunft zu erschaffen. Denn gerade in Zeiten der Transformation und des Wandels ist eine starke Marke als Rückgrat des Geschäftsmodells von großer Bedeutung. Hierzu wird auch der Formel-1-Einstieg von Audi einen Beitrag leisten. Kaum eine Sportart erreicht weltweit mehr Menschen. Das wird die Markenbekanntheit sowie das Markenimage von Audi international steigern und so zum zukünftigen Unternehmenserfolg beitragen. Wir haben zuletzt viel in unsere Marke investiert, die Markenstrategie überarbeitet und Vorsprung neu definiert. Mit unserer globalen Kommunikationsplattform „Future is an attitude“ haben wir unsere zukunftsorientierte Haltung konsequent kommuniziert und mit dem „House of Progress“ ein neues Erlebnisformat für unsere Kund\_innen geschaffen. Das zahlt sich aus. Im anerkannten Interbrand-Ranking ist der Wert der Marke Audi im vergangenen Jahr um 11 Prozent auf knapp 15 Mrd. US-Dollar angestiegen. /

**... Auslieferungen im Jahr 2022**

Unsere Roadmap E verfolgen wir konsequent und erfolgreich. Mit 118.196 vollelektrischen Audi Modellen haben wir im vergangenen Jahr einen neuen Auslieferungsrekord erreicht – das entspricht einer Steigerung von über 44 Prozent im Vergleich zu 2021. Und ich bin zuversichtlich, dass sich dieser Trend fortsetzen wird. Die Nachfrage nach den Modellreihen e-tron GT<sup>2</sup> und Q4 e-tron ist groß. Und wir sehen an den aktuellen Vorbestellungen, dass auch die neue Audi Q8 e-tron Familie<sup>3</sup> sehr gut ankommt. Sie setzt die Erfolgsgeschichte des Audi e-tron, unseres Elektropioniers, fort und wurde vor Kurzem in Europa in den Markt eingeführt. Insgesamt lagen die Auslieferungen der Marke Audi mit 1,61 Mio. Fahrzeugen leicht unter dem Vorjahresniveau. Dies ist vor allem auf Lieferengpässe und Herausforderungen in der Logistikkette zurückzuführen. Dass wir dennoch so viele Fahrzeuge übergeben konnten, verdanken wir dem starken Engagement unseres weltweiten Teams. Gemeinsam haben wir den Verkauf der verfügbaren Modelle sehr effizient gesteuert. So haben wir beispielsweise in enger Abstimmung mit Kund\_innen bestmögliche Fahrzeugkonfigurationen gesucht, um die Lieferzeiten zu verkürzen. Darüber hinaus haben wir unsere Profitabilität konsequent gesteigert, unsere Preisposition im Markt durchgesetzt und ein Rekordergebnis in den Geschäftsfeldern Original Teile und Original Zubehör eingefahren. Damit haben wir unseren Beitrag zum starken finanziellen Ergebnis geleistet.

<sup>2</sup> Unter der Bezeichnung Audi e-tron GT versteht Audi die Modelle Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\* und Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 22,1–19,8 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0.\*

<sup>3</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

\* Mehr Details zu Audi charging finden Sie [hier](#).

\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

# Gerd Walker

– Mitglied des Vorstands der AUDI AG für Produktion und Logistik – über ...

## ... die Elektrifizierung der Werke

Wir haben in unserer Unternehmensstrategie „Vorsprung 2030“ eine ganz klare Ausrichtung auf die E-Mobilität festgeschrieben. Aus diesem Grund bereiten wir nun alle Produktionsstandorte auf die Fertigung von Elektroautos vor. Schon heute produziert Audi an zwei Standorten vollelektrische Fahrzeuge in Serie: in den Böllinger Höfen Neckarsulm und in Brüssel. In Ingolstadt fahren ab diesem Jahr mit der Audi Q6 e-tron Modellreihe ebenfalls reine Elektroautos vom Band. Auch in Neckarsulm, im mexikanischen San José Chiapa und im ungarischen Győr startet in den Jahren darauf sukzessive die Herstellung reiner Elektromodelle. Ab 2029 werden dann alle Audi Produktionsstandorte mindestens ein vollelektrisches Fahrzeug fertigen. Anders als viele Wettbewerbsunternehmen setzen wir bei dieser Transformation auf das bestehende, weltweite Audi Produktionsnetzwerk und führen alle Standorte Schritt für Schritt in die Zukunft. Wir sind davon überzeugt, so das gleiche Niveau an Effizienz und Flexibilität im Vergleich zu einem komplett neuen Werk zu erreichen. Unser Weg ist jedoch deutlich nachhaltiger, da er kostbare Ressourcen schont. Neue Werke entstehen ausschließlich dort, wo wir zusätzliche Kapazitäten benötigen. So bauen wir in Changchun bis Ende 2024 das erste Automobilwerk von Audi in China, in dem ausschließlich vollelektrische Audi Modelle vom Band fahren.

## ... zukünftige Kosteneinsparungen und Flexibilität in der Audi Produktion

Parallel zur Elektrifizierung der Werke nutzen wir bei Audi diese Gelegenheit und bringen mit einem ganzheitlichen Ansatz, der 360factory, einen tiefgreifenden Wandel auf den Weg. Denn: Unsere Fertigung muss langfristig flexibel, resilient und damit zukunftsicher gestaltet sein. Dafür planen wir, die jährlichen Fabrikkosten bis 2033 um die Hälfte zu senken. Hierzu wollen wir mit neuen Cloud-Lösungen die IT in der Produktion grundlegend modernisieren. Gleichzeitig arbeiten wir gemeinsam mit den Entwickler\_innen daran, die Komplexität in den Fahrzeugen zu reduzieren – an Stellen, an denen es unseren Kund\_innen keinen Vorteil bringt. Zusätzlich werden wir unsere Flexibilität in den Produktionsprozessen erhöhen, um schneller auf Schwankungen in der Kundennachfrage reagieren zu können. So produzieren wir beispielsweise in einer Übergangsphase Fahrzeuge mit Verbrenner- und Elektroantrieb auf denselben Linien.

## ... Umweltschutz und attraktive Arbeitsplätze

Für uns ist eines ganz klar: Elektrische Fahrzeuge sind nur dann die Zukunft, wenn sie auch nachhaltig produ-

**Gerd Walker** startete 1997 bei der AUDI AG. Nach zahlreichen Stationen innerhalb des Volkswagen Konzerns verantwortet er seit Februar 2022 das Ressort Produktion und Logistik.



ziert werden. Mit dem Umweltprogramm Mission:Zero sollen daher ab 2025 alle Audi Produktionsstandorte weltweit bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>1</sup> produzieren. Bis 2030 kommen weitere Nachhaltigkeitsziele hinzu. Die Audi Produktion will ihre absoluten Umweltauswirkungen in den Bereichen Primärenergieverbrauch, Kraftwerksemissionen, CO<sub>2</sub>-Äquivalente, Luftschadstoffe, lokales Wasserrisiko sowie Abwasser- und Abfallmenge um die Hälfte im Vergleich zum Wert in 2018 reduzieren. Schaffen wollen wir das unter anderem durch die verstärkte Eigenerzeugung von erneuerbarer Energie und eine zunehmende Kreislaufwirtschaft. Natürlich ist uns bewusst: Diese Ziele erreichen wir nur mit dem besten Team. Daher legen wir ein starkes Augenmerk darauf, die Attraktivität unserer Arbeitsplätze weiter zu steigern. Wir wollen Arbeitszeiten selbst in taktgebundenen Bereichen flexibler gestalten, eine attraktive und moderne Arbeitsumgebung bieten und neue Jobs in Disziplinen wie Elektronik oder der Softwareentwicklung schaffen.

## ... Logistik in Krisenzeiten

Die Herausforderungen in der Logistik sind aktuell so groß wie nie zuvor. Bis vor wenigen Jahren kannten wir einzelne Störungen, die teils auch nur temporär und in bestimmten Regionen besonders intensiv auftraten, wie zum Beispiel der Vulkanausbruch in Island mit Beeinträchtigung des Flugverkehrs 2010. Solche Ereignisse waren fordernd, aber aus heutiger Sicht leichter beherrschbar. Unsere Logistik ist also krisenertübt. Dennoch stellt uns die aktuelle Situation mit globalen, lang andauernden und sich überlagernden Krisen vor große Herausforderungen. Denn durch die Coronapandemie, Halbleiterengpässe, weltweit gestörte Lieferketten, den Krieg in der Ukraine und eine stark gestiegene Inflation entsteht eine noch nie da gewesene Steuerungskomplexität. Ein Beispiel: Woche für Woche entscheiden wir die bestmögliche Fahrweise für unsere Werke aus rund 41 Billionen unterschiedlichen Optionen. /

<sup>1</sup> Unter bilanzieller CO<sub>2</sub>-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund\_innen, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.



## Dirk Große-Loheide

– Mitglied des Vorstands der AUDI AG für Beschaffung – über ...

### ... Verantwortung in der Lieferkette

Unsere Lieferkette ist lang und weit verzweigt. Wir sprechen hier von über 14.000 direkten Zulieferunternehmen aus rund 60 Ländern. Uns ist bewusst, dass wir dadurch eine große Verantwortung tragen. Wir verfolgen daher den Ansatz Act4Impact und fokussieren auf drei Handlungsfelder: Menschen, Umwelt und Innovation. Das klare Ziel: Gemeinsam mit unseren Partnerunternehmen wollen wir die Nachhaltigkeit in unserer Lieferkette erhöhen. Das erreichen wir unter anderem mit Schulungsprogrammen, gezieltem Austausch und der Pflege von strategischen Partnerschaften – so muss beispielsweise jedes Zulieferunternehmen unser S-Rating (Sustainability-Rating) erfolgreich durchlaufen, bevor wir eine Beauftragung starten. Zudem treiben wir Projekte zum Ausbau der Circular Economy voran und wollen den Einsatz von Rezyklaten in unseren Fahrzeugen sukzessive erhöhen. Unser Augenmerk liegt hierbei auf der Wiederverwendung von Aluminium, Stahl, Kunststoff, Glas sowie der Batterie. Darüber hinaus stellen wir einen sparsamen und effizienten Umgang mit Wasser an unseren Standorten und in der Lieferkette in den Fokus: Seit 2023 zählt Audi als erster Premiumautomobilhersteller zu den Mitgliedern der Alliance for Water Stewardship (AWS). Unser Ziel ist es, die Standards in der Lieferkette laufend zu verbessern. Dies ist uns seit vielen Jahren ein Anliegen, nicht

**Dirk Große-Loheide** verantwortet seit April 2020 das Ressort Beschaffung und IT der AUDI AG. Im Januar 2023 übernahm er zusätzlich das Ressort Beschaffung der Marke Volkswagen Pkw sowie die Leitung der Konzernbeschaffung in der Erweiterten Konzernleitung.

erst seit dem Inkrafttreten des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes. Dennoch haben wir unsere Prozesse vor dem Hintergrund der neuen gesetzlichen Anforderungen nochmals auf den Prüfstand gestellt und uns hierauf bestmöglich vorbereitet.

### ... Versorgungsengpässe bei Halbleitern

Fehlende Halbleiter beschäftigen uns seit vielen Monaten. Die derzeitige Versorgungslage wird sich 2023 weiter entspannen, sowohl in der Anzahl der kritischen Halbleitertypen als auch in der verfügbaren Menge. Dennoch müssen wir weiterhin von erheblichen Engpässen bei den automobilspezifischen Halbleitertechnologien sowie bei den Hochspannungshalbleitern ausgehen, die sowohl im Automobil als auch bei den erneuerbaren Energien eingesetzt werden. Es gibt noch immer eine strukturelle Unterversorgung über sämtliche Branchen hinweg. Dieses Problem wird sich nicht kurzfristig lösen lassen, da der Aufbau von Fertigungskapazitäten für Halbleiter mehrere Jahre in Anspruch nimmt und Milliarden kostet. Doch wir haben während der letzten Monate viel gelernt und unsere Gegenmaßnahmen greifen. Wir arbeiten eng mit unseren First-Tier-Lieferunternehmen sowie den Herstellern von Halbleitern zusammen, um die Auswirkungen des Engpasses zu minimieren. Darüber hinaus sind wir im ständigen Austausch mit Chip-Brokern, wodurch wir die Versorgungssicherheit weiter erhöhen. Überdies entwickeln unsere Ingenieur\_innen technische Alternativen, damit wir bei bestimmten Bauteilen auf andere Chips ausweichen können. /

### Wechsel in der Beschaffung

Am 1. April übernimmt Renate Vachenauer die Leitung des Vorstandsressorts Beschaffung von Dirk Große-Loheide bei der AUDI AG.



Vachenauer ist promovierte Elektrotechnikerin und war von 1999 bis 2020 in verschiedenen Positionen im In- und Ausland bei der BMW Group tätig. Unter anderem verantwortete sie als Hauptabteilungsleiterin den Bereich Entwicklung Getriebe/Triebstrang und übernahm später die Business Line „My Journey“ für Navigation, Mobilitätsdienstleistung, E-Mobilität sowie kartenbasierte Befähigungsfunktionen. Seit April 2021 leitet sie bei der AUDI AG den Bereich Entwicklung Interieur, Interaktion/ Datenmanagement.

Der bisherige Vorstand Dirk Große-Loheide ist seit 1. Januar 2023 auch Beschaffungsvorstand der Marke Volkswagen Pkw und leitet die Konzernbeschaffung in der Erweiterten Konzernleitung.



# Xavier Ros

– Mitglied des Vorstands der AUDI AG für Personal – über ...

## ... flexible Arbeitsmodelle

Bei Audi haben wir einen sehr modernen und zukunftsgerichteten Ansatz geschaffen, der unseren Mitarbeitenden maximale Flexibilität bietet. Dabei liegt der Fokus auf einer ausgewogenen Balance zwischen Präsenzarbeit und digitaler Zusammenarbeit. Wir setzen dabei auf die Verantwortung der Mitarbeitenden und geben keine festen Regeln zur Anwesenheit im Betrieb vor, sofern dies mit ihrer Aufgabe vereinbar ist. Hybrides Arbeiten bedeutet für uns auch eine Flexibilisierung der Büroraumnutzung mit einer sukzessiven Einführung von Desksharing-Modellen in den kommenden Jahren. Darüber hinaus bieten wir Ausstattungspakete für ein ergonomisches mobiles Arbeiten zu Hause und eine effiziente Zusammenarbeit in hybriden Teams. Das alles regeln wir in unserer Betriebsvereinbarung „Hybrides Arbeiten“. Flexible Arbeitsmodelle beschränken sich bei Audi übrigens nicht nur auf Büroarbeitsplätze. Auch in der taktgebundenen Produktion entwickeln wir derzeit flexiblere Arbeitsmodelle. Dabei vereinfachen wir auch den Zugang zu digitalen Angeboten von Audi und verbessern die Aufenthaltsqualität für unsere Mitarbeitenden in der Produktion.

Um die zukünftigen Bedürfnisse der Mitarbeitenden in der hybriden Arbeitswelt noch besser zu verstehen, kooperieren wir mit der Wissenschaft. Gemeinsam mit der Universität St. Gallen haben wir eine umfangreiche Studie durchgeführt. 1.500 Teilnehmende haben sich in über 50 Workshops mit der Frage auseinandergesetzt, wie die neue Arbeitswelt am besten organisiert und gestaltet werden kann. Das Ergebnis: Ein hoher Grad an Eigenorganisation und -verantwortung ist Basis zur Hebung von Effizienzvorteilen in hybriden Arbeitsformen. Gemeinsam getroffene Regeln auf Teamebene verbessern somit den Erfolg aller.

## ... die Attraktivität von Audi für neue Arbeitnehmer\_innen

Es ist kein Geheimnis, dass wir Fachkräfte benötigen, um die Mobilität der Zukunft zu gestalten. Aber: Diese Expert\_innen kommen nicht automatisch zu uns. Wir müssen uns ins Zeug legen. Wir erleben heute einen Wettbewerb um Talente statt wie in der Vergangenheit einen Wettbewerb unter den Talenten. Arbeitgeberattraktivität wird zu einem immer wichtiger werdenden Wettbewerbsfaktor. Wir setzen dabei auf drei Schwerpunkte. Erstens bieten wir sinnstiftende Tätigkeiten.

Bei Audi entwickeln und produzieren wir Automobile mit modernster Technologie, die die Wünsche unserer Kund\_innen erfüllen und die gleichzeitig den Weg in die Mobilität der Zukunft ebnen. Zweitens: Wir fördern Selbstbestimmung vor allem durch unsere flexiblen Arbeitsmodelle und eine Führungskultur, die auf Vertrauen und eigenverantwortliches Arbeiten setzt. Und drittens bieten wir Planbarkeit und Sicherheit. Das erreichen wir zum einen mit unserer Beschäftigungsgarantie bis 2029, aber gerade auch mit einer Unternehmenskultur, in der Vielfalt, Respekt, Wertschätzung und Meinungsfreiheit gelebt werden.

## ... Personalaufbau sowie Fort- und Weiterbildung

Mit Audi.Zukunft haben wir im Jahr 2019 die Grundlage für notwendige Personalanpassungen geschaffen. Den Großteil des damals vereinbarten sozialverträglichen Stellenabbaus haben wir geschafft. Jetzt richten wir unseren Fokus weiter auf den internen Umbau sowie den Personalaufbau. Wir stellen wieder extern ein, vorrangig in Zukunftsfeldern wie Elektromobilität, Digitalisierung, Automatisierung oder Unternehmens-IT. Mit unserer Personaltransformation qualifizieren wir zudem unsere Belegschaft zu gefragten Fachkräften. Unser Ziel ist es, durch Upskilling, also Kompetenzausbau, die Schlüsselkompetenzen für die Zukunftsfelder von Audi zu erhalten und durch Reskilling, also Umqualifizierung, kontinuierlich neue Kompetenzen aufzubauen. Es funktioniert. In den letzten zwei Jahren gab es rund 8.000 Teilnahmen an maßgeschneiderten Qualifizierungsprogrammen in Zukunftsfeldern wie Elektromobilität oder IT. So entwickeln heute beispielsweise ehemalige Motoren-Ingenieur\_innen die Elektroantriebe der Zukunft, ehemalige Kfz-Mechatroniker\_innen sichern nun die Funktionsweise von Batterien und ehemalige Mitarbeitende aus der Fertigung sind im IT-Bereich beschäftigt. Bis 2025 stellt Audi ein Fort- und Weiterbildungsbudget von bis zu 500 Mio. EUR bereit – ein aus meiner Sicht extrem wichtiges Investment in die Zukunft der Vier Ringe. /

**Xavier Ros** begann seine berufliche Karriere 1994 in der Produktionslogistik bei Audi in Ingolstadt. Seit Mai 2022 ist Xavier Ros Arbeitsdirektor und führt den Geschäftsbereich Personal.



# So kommt Audi an

Welchen Einfluss hat Audi auf die Umwelt und die Gesellschaft? Was sind die Tophemen für die Vier Ringe? Mit diesen Fragen beschäftigt sich das Unternehmen kontinuierlich. So weiß es um die Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit und kennt die Prioritäten seiner Stakeholder<sup>1</sup>, weil es mit ihnen in ständigem Austausch zu zentralen Fragestellungen ist. Ein Dialog, der wichtige Impulse liefert.

Text: Sven Schulte-Rummel

**A**udi hat die Chancen und Risiken seines Handelns im Blick, will seine Ressourcen effektiv einsetzen und priorisiert in den wichtigsten Handlungsfeldern agieren. Dafür überprüft das Unternehmen fortlaufend seine Ziele und entwickelt diese durch den Dialog mit den relevanten Interessengruppen weiter.

## Wesentlichkeitsanalyse 2021 als Grundlage

Ein wichtiges Mittel dafür ist die Wesentlichkeitsanalyse, die Audi seit 2012 durchführt. Mit der Analyse überprüft das Unternehmen seine Zielsetzungen und gleicht diese mit der Erwartungshaltung seiner Stakeholder ab.

Zuletzt hatte Audi 2021 die 16 relevantesten Nachhaltigkeitsthemen für das Unternehmen – wie zum Beispiel „Emissionen und Energie entlang der Wertschöpfungskette“ oder „Alternative Antriebe und Emissionen der Fahrzeuge“ – identifiziert. Dazu analysierte das Unternehmen verschiedene interne und externe Quellen, etwa Branchenstandards, regulatorische Vorgaben, Ratingkriterien, Studien und Wettbewerbsvergleiche. Im Anschluss wurden diese festgelegten Nachhaltigkeitsthemen mithilfe einer Online-Umfrage durch knapp 2.200 Stakeholder<sup>1</sup> priorisiert.

## Aktualisierung mit Impact-Bewertung in 2022

2022 hat Audi seine Wesentlichkeitsanalyse nun weiterentwickelt. Dazu wurde die Stakeholder-Perspektive aus dem Vorjahr um eine Auswirkungsbewertung gemäß den neuen Standards der Global Reporting Initiative (GRI)<sup>2</sup> ergänzt. Die neuen Anforderungen an die Nachhaltigkeitsberichterstattung<sup>2</sup> bewegten das Unternehmen dazu, seine positiven und negativen Auswirkungen (engl. Impacts) auf Umwelt und Gesellschaft genauer zu betrachten. Diese Auswirkungen wurden in zwei Schritten evaluiert.

Im ersten Schritt der Impact-Bewertung identifizierte das Strategieteam des Unternehmens für alle

16 Nachhaltigkeitsthemen potenzielle positive und negative Impacts in Form von Chancen und Risiken für Audi und ermittelte für diese jeweils den Wirkungszeitraum (kurz- oder langfristig) und die Position in der Wertschöpfungskette.

Die einzelnen Impacts wurden im zweiten Schritt anhand ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Schwere (u.a. Ausmaß, Umfang und Umkehrbarkeit der Auswirkungen) mit einer Scoring-Methodik bewertet. Am Ende validierten Audi interne Expert\_innen der Themenfelder Environmental, Social und Governance (ESG) sowie aus dem Risikomanagement und der Strategie die Impact-Bewertung.

Daraus resultierte eine Bewertung aller Chancen und Risiken, also aller Impacts für jedes der 16 Themen. Diese diente anschließend dazu, die wesentlichen Themen entsprechend zu priorisieren nach „sehr hoch“, „hoch“ und „mittel“. Die Bezeichnung „sehr hoch“ erhielten alle Themen, die als besonders wesentlich für Audi im Geschäftsjahr 2022 bewertet wurden. Abschließend wurde diese Impact-Analyse (X-Achse der Wesentlichkeitsmatrix) um die Stakeholder-Perspektive der Wesentlichkeitsanalyse aus dem Jahr 2021 ergänzt (Y-Achse der Wesentlichkeitsmatrix).

Im Jahr 2022 hat Audi als Ergebnis der Kombination der Stakeholder-Relevanz und der Auswirkungsbewertung zwei Tophemen identifiziert. Diese sind (1) „Emissionen und Energie entlang der Wertschöpfungskette“ sowie (2) „Alternative Antriebstechnologien und Emissionen der Fahrzeuge“. Insgesamt sechs der 16 Themen (siehe Grafik Seite 19) wurden im Geschäftsjahr 2022 mit „sehr hoch“ bewertet.

## Strategisches Instrument für mehr Transparenz

„Audi setzt die Wesentlichkeitsanalyse als strategisches Instrument ein. Sie schafft im Kontext der Nachhaltigkeit Transparenz erstens über die ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen des Handelns von Audi anhand der 16 relevantesten Nachhaltigkeitsthemen sowie zweitens über die Relevanz der

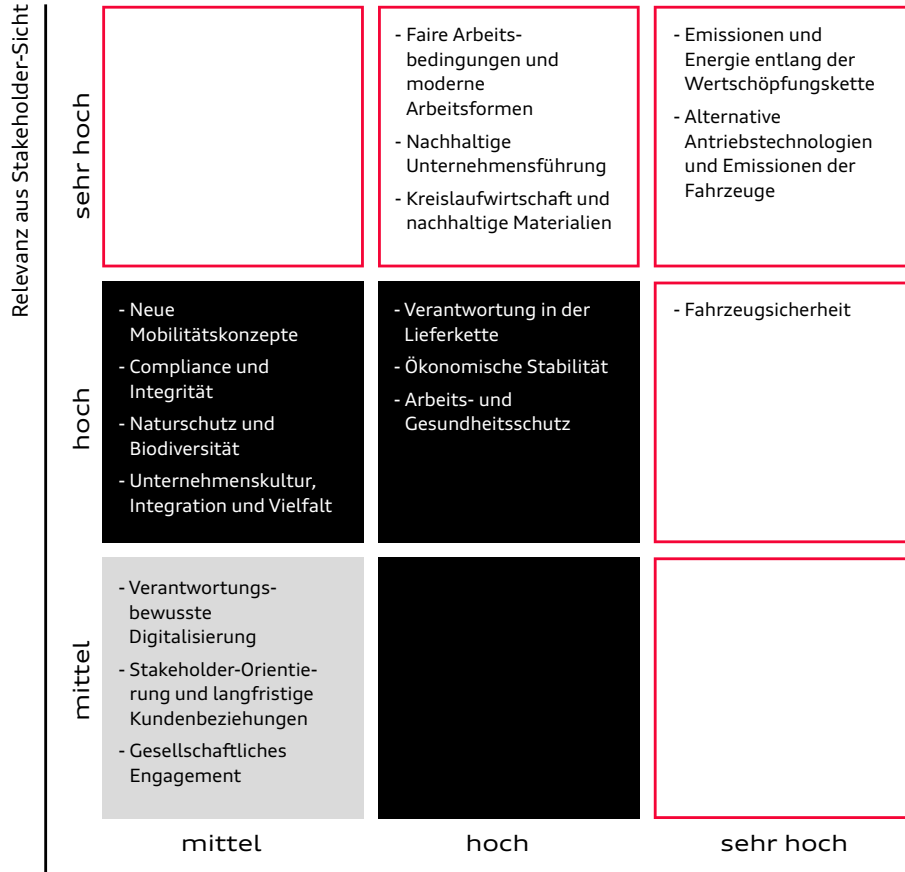
## GRI 3-1

<sup>1</sup> Als Stakeholder – oder auch wesentliche Anspruchsgruppen – versteht Audi alle internen und externen Personengruppen, die von den unternehmerischen Tätigkeiten direkt oder indirekt betroffen sind. Die Identifikation der jeweiligen Stakeholder basiert grundsätzlich auf deren Expertise sowie den Möglichkeiten ihrer Einflussnahme auf Audi. Bei den Stakeholdern unterscheidet Audi verschiedene Anspruchsgruppen: Kund\_innen, Analyst\_innen und Investor\_innen, Presse und Medien, Geschäftspartner\_innen der AUDI AG, Mitarbeitende, Anwohner\_innen und Nachbar\_innen, Politik und Verbände sowie Organisationen von Arbeitnehmenden, den wissenschaftlichen Bereich und Nachhaltigkeitsexpert\_innen sowie zivilgesellschaftliche Organisationen (NGOs) und weitere sonstige Gruppen. Die Grundlage für die Ermittlung und Auswahl der Stakeholder sind der Stakeholder-Engagement-Standard AccountAbility 1000 (AA1000SES) und dessen Prinzipien Inklusivität, Wesentlichkeit und Reaktivität.

<sup>2</sup> Am 1. Januar 2023 traten neue „GRI Sustainability Reporting Standards“ der Global Reporting Initiative (GRI) in Kraft. Das bedeutet, dass alle GRI-Berichterstattenden diese Standards für Informationen verwenden müssen, die an oder nach diesem Datum veröffentlicht werden. Weitere Informationen finden Sie [hier](#).

# Wesentlichkeitsmatrix

Die **Wesentlichkeitsmatrix (Materiality Matrix)** visualisiert die Bewertung von 16 relevanten Themen bzw. Handlungsfeldern durch Stakeholder (Y-Achse) und durch eine Analyse der ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen des Audi Konzerns (X-Achse). Entsprechend der Bewertung „sehr hoch“, „hoch“ und „mittel“ sind die Themen in der Materialitätsmatrix vermerkt. Eine genaue Erklärung der Methode zur Erstellung der Wesentlichkeitsmatrix finden Sie online unter [www.audi.com](http://www.audi.com).



Einfluss der Geschäftstätigkeit des Audi Konzerns auf Umwelt und Gesellschaft

› Themen aus Sicht der verschiedenen Stakeholder für den Audi Konzern“, erklärt Dr. Roxana Codita, Audi Corporate Responsibility. Damit leistet diese Analyse einen Beitrag für die regelmäßige Überprüfung von Zielen und Ressourceneinsatz und damit für die Weiterentwicklung des Unternehmens. Sie hilft, die Wechselwirkung von wirtschaftlichem Erfolg und nachhaltigem Engagement noch besser zu verstehen und in der Folge enger zu verzahnen. Dr. Roxana Codita: „Wenn wir als Unternehmen unsere Auswirkungen kennen und danach steuern, können wir sowohl im Hinblick auf Risikominimierung und Chancenmaximierung als auch in der Ressourcenallokation optimal vorgehen.“

### Dialog auf Augenhöhe

Die Wesentlichkeitsanalyse ist nicht der einzige Weg, über den Audi mit seinen Stakeholdern in Kontakt ist: Auch mit regelmäßigen Dialogveranstaltungen und Konferenzen bindet das Unternehmen sie aktiv ein. „Dialoge mit den Anspruchsgruppen haben das Ziel,

### GRI 3-2

<sup>3</sup> ESG steht für Environmental, Social und Governance.

**Weitere Informationen** über Dialogveranstaltungen und die Mitarbeit von Audi in externen Initiativen und Verbänden lesen Sie auf [audi.com](http://audi.com).

ehrliche Einschätzungen von Vertreter\_innen aus Politik, Wirtschaft, Wissenschaft und Zivilgesellschaft zu unserer Strategie für eine zukunftsfähige Premi-ummobilität zu bekommen. Zudem helfen die Einschätzungen der Stakeholder bei der kontinuierlichen Weiterentwicklung unserer Performance im Bereich ESG<sup>3</sup>“, erklärt Dr. Roxana Codita.

2022 gab es zahlreiche Veranstaltungen, auf denen Stakeholder neue Impulse, Meinungen und Anregungen lieferten. Diese nutzt der Audi Konzern, um seine Ziele zu justieren, um Schlüsselthemen frühzeitig zu identifizieren und um eine Verbesserung der ESG-Performance voranzutreiben. So fand im Sommer 2022 ein persönlicher Stakeholder-Dialog zu strategischen Nachhaltigkeitsfragen in Berlin statt. „Audi im Dialog 2022“ ermöglichte es, Feedback von Expert\_innen zur Strategie „Vorsprung 2030“ in Bezug auf (E-)Mobilität und Kreislaufwirtschaft zu erhalten. Beim „Audi Act4Impact Summit“ mit mehr als 100 Partnerunternehmen regte Audi zum gemeinsamen Gedankenaustausch über Nachhaltigkeit in der Lieferkette an. /

2



**Wirtschaften  
& Integrität**

# Finanzielle Highlights

## Markengruppe Premium 2022

### Auslieferungen

Mit  
**1,6 Mio.**  
Fahrzeugen

aufgrund von Herausforderungen in der Logistik- und Lieferkette leicht unter dem Vorjahresniveau (-3,0 %)

davon  
**118 Tsd.**  
Elektrofahrzeuge

Weiterhin starkes Wachstum bei voll-elektrischen Modellen (+44,3 %)

davon  
**46 Tsd.**  
High-Performance-Modelle

inklusive der vollelektrischen Modelle Audi e-tron GT quattro<sup>1</sup> und Audi RS e-tron GT<sup>2</sup> der Audi Sport GmbH ausgeliefert

### Umsatzerlöse

Anstieg um 16,4 % auf

**61,8 Mrd. EUR**

vor allem durch eine starke Preisdurchsetzung und die erstmalige Konsolidierung von Bentley

### EU-Taxonomie

**13,5 %**

der Umsatzerlöse sind EU-Taxonomie-konform

### Netto-Cashflow

Stark bei

**4,8 Mrd. EUR**

dank des hohen Ergebnisses trotz Belastungen im Working Capital, hoher Steuerzahlungen und Investitionen in Zukunftsthemen

### Operatives Ergebnis

Rekordergebnis von

**7,6 Mrd. EUR**

dank guter Marktpformance und starker Marken

### RoS

**12,2 %**

Operative Umsatzrendite (Return on Sales)

### RoI

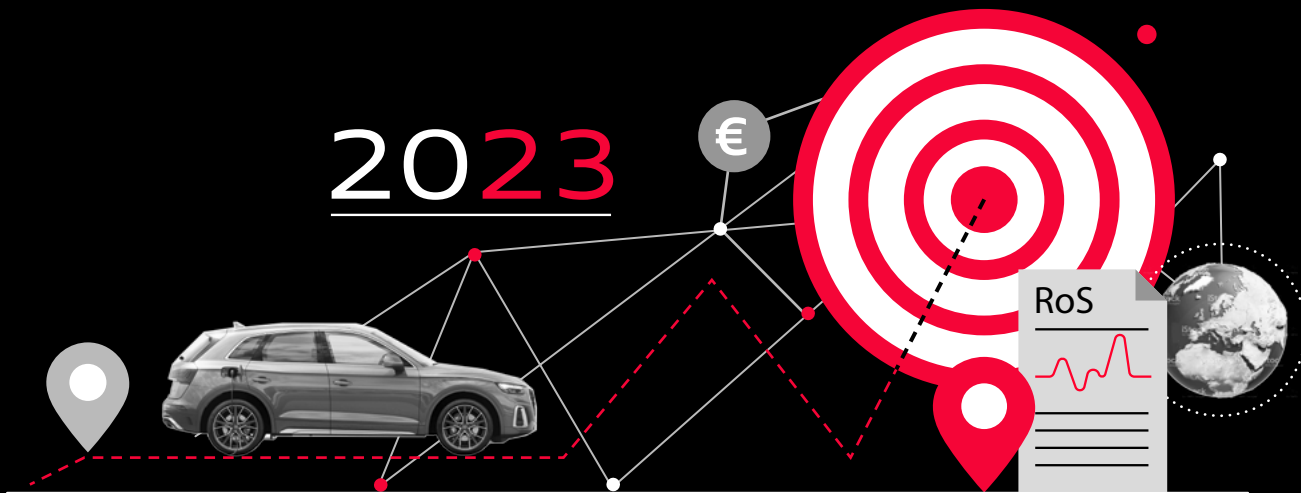
**22,2 %**

Kapitalrendite (Return on Investment) dank Rekordergebnis

<sup>1</sup> Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>2</sup> Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 22,1–19,8 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.



# Ausblick: Geschäftsjahr 2023

Erwartete Entwicklung der Spitzenkennzahlen  
der Markengruppe Premium

## Auslieferungen

Zwischen  
**1,8**  
und  
**1,9**  
Mio. Automobile

## Umsatzerlöse

Zwischen  
**69** und  
**72** Mrd.  
EUR

## RoS

Zwischen  
**9**  
und **11** %

## RoI

Zwischen  
**19**  
und **22** %

## Netto-Cashflow

Zwischen  
**4,5** und  
**5,5** Mrd.  
EUR

und damit weiterhin auf  
hohem Niveau

## F&E

Forschungs- und Entwicklungs-  
quote innerhalb des strategi-  
schen Zielkorridors von

**6 bis 7 %**

## CAPEX

Sachinvestitionsquote innerhalb  
des strategischen Zielkorridors  
von

**4 bis 5 %**

Alle finanziellen Kennzahlen des Kapitels Wirtschaften & Integrität basieren auf einem freiwillig erstellten Audi Konzernabschluss nach IFRS. Dieser Konzernabschluss wird in den Konzernabschluss der Volkswagen AG einbezogen. Die Werte in Klammern stellen die jeweiligen Vorjahreswerte dar. Aus allen Änderungen an den IFRS ergeben sich im Berichtsjahr 2022 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns.

Internetquellen beziehen sich auf den Stichtag 15. Februar 2023.

Der folgende Abschnitt zur finanziellen Lage und zur Prognose enthält Aussagen über erwartete Entwicklungen. Diese Aussagen basieren auf aktuellen Einschätzungen und sind naturgemäß mit

Risiken und Unsicherheiten behaftet. Die tatsächlich eintretenden Ergebnisse können von den hier formulierten Aussagen abweichen.

Die AUDI AG macht von der Möglichkeit gemäß § 289b Abs. 2 HGB und gemäß § 315b Abs. 2 HGB Gebrauch, sich von der Abgabe der nichtfinanziellen Erklärung und der nichtfinanziellen Konzern-erklärung zu befreien, und verweist auf den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2022, der unter der Internetseite in deutscher und englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2023 abrufbar ist.

Zusätzliche Informationen zu den Produktions-, Auslieferungs- und Finanzzahlen finden Sie im [Audi Fact Pack](#), welches zum Download auf der Audi Investor-Relations-Website zu finden ist.



Erfolgreiches Krisenmanagement:

# Wie die Markengruppe Premium im Jahr 2022 vielfältige Herausforderungen gemeistert hat

Zahlreiche Krisen und Störungen in der globalen Wertschöpfungskette haben das Geschäftsjahr 2022 geprägt. Der Audi Konzern<sup>1</sup> hat mit einem umfassenden Krisenmanagement gegengesteuert.

Text: Sebastian Pötig

Bereits das Jahr 2021 war wesentlich von einer eingeschränkten Versorgung mit Halbleitern geprägt, unter anderem verursacht durch regionale Coronalockdowns und Naturkatastrophen. Im Berichtsjahr wirkten sich zahlreiche weitere Krisen sowie eine teilweise temporäre Überlagerung exogener Störungen erheblich auf den Geschäftsbetrieb und die Kennzahlen des Audi Konzerns aus. Der Russland-Ukraine-Krieg, fragile Lieferketten, eine weiterhin kritische Halbleiterversorgung, pandemiebedingte Lockdowns in China, drohende Energieknappheit und hohe Energiepreise sowie nicht zuletzt eine hohe Inflation und Rezessionsangst haben das Jahr 2022 gekennzeichnet und den Audi Konzern vor große Aufgaben gestellt.

So blieb die **Halbleiterversorgung** auch im Jahr 2022 ganzjährig eingeschränkt und beeinflusste die geplante Fahrzeugproduktion sowie in der Folge die Auslieferungen. Die strukturelle Unterversorgung

<sup>1</sup> Die Markengruppe Premium beschreibt den Audi Konzern mit den Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati. Im Folgenden werden die Begriffe „Audi Konzern“ und „Markengruppe Premium“ synonym verwendet. Wesentliche konsolidierte Gesellschaften sind im [Fact Pack](#) zu finden.

› mit Halbleitern dürfte auch noch im Jahr 2023 spürbar sein, wobei sich die Teileversorgung seit der zweiten Jahreshälfte 2022 bereits sukzessive verbessert hat. Daneben gab es **weitere Versorgungseinschränkungen**, beispielsweise bei Batterien für Plug-in-Hybrid- und vollelektrische Modelle.

Bereits seit 2020 eingerichtete Krisenstäbe sorgten mit Hochdruck und in Abstimmung mit dem Volkswagen Konzern dafür, die Auswirkungen zu minimieren. Dabei arbeitete der Audi Konzern eng mit den Lieferanten sowie teilweise auch mit den Herstellern von Halbleitern zusammen. Darüber hinaus war der Konzerneinkauf in ständigem Austausch mit Chip-Brokern, um die Versorgungssicherheit weiter zu erhöhen. Die laufende Anpassung der Produktion unter Berücksichtigung von Einbauraten, Ausstattungsvarianten und Ergebnisbeiträgen innerhalb der Markengruppe Premium sowie die Entwicklung technischer Alternativen und Ersatzlösungen waren dabei weitere wesentliche Instrumente. Darüber hinaus hat insbesondere die Marke Audi in enger Abstimmung mit Kund\_innen bestmögliche Alternativen gesucht, teilweise aber auch das Angebot bei Modellen und Optionen beschränkt.

Eine gute Preisdurchsetzung bei reduzierten Verkaufshilfen im Umfeld der hohen Marktnachfrage wirkte sich positiv auf das Operative Ergebnis des Audi Konzerns aus.

### Logistik- und Lieferkette weltweit beeinträchtigt

In China waren Produktion und Auslieferungen zeitweise durch **lokale Lockdowns** im Rahmen der bis Ende 2022 gültigen Null-Covid-Strategie der Regierung belastet. In der Folge kam es zu Störungen der Logistikketten sowie temporären Schließungen von Produktionsstätten und Handelsbetrieben. Auch außerhalb Chinas war die Markengruppe Premium mit vielfältigen **Logistikeinschränkungen** konfrontiert, vor allem beim Transport per Lkw aufgrund eines Mangels an Fahrer\_innen, im Zugverkehr und bei der Seefracht.

Der **Krieg in der Ukraine** und die in der Folge verhängten Sanktionen gegen Russland belasteten aus wirtschaftlicher Sicht zusätzlich. So stellte der Audi Konzern alle Fahrzeuglieferungen nach Russland ein. Zudem war die Versorgung mit Kabelsträngen und weiteren Komponenten von ukrainischen Zulieferern zeitweise eingeschränkt. Die Markengruppe Premium ist dem erfahrenen und hochkompetenten Lieferantennetzwerk in der Ukraine grundsätzlich verbunden geblieben und hat die Lieferbeziehungen daher so weit wie möglich aufrechterhalten. Parallel hat Audi im Rahmen der Absicherung gegen geopolitische Risiken geeignete Duplizierungsstandorte aufgebaut, auf die

im Falle von Störungen oder einer weiteren Eskalation des Kriegs in der Ukraine zurückgegriffen werden kann. So konnte der Audi Konzern die Auswirkungen größtenteils abmildern und temporäre Produktionsanpassungen in den meisten Fällen wieder aufholen.

### Volatile Rohstoff- und Energiepreise

Die in der Folge des Kriegs teils sehr stark angestiegenen **Rohstoffpreise** hatten vor allem im ersten Quartal 2022 aufgrund von Bewertungseffekten bestehender Sicherungsgeschäfte einen stark positiven Effekt auf das Operative Ergebnis, welcher sich dann ab dem zweiten Quartal deutlich abschwächte. Die Rohstoffpreise blieben allerdings im weiteren Jahresverlauf sehr volatil. Zudem stiegen die **Energiepreise** im Berichtszeitraum vor allem aufgrund einer drohenden Knappheit stark an. Durch die partielle Umstellung von Gas auf Erdöl als Energieträger und die Bevorratung mit Öl zur Vorbeugung einer möglichen Verknappung sowie durch intensive Energiesparmaßnahmen in den Werken konnten die Auswirkungen begrenzt werden.

Eine weitere Herausforderung war die ab Jahresmitte 2022 rapide zunehmende **Inflation**, insbesondere im Euroraum und in den USA. Diese führte zu steigenden Zinssätzen an den Kapitalmärkten und zu einer deutlichen Eintrübung der Wachstumsaussichten oder gar zu Rezessionsängsten in den betroffenen Regionen, was voraussichtlich das Geschäftsjahr 2023 beeinflussen dürfte. Auch die Devisenmärkte schwankten in diesem Zusammenhang deutlich. Darüber hinaus beeinflusste das eintrübende Wachstum der chinesischen Wirtschaft die weltweiten Konjunkturaussichten negativ. Zunehmend protektionistische Tendenzen, wie etwa in den USA, Handelsbeschränkungen und weitere geopolitische Spannungen hatten indes noch keine finanziellen Auswirkungen auf das Geschäftsjahr 2022. Diese Risiken beobachtet der Audi Konzern intensiv im Rahmen des Risikomanagements und in den Krisenstäben.

Neben den beschriebenen Instrumenten haben auch die Effizienzmaßnahmen der vergangenen Jahre, wie die Initiative Audi.Zukunft, der Audi Transformationsplan sowie weitere Fixkostenprogramme der Marken dazu geführt, dass die Markengruppe Premium deutlich resilienter aufgestellt ist. So ließen sich die Fixkosten reduzieren und unter anderem dadurch konnte der Break-even – der Zeitpunkt, ab dem im Geschäftsjahr die Gewinnschwelle überschritten wird – früher erreicht werden als in der Vergangenheit. Auch deshalb verzeichnete der Audi Konzern trotz der großen Herausforderungen ein aus finanzieller Sicht außerordentlich gutes Geschäftsjahr. /





# Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2022 verzeichnete die Weltwirtschaft ein leicht positives Wachstum, wenngleich sich die Dynamik deutlich abschwächte. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen lag auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Welt und die Kernregionen im Einzelnen:

## Welt

### Wirtschaft

- Geringeres positives Wachstum der Weltwirtschaft im Vorjahresvergleich
- Entwicklung auf Länderebene unter anderem abhängig von Auswirkungen durch Russland-Ukraine-Krieg sowie Folgen der Coronapandemie
- Erheblicher Anstieg der Energie- und Rohstoffpreise gegenüber dem Vorjahr
- Weltweit anziehende Inflation, in der Folge restriktivere Geldpolitik mit Leitzinserhöhungen in zahlreichen Ländern
- Hohe Verluste an den wichtigsten Aktien- und Anleihemärkten aufgrund eingetrübten Konjunkturausblicks

### Automobilmarkt

- Weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres
- Heterogene Wachstumsdynamik in den Weltregionen aufgrund unterschiedlich stark ausgeprägter Folgen des Russland-Ukraine-Kriegs sowie Auswirkungen der Coronapandemie
- Weiterhin Versorgungsengpässe bei Halbleitern und einzelnen anderen Vorprodukten, sukzessive Verbesserung im Jahresverlauf

## Europa und Deutschland

### Wirtschaft in Europa

- Positive Wachstumsrate, aber Wachstumsabschwächung gegenüber Vorjahr
- Geringere Auswirkungen der Coronapandemie durch Lockerung der Einschränkungen
- Hohe Unsicherheiten infolge des Russland-Ukraine-Kriegs, teils massive Wachstumseintrübung in einzelnen Regionen
- Europäische Zentralbank reagierte aufgrund rekordhoher Inflationsraten (u.a. aufgrund des Anstiegs der Energiepreise) mit Abkehr von Nullzinspolitik und mehreren Leitzinserhöhungen

### Wirtschaft in Deutschland

- Wachstum des Bruttoinlandsprodukts im Berichtsjahr etwas schwächer als in Europa; positive Arbeitsmarktentwicklung, Belastung durch Exportabhängigkeit der Wirtschaft
- Geringere Auswirkungen der Coronapandemie auf die Wirtschaft als im Vorjahr
- Zeitweise sprunghafter Anstieg der Energiepreise, drohende Gasmangellage infolge des Russland-Ukraine-Kriegs
- Monatliche Inflationsraten erreichten historische Höchstwerte, Konsumentenvertrauen zwischenzeitlich auf langjährigem Tiefstand

**Automobilmarkt**

- Erneuter Rückgang der Neuzulassungen in Europa, damit deutlich unter schwachem Vorjahreswert; sehr starker Rückgang vor allem in Zentral- und Osteuropa
- Erstes Halbjahr noch deutlich unter Vorjahr, Neuzulassungen im zweiten Halbjahr über – teils erheblich schwächeren – Vorjahreswerten
- Deutschland mit positiver Wachstumsrate gegenüber schwachem Niveau des Vorjahres
- Engpässe und Störungen in den globalen Lieferketten schränkten die Fahrzeugverfügbarkeit weiterhin ein

**USA****Wirtschaft**

- Leichtes Wachstum der Wirtschaftsleistung im Berichtsjahr, aber substanzieller Rückgang gegenüber Vorjahr, welches stärker von konsumbedingten Nachholeffekten geprägt war
- Kaum pandemiebedingte Auswirkungen auf die Wirtschaft
- Geldpolitische Wende mit mehrmaliger Erhöhung des Leitzinses durch die US-Notenbank, im Wesentlichen aufgrund der stark beschleunigten Inflation
- Deutliche Erholung des Arbeitsmarktes im Vorjahresvergleich

**Automobilmarkt**

- Spürbarer Rückgang der Verkaufszahlen im Vorjahresvergleich
- Engpässe und Störungen in den globalen Lieferketten schränkten die Fahrzeugverfügbarkeit weiterhin ein

**China****Wirtschaft**

- Wachstum nur gering – Null-Covid-Strategie einschließlich Lockdowns mit erheblichen Auswirkungen auf chinesische Wirtschaft im Berichtsjahr
- Strategiewechsel in der Pandemiebekämpfung zum Jahresende führte zu einer hohen Dynamik im Infektionsgeschehen

**Automobilmarkt**

- Erholung aus dem Jahr 2021 setzte sich in langsamen Schritten fort
- Halbleitermangel und Lockdowns mit Produktionsschließungen und Ausgangssperren wirkten negativ

**Wie sich die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf die Vertriebszahlen der Markengruppe Premium auswirkten, lesen Sie auf [Seite 28](#).**

<sup>1</sup> Die Vorjahreswerte haben sich gegebenenfalls aufgrund aktualisierter Daten verändert; die Zahlen für 2022 sind vorläufig.

<sup>2</sup> chinesischer Automobilmarkt inklusive Hongkong

## Wachstumsrate von Bruttoinlandsprodukt, Automobilmärkten und Auslieferungen der Markengruppe Premium ausgewählter Länder/Regionen<sup>1</sup>

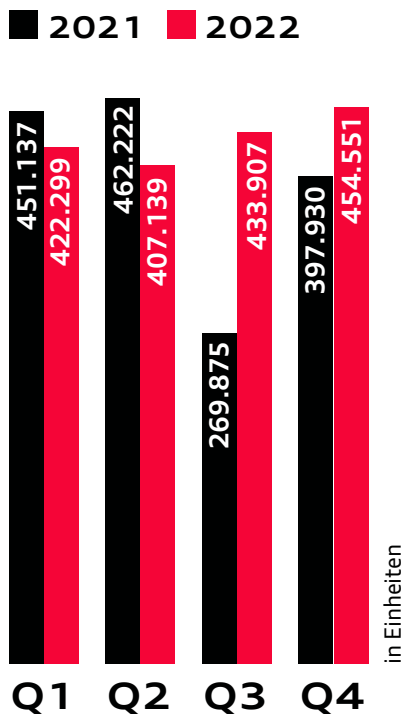
	Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts in %		Automobilmärkte in Fahrzeuge			Auslieferungen an Kund_innen der Markengruppe Premium in Fahrzeuge		
	2022	2021	2022	2021	Δ in %	2022	2021	Δ in %
Europa	3,6	5,8	12.057.464	13.602.266	-11,4	631.697	619.856	1,9
davon Deutschland	1,9	2,6	2.651.661	2.622.132	1,1	216.526	181.589	19,2
China <sup>2</sup>	2,8	8,4	21.033.000	20.707.585	1,6	647.221	702.224	-7,8
USA	2,0	6,0	13.870.789	15.079.182	-8,0	193.569	198.510	-2,5
<b>Weltweit</b>	<b>3,0</b>	<b>6,0</b>	<b>69.620.066</b>	<b>71.071.851</b>	<b>-2,0</b>	<b>1.638.638</b>	<b>1.688.978</b>	<b>-3,0</b>

# Produktion

Die Markengruppe Premium steigerte ihre Produktion gegenüber Vorjahr – trotz Versorgungsengpässen und Lockdowns in China.

Der Audi Konzern fertigte 1.717.896 (1.581.164)<sup>3</sup> Fahrzeuge im Jahr 2022, eine Steigerung von 8,6 Prozent im Vorjahresvergleich. Von der Marke Audi wurden im Berichtsjahr 1.691.586 (1.572.861) Einheiten und damit 7,5 Prozent mehr Premiumautomobile als im Vorjahr hergestellt. Darin enthalten sind 606.252 (607.008) Audi Fahrzeuge, die von assoziierten chinesischen Unternehmen lokal gefertigt wurden. Lamborghini produzierte 9.925 (8.303) Supersportwagen und Super-SUV und schloss das Jahr 2022 mit einem Plus von 19,5 Prozent ab. Das Produktionsvolumen der seit Januar 2022 im Audi Konzern konsolidierten Luxusmarke

## Produktionsentwicklung der Markengruppe Premium im Quartalsverlauf



Gesamt 2022

**1.717.896**

**+8,6%**

Bentley betrug im Berichtszeitraum 16.385 (-)<sup>4</sup> Fahrzeuge. Darüber hinaus wurden 70.295 (59.214) Motorräder der Marke Ducati gefertigt, das entspricht einer Steigerung gegenüber Vorjahr von 18,7 Prozent.

Die Markengruppe Premium konnte auch im Jahr 2022 die Produktion vollelektrischer Fahrzeuge sehr stark auf 127.927 (85.379) Automobile steigern, trotz einer weiterhin angespannten Versorgungssituation. Der Audi Q4 e-tron und der Audi e-tron GT<sup>5</sup> verzeichneten die höchsten prozentualen Anstiege. Die Anzahl der produzierten Plug-in-Hybride (PHEV) reduzierte sich hingegen im Berichtsjahr auf 74.227 (83.670)<sup>3</sup> Einheiten vor allem aufgrund mangelnder Teileversorgung. Der New Energy Vehicle (NEV)-Share, der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge und Plug-in-Hybride an der gesamten Automobilproduktion der Markengruppe Premium, betrug somit 11,8 Prozent (202.154 Fahrzeuge).

### Versorgungssituation im zweiten Halbjahr schrittweise verbessert – Coronalockdowns belasteten lokale Produktion in China

Die Marke Audi reagierte im Berichtsjahr auf die global anhaltenden Lieferengpässe und die Coronalockdowns in China mit Produktionsanpassungen. Trotzdem konnte das Produktionsvolumen im Jahresverlauf stabilisiert und im Vorjahresvergleich eine spürbare Steigerung erzielt werden.

Während die Produktion der Markengruppe Premium in den ersten sechs Monaten des Jahres 2022 aufgrund anhaltender Versorgungseinschränkungen noch einen Rückgang von -9,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete, drehte sich das Bild im zweiten Halbjahr. Erholungseffekte zeigten sich insbesondere gegenüber dem sehr stark von Halbleiterengpässen geprägten dritten Quartal des Vorjahres. Auch das vierte Quartal 2022 lag als stärkstes Einzelquartal des Berichtsjahres produktionsseitig deutlich über dem des Vorjahres.

### Produktion an den weltweiten Standorten und neue Modelle im Jahr 2022

2022 wurden an den deutschen Standorten insgesamt 533.793 (458.746) Fahrzeuge gefertigt, eine Steigerung von 16,4 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Hiervon wurden am Standort Ingolstadt 332.981 (285.958) Fahrzeuge produziert, in Neckarsulm fertigte die Marke Audi 149.127 (145.092) Premiummodelle. Im Volkswagen Mehrmarkenwerk Zwickau wurden im Berichtszeitraum insgesamt 51.685 (27.696) vollelektrische Modelle der Audi Q4 e-tron Baureihe

<sup>3</sup> Vorjahreswert ohne Marke Bentley, Konsolidierung im Audi Konzern erfolgte zum 1.1.2022.

<sup>4</sup> Im Vorjahr produzierte Bentley in Summe 14.788 Automobile. Diese Zahl ist informativ, da die Konsolidierung im Audi Konzern zum 1.1.2022 erfolgte.

<sup>5</sup> Unter der Bezeichnung Audi e-tron GT versteht Audi die Modelle Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*, und Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 22,1–19,8 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*.

\* Angaben zu den Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

hergestellt, ein Plus von 86,6 Prozent gegenüber dem Anlaufjahr 2021.

In Europa konnte zudem der Standort Brüssel mit 14,7 Prozent einen Produktionsanstieg auf 50.302 (43.866) Elektrofahrzeuge verzeichnen. Im vierten Quartal 2022 startete hier die Produktion des Nachfolgers des voll-elektrischen Audi e-tron, des neuen Audi Q8 e-tron<sup>6</sup>, der ab dem Frühjahr 2023 in die Märkte eingeführt wird.

Das mexikanische Werk in San José Chiapa fertigte 178.128 (137.634) Fahrzeuge der Audi Q5 Baureihe, ein Plus von 29,4 Prozent.

In China wurden 2022 vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen 594.649 (605.933) Fahrzeuge der Marke Audi produziert. Der Rückgang von -1,9 Prozent gegenüber dem Vorjahr ist neben Versorgungsproblemen insbesondere auf Werkschließungen infolge der Coronalockdowns zurückzuführen. Dabei wurde das vollelektrische Portfolio am Standort Foshan (China) um den ebenfalls lokal hergestellten Audi Q4 e-tron erweitert. Zudem fertigte das assoziierte Unternehmen SAIC Volkswagen 11.603 (1.075) Einheiten im Berichtszeitraum. Darin enthalten ist auch das neue Modell Audi Q6 Roadjet<sup>7</sup>, welches seit 2022 im Werk in Ningbo (China) für den lokalen Markt produziert wird.

<sup>3</sup> Vorjahreswert ohne Marke Bentley. Konsolidierung im Audi Konzern erfolgte zum 1.1.2022.

<sup>5</sup> Unter der Bezeichnung Audi e-tron GT versteht Audi die Modelle Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*, und Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 22,1–19,8 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0.\*

<sup>6</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>7</sup> Das Modell wird vom assoziierten Unternehmen SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Ningbo (China), hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

<sup>8</sup> Im Vorjahr lieferte Bentley in Summe 14.659 Automobile an Kund\_innen aus, diese Zahl ist informativ, da die Konsolidierung im Audi Konzern zum 1.1.2022 erfolgte. Darin enthalten sind 61 Fahrzeuge, die von einer Audi Vertriebsgesellschaft ausgeliefert wurden.

\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

## Auslieferungen

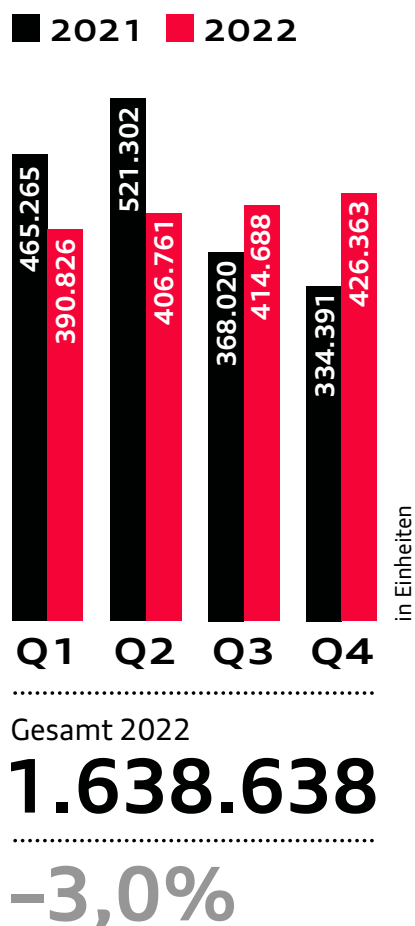
Auslieferungen der Markengruppe Premium liegen aufgrund von Herausforderungen in der Logistik- und Lieferkette leicht unter dem Vorjahresniveau – weiterhin sehr starkes Wachstum bei vollelektrischen Modellen.

Die Markengruppe Premium lieferte im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 1.638.638 (1.688.978)<sup>3</sup> Automobile aus. Die Marke Audi übergab dabei in Summe 1.614.231 (1.680.512) Fahrzeuge an Kund\_innen und lag damit -3,9 Prozent unter dem Vorjahresniveau. Die drei Marken Bentley, Lamborghini und Ducati konnten Rekordwerte bei den Auslieferungen erzielen. So übergab die Marke Lamborghini 9.233 (8.405) Fahrzeuge an Kund\_innen, während Bentley 15.174 (61)<sup>8</sup> Luxusautomobile auslieferte. Ducati übertraf mit 61.562 (59.447) Auslieferungen erstmals die Grenze von 60.000 Motorrädern.

### Weiterhin starke Entwicklung bei Elektrofahrzeugen

Der Audi Konzern setzte den Wachstumskurs bei den Auslieferungen von vollelektrischen Fahrzeugen (Battery Electric Vehicle – BEV) im Berichtsjahr fort. Insgesamt wurden 118.196 (81.894) vollelektrische Audi Modelle an Kund\_innen übergeben, das entspricht einem Plus von 44,3 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen der Markengruppe Premium stieg dadurch von 4,8 Prozent auf 7,2 Prozent. Dazu trug neben dem Audi e-tron GT<sup>5</sup> mit 10.042 Einheiten insbesondere die Audi e-tron Baureihe mit 51.209 Einheiten bei. Das meistverkaufte vollelektrische Fahrzeug war der Audi Q4 e-tron mit 52.784 Einheiten.

### Auslieferungen der Markengruppe Premium im Quartalsverlauf





**45.515**

ausgelieferte  
High-Performance-Modelle

**Rekordauslieferungen bei den High-Performance-Modellen von Audi Sport**

Zudem übertrafen im Berichtsjahr 2022 die Auslieferungen von High-Performance-Modellen der Audi Sport GmbH das Vorjahr (+15,6 Prozent) und erzielten mit 45.515 Fahrzeugen einen neuen Bestwert.

Im SUV-Segment lieferte die Markengruppe Premium insgesamt 830.901 Fahrzeuge an Kund\_innen aus. Der SUV-Share – definiert als Anteil aller ausgelieferten SUV an den Gesamtauslieferungen – stabilisierte sich auf dem Vorjahresniveau von 50,7 Prozent.

**Auslieferungen im Jahresverlauf – Erholungseffekte in der zweiten Jahreshälfte nach versorgungsbedingt schwierigem ersten Halbjahr**

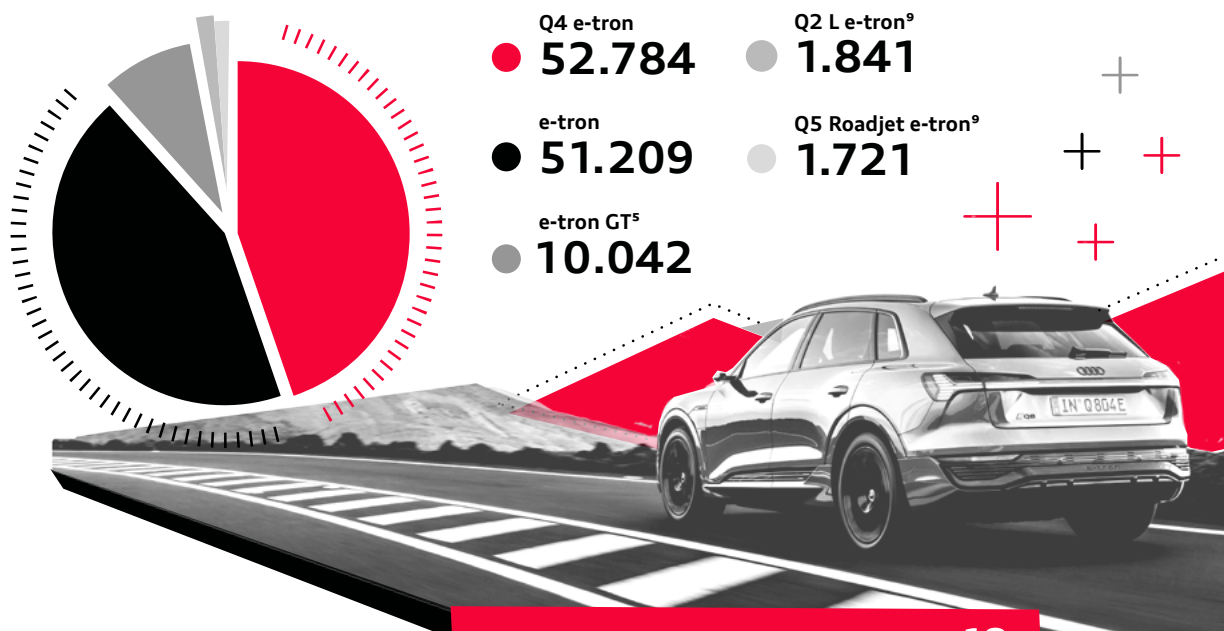
Neben Produktionsanpassungen infolge andauernder weltweiter Versorgungsengpässe beeinflussten logistische Herausforderungen die Verfügbarkeit von Fahrzeugen der Marke Audi im ersten Halbjahr 2022 stark. Trotz intensiver Steuerungsmaßnahmen verzeichnete der Audi Konzern bei den Auslieferungen einen Rückgang von –19,2 Prozent gegenüber dem starken ersten Halbjahr des Vorjahres. Im Laufe des zweiten Halbjahres, insbesondere im vierten Quartal 2022, konnte die weiterhin hohe Nachfrage nach Audi Fahrzeugen aufgrund der schrittweisen Erholung der Halbleiterverfügbarkeit besser bedient werden, dagegen waren die Logistikketten weiterhin von Störungen betroffen. Die Auslieferungen der Markengruppe Premium stiegen im zweiten Halbjahr um 19,7 Prozent im Vergleich zu einem durch Engpässe in der Halbleiterversorgung stark belasteten Vorjahreszeitraum.

**Europa mit leichtem Plus, USA und China unter Vorjahr**

In der Region Europa erreichte die Markengruppe Premium mit 631.697 (619.856)<sup>3</sup> ausgelieferten Fahrzeugen eine Steigerung von 1,9 Prozent gegenüber dem Vorjahresniveau. Dabei konnten die Auslieferungen insbesondere im deutschen Markt mit einem Anstieg von 19,2 Prozent auf 216.526 (181.589)<sup>3</sup> Einheiten zulegen. Auch die westeuropäischen Märkte in Summe konnten das Vorjahresniveau übertreffen (+3,9 Prozent). Neben den Niederlanden (+14,2 Prozent), Österreich (+9,7 Prozent) und Italien (+1,8 Prozent) schlossen sieben weitere Märkte in Westeuropa das Geschäftsjahr gegenüber dem Vorjahr mit einem Auslieferungsplus ab.

Maßgeblich beeinflusst durch Logistik- und Lieferengpässe sanken die Auslieferungen der Markengruppe Premium in den USA im Vorjahresvergleich auf 193.569 (198.510)<sup>3</sup> Fahrzeuge. Trotz eines starken zweiten Halbjahres bedeutet dies einen Rückgang um –2,5 Prozent.

In China schloss die Markengruppe Premium das Jahr 2022 mit 647.221 (702.224)<sup>3</sup> ausgelieferten Fahrzeugen ab. Neben der weiterhin angespannten Versorgungssituation ist der Rückgang von –7,8 Prozent insbesondere auf coronabedingte Produktionseinschränkungen zurückzuführen. Die lokalen Lockdowns führten auch zu Einschränkungen im Handel, wie zum Beispiel vorübergehenden Schließungen von Showrooms.



**118.196<sup>10</sup>**  
ausgelieferte E-Fahrzeuge

<sup>3</sup> Vorjahreswert ohne Marke Bentley. Konsolidierung im Audi Konzern erfolgte zum 1.1.2022.

<sup>5</sup> Unter der Bezeichnung Audi e-tron GT versteht Audi die Modelle Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6-19,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*, und Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 22,1-19,8 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0.\*

<sup>9</sup> Die Modelle werden von den assoziierten Unternehmen SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Ningbo (China), und FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Foshan (China), hergestellt und anschließend in China angeboten und verkauft.

<sup>10</sup> inklusive Fahrzeuge vor Markteinführung

\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

<sup>5</sup> Unter der Bezeichnung Audi e-tron GT versteht Audi die Modelle Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*, und Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 22,1–19,8 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0.\*

<sup>11</sup> Detaillierte Werte zu den Kraftstoff-, Stromverbräuchen und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 133–135.

<sup>12</sup> Die Tabelle enthält 597.368 (620.700) ausgelieferte Fahrzeuge, die von assoziierten chinesischen Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft wurden.

<sup>13</sup> Fahrzeug wird von assoziierten Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

<sup>14</sup> Die Konsolidierung von Bentley erfolgte zum 1.1.2022, die Vorjahreszahl enthält 61 Fahrzeuge, die von einer Audi Vertriebsgesellschaft ausgeliefert wurden.

\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

## Auslieferungen Automobile an Kund\_innen nach Modellreihen<sup>11, 12</sup>

	2022	2021	Δ in %
Audi A1	55.058	64.178	-14,2
Audi Q2	87.154	110.084	-20,8
Audi Q2 L e-tron <sup>13</sup>	1.841	4.743	-61,2
Audi A3	201.119	179.399	12,1
Audi Q3	238.691	258.616	-7,7
Audi Q4 e-tron	52.784	21.098	X
Audi TT	7.933	8.714	-9,0
Audi A4	232.481	215.227	8,0
Audi A5	60.048	71.340	-15,8
Audi Q5	301.038	293.069	2,7
Audi Q5 Roadjet e-tron <sup>13</sup>	1.721	-	X
Audi Q6 Roadjet <sup>13</sup>	758	-	X
Audi A6	193.617	244.191	-20,7
Audi A7	15.771	19.169	-17,7
Audi e-tron	51.209	49.157	4,2
Audi e-tron GT <sup>5</sup>	10.042	6.896	45,6
Audi Q7	49.629	67.452	-26,4
Audi Q8	33.678	41.584	-19,0
Audi A8	17.992	23.708	-24,1
Audi R8	1.068	1.887	-43,4
Fahrzeuge vor Markteinführung	599	-	X
<b>Marke Audi</b>	<b>1.614.231</b>	<b>1.680.512</b>	<b>-3,9</b>
Lamborghini Urus	5.367	5.021	6,9
Lamborghini Huracán	3.113	2.586	20,4
Lamborghini Aventador	753	798	-5,6
<b>Marke Lamborghini</b>	<b>9.233</b>	<b>8.405</b>	<b>9,9</b>
Continental	4.581	-	X
Flying Spur	4.155	-	X
Mulsanne	6	-	X
Bentayga	6.432	-	X
<b>Marke Bentley<sup>14</sup></b>	<b>15.174</b>	<b>61</b>	<b>X</b>
<b>Summe Automobile</b>	<b>1.638.638</b>	<b>1.688.978</b>	<b>-3,0</b>

# Finanzielle Leistungsindikatoren

Audi Konzern verzeichnet ein Rekordergebnis dank guter Marktperformance und starker Marken, Netto-Cashflow auf hohem Niveau.

## Ertragslage

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns lagen im Geschäftsjahr 2022 bei 61.753 (53.068) Mio. EUR. Der Anstieg um 16,4 Prozent im Vorjahresvergleich trotz einer nahezu konstanten Anzahl abgesetzter Fahrzeuge ist neben der starken Preisdurchsetzung auch auf die erstmalige Konsolidierung der Marke Bentley zum 1. Januar 2022 zurückzuführen.

Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen der Marke Audi erhöhten sich auf 41.081 (36.476) Mio. EUR. Einen starken Umsatzzuwachs im Vorjahresvergleich konnten insbesondere die vollelektrischen Modelle Audi Q4 e-tron, Audi e-tron sowie Audi e-tron GT<sup>1</sup> erzielen. Auch die Audi A3 und Audi Q5 Bau-reihen trugen wesentlich zum Anstieg der Umsatzerlöse bei. Die Marke Lamborghini steigerte im Berichtszeitraum die Umsatzerlöse aus dem Fahrzeuggeschäft

um 20,6 Prozent auf 2.193 (1.818) Mio. EUR. Die Marke Bentley verzeichnete Umsatzerlöse aus dem Fahrzeuggeschäft in Höhe von 3.300 Mio. EUR, während die Marke Ducati ebenfalls einen Rekordwert in Höhe von 917 (738) Mio. EUR erzielen konnte.

Mit 15.008 (14.089) Mio. EUR lagen die Sonstigen Umsatzerlöse des Audi Konzerns spürbar über dem Vorjahresniveau. Wesentliche Gründe hierfür waren vor allem gestiegene Umsatzerlöse aus Originalteile- und Motorenverkäufen. Gegenläufig wirkten leicht verringerte Erlöse aus Teilleieferungen nach China.

Bei den Umsatzerlösen nach Regionen zeigte sich im Berichtsjahr ein positives Bild. So verzeichnete die Markengruppe Premium in den USA ein sehr starkes Umsatzwachstum von 44,4 Prozent. Die Umsatzerlöse betragen hier 12.706 (8.801) Mio. EUR. Während die

<sup>1</sup> Unter der Bezeichnung Audi e-tron GT versteht Audi die Modelle Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*, und Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 22,1–19,8 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0.\*

<sup>2</sup> Neben den Umsatzerlösen aus nach China exportierten Audi Fahrzeugen (FBU) beinhaltet diese Position auch die Umsatzerlöse aus Teilleieferungen nach China. Weitere Erträge aus dem Chinesengeschäft werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

## Verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung Audi Konzern

in Mio. EUR	2022	2021	Δ in %
Umsatzerlöse	61.753	53.068	16,4
Herstellungskosten	-52.237	-45.756	14,2
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>9.516</b>	<b>7.313</b>	<b>30,1</b>
Vertriebskosten	-3.184	-3.084	3,2
Allgemeine Verwaltungskosten	-759	-655	15,9
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.977	1.925	2,7
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>7.550</b>	<b>5.498</b>	<b>37,3</b>
Finanzergebnis	1.522	1.430	6,4
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>9.072</b>	<b>6.929</b>	<b>30,9</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.956	-1.280	52,8
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>7.116</b>	<b>5.649</b>	<b>26,0</b>

Umsatzerlöse in Europa mit 30.460 (26.936) Mio. EUR ebenfalls stiegen, bewegten sie sich in China<sup>2</sup> mit 11.081 (11.230) Mio. EUR nahezu auf dem Vorjahresniveau. Die Herstellungskosten stiegen im Wesentlichen infolge höherer Fertigungsmaterial- und

Einstandskosten an. Hauptgrund hierfür sind neben der erstmaligen Konsolidierung von Bentley vor allem der höhere Anteil von abgesetzten Elektrofahrzeugen sowie gestiegene Rohstoff- und Teilepreise im Berichtsjahr.

### Blick auf Forschung und Entwicklung im Audi Konzern

Die Forschungs- und Entwicklungsquote<sup>3</sup> lag im Berichtsjahr bei 7,3 (7,4) Prozent und damit leicht über dem strategischen Zielkorridor (6 bis 7 Prozent). Die deutlich gestiegenen Forschungs- und Entwicklungsleistungen lassen sich neben der Erstkonsolidierung von Bentley vor allem durch Investitionen in den Berei-

chen Elektrifizierung und Digitalisierung erklären. Die Aktivierungsquote<sup>4</sup> lag bei 46,0 (45,3) Prozent und somit ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres. Die hohe Quote spiegelt dabei den aktuellen Produktlebenszyklus der Modellpalette wider und belegt gleichzeitig die Werthaltigkeit des zukünftigen Produktportfolios. In Summe lag der Forschungs- und Entwicklungsaufwand somit deutlich über dem Vorjahresniveau.

<sup>3</sup> Hierbei werden die Forschungs- und Entwicklungsleistungen ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen gesetzt.

<sup>4</sup> Dabei werden die aktivierten Entwicklungskosten in Relation zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen gesetzt.

### Forschungs- und Entwicklungskennzahlen

<i>in Mio. EUR</i>	2022	2021	Δ in %
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.517	3.913	15,5
● Aktivierte Entwicklungskosten	2.079	1.772	17,3
⊕ Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.600	1.363	17,4
<b>= Forschungs- und Entwicklungsaufwand</b>	<b>4.039</b>	<b>3.504</b>	<b>15,3</b>

### Weitere Ergebniseinflüsse

Die Vertriebskosten sowie die allgemeinen Verwaltungskosten stiegen vor allem aufgrund der erstmaligen Konsolidierung von Bentley im Geschäftsjahr 2022 an.

Zusätzlich reduzierten deutlich höhere Preise im Rohstoffekauf das Operative Ergebnis um einen mittleren dreistelligen Millionenbetrag.

Beim Sonstigen betrieblichen Ergebnis ist im Vorjahresvergleich ebenfalls ein leichter Anstieg zu beobachten. Haupttreiber hierfür sind sehr stark reduzierte Restwerttrisiken bedingt durch eine positive Entwicklung des Gebrauchtwagenmarktes. Außerdem beinhaltet die Position – analog zum Vorjahr – signifikant positive Effekte aus Rohstoffsicherungen.

Damit erreichte das Operative Ergebnis des Audi Konzerns 7.550 (5.498) Mio. EUR und übertrifft somit den bisherigen Rekordwert aus dem vergangenen Jahr deutlich. Die entsprechende Operative Umsatzrendite beträgt 12,2 (10,4) Prozent.

Währungseinflüsse und Rohstoffsicherungen wirkten sich in Summe im Vorjahresvergleich in Höhe von –226 Mio. EUR negativ auf das Operative Ergebnis aus.

Vor Sondereinflüssen in Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von –71 (–48) Mio. EUR wurden ein Operatives Ergebnis von 7.622 (5.546) Mio. EUR und eine Operative Umsatzrendite von 12,3 (10,5) Prozent erreicht.

### Ergebniskennzahlen Markengruppe Premium

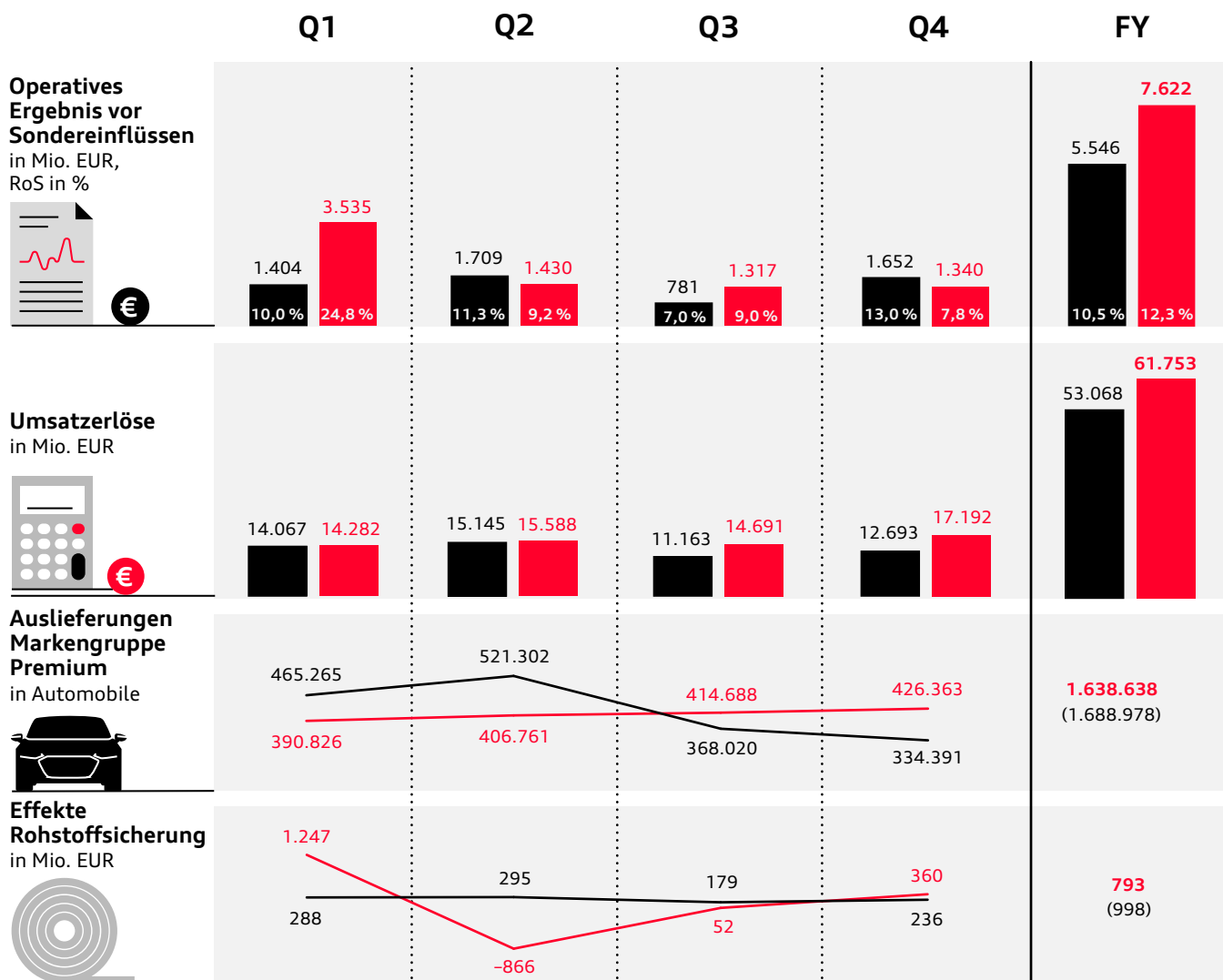
<i>in Mio. EUR</i>	2022	2021	Δ in %
<b>Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen</b>	<b>7.622</b>	<b>5.546</b>	<b>37,4</b>
RoS vor Sondereinflüssen in %	12,3	10,5	1,8 ppt.
Sondereinflüsse <sup>5</sup>	–71	–48	48,6
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>7.550</b>	<b>5.498</b>	<b>37,3</b>
RoS in %	12,2	10,4	1,8 ppt.
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>9.072</b>	<b>6.929</b>	<b>30,9</b>

<sup>5</sup> Sondereinflüsse in Zusammenhang mit der Dieselthematik



## Quartalsentwicklung

■ 2021 ■ 2022



### Quartalsübergreifend

- Erstmalige Konsolidierung und Rekordzahlen von Bentley
- Starkes Originalteilegeschäft
- Hohes Preisniveau und positive Bewertungseffekte aus Restwerten
- Sehr gute Performance der Marken Lamborghini und Ducati
- Anhaltende Fixkostendisziplin trotz höherer Vorleistungen in Forschung und Entwicklung und gesteigerter erfolgsabhängiger Personalkosten

### Q1

- Hohe positive Bewertungseffekte aus Rohstoffsicherungen infolge massiv gestiegener Rohstoffpreise in Zusammenhang mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Kriegs
- Auslieferungen in USA und China stark unter Vorjahresquartal, auch aufgrund eingeschränkter Versorgung mit Halbleitern

### Q3

- Deutlicher Anstieg der Auslieferungen gegenüber versorgungsbedingt schwachem Q3/21 trotz andauernder Störungen in der Lieferkette
- Erholungseffekte auf dem chinesischen Markt nach Coronalockerungen

### Q2

- Substanzieller Rückgang der Rohstoffpreise führt zu rückläufigen Bewertungseffekten bei Sicherungsgeschäften
- Auslieferungen weiter deutlich unter Vorjahr – unter anderem aufgrund von Versorgungsschwierigkeiten und Lockdowns in China

### Q4

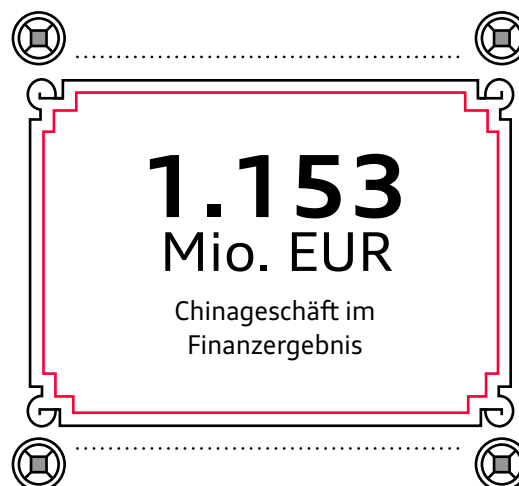
- Starke Auslieferungen und hohe Umsätze im Schlussquartal
- Gestiegene Forschungs- und Entwicklungsvorleistungen, höhere Materialkosten sowie Sonderfaktoren wie Berücksichtigung neuer Tarifabschluss belasten Ergebnis

## Audi Transformationsplan erfolgreich abgeschlossen

Der Audi Transformationsplan (ATP) hatte auch im geplanten Abschlussjahr 2022 einen positiven Effekt auf das Operative Ergebnis. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen in Höhe von über 4 Mrd. EUR umgesetzt, die aufgrund der Versorgungsengpässe bei Halbleitern zum überwiegenden Teil auf der Kostenseite wirkten. Seit Beginn des ATP im Jahr 2018 hat das Programm somit rund 14,4 Mrd. EUR realisiert und damit das anvisierte Ziel von 15 Mrd. EUR aufgrund des pandemie- und versorgungsbedingt geringeren Absatzvolumens nur knapp verfehlt. Der ATP hat sich als wirksames Instrument zur Absicherung der Profitabilität von Audi erwiesen. Viele der Maßnahmen wirken nachhaltig und sind bereits in die Linienfunktion überführt worden.

## Finanzergebnis des Audi Konzerns

Das Finanzergebnis des Audi Konzerns erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr spürbar auf 1.522 (1.430) Mio. EUR. Haupttreiber hierfür war eine signifikante Verbesserung beim Zinsergebnis, im Wesentlichen durch geringere Aufwendungen aus der Diskontierung von Schulden infolge gestiegener Zinssätze. Negativ wirkte der Rückgang im Übrigen Finanzergebnis. Dieser ist vor allem auf geringere Erträge aus Wertpapieren zurückzuführen. Der gestiegene Markenausgleich von der Volkswagen AG für das Chinageschäft beeinflusste das Übrige Finanzergebnis hingegen positiv. Beim Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen zeigte sich ein spürbarer Rückgang.



In Summe hat das Chinageschäft des Audi Konzerns trotz der herausfordernden Marktsituation einschließlich lokaler Lockdowns mit 1.153 (1.140) Mio. EUR zum Finanzergebnis beigetragen.

## Ergebnis nach Steuern deutlich über Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2022 erwirtschaftete der Audi Konzern ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 9.072 (6.929) Mio. EUR. Die Umsatzrendite vor Steuern lag bei 14,7 (13,1) Prozent. Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag erhöhten sich im Vorjahresvergleich sehr stark um 676 Mio. EUR. Daraus resultiert ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 7.116 (5.649) Mio. EUR.

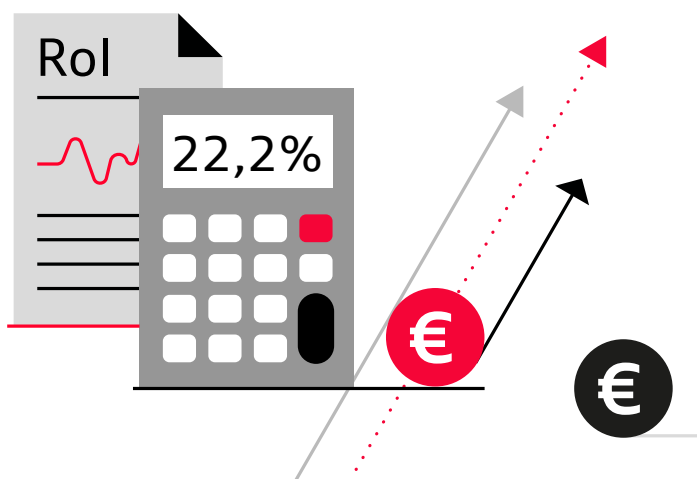
## Finanzergebnis Audi Konzern

in Mio. EUR

	2022	2021	Δ in %
<b>Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen</b>	<b>271</b>	<b>291</b>	<b>-7,0</b>
davon FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.	44	38	16,9
davon Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Co., Ltd.	193	235	-17,9
davon SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.	12	9	27,9
davon There Holding B.V.	-40	-32	23,5
<b>Zinsergebnis</b>	<b>583</b>	<b>191</b>	<b>X</b>
<b>Übriges Finanzergebnis</b>	<b>668</b>	<b>948</b>	<b>-29,5</b>
davon Markenausgleich Chinageschäft <sup>6</sup>	905	859	5,4
<b>Finanzergebnis</b>	<b>1.522</b>	<b>1.430</b>	<b>6,4</b>
davon Chinageschäft <sup>7</sup>	1.153	1.140	1,1

<sup>6</sup> zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG vereinbarter finanzieller Markenausgleich bzw. leistungsbezogene Erträge für das Chinageschäft in Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen

<sup>7</sup> beinhaltet das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen von FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Co., Ltd., SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., und den Markenausgleich Chinageschäft



**Signifikanter Anstieg bei der Kapitalrendite**

Im Geschäftsjahr 2022 lag die Kapitalrendite (Return on Investment – RoI)<sup>8</sup> des Audi Konzerns bei 22,2 (16,7) Prozent. Die positive Entwicklung der Kapitalrendite im Vorjahresvergleich ist dabei im Wesentlichen auf das höhere Operative Ergebnis nach Steuern zurückzuführen.

**Entwicklung der Kapitalrendite in der Markengruppe Premium**

*in Mio. EUR*

	2022	2021	Δ in %
Operatives Ergebnis nach Steuern <sup>8</sup>	5.285	3.849	37,3
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	23.808	23.084	3,1
<b>Kapitalrendite (RoI<sup>8</sup>) in %</b>	<b>22,2</b>	<b>16,7</b>	<b>5,5</b>

<sup>8</sup> Unterstellte Steuerquote von 30 Prozent; weitere Definitionen zur Kapitalrendite sind im Audi Fact Pack zu finden.

## Vermögenslage

Die Bilanzsumme des Audi Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2022 auf 70.812 (66.124) Mio. EUR, zu einem wesentlichen Teil infolge der erstmaligen Konsolidierung von Bentley zum 1. Januar 2022.

Die langfristigen Vermögenswerte des Audi Konzerns stiegen überwiegend durch höhere aktivierte Entwicklungskosten, aber auch durch weitere Sachanlagen – vor allem durch den Aufbau des neuen chinesischen Werks in Changchun durch die vollkonsolidierte Gesellschaft Audi FAW NEV Co., Ltd. für Elektrofahrzeuge.

Ferner erhöhten sich die kurzfristigen Vermögenswerte zum 31. Dezember 2022 deutlich. Dabei führten die im Vorjahresvergleich verbesserte Versorgungssituation sowie Logistikverzögerungen zu einem Anstieg der Vorräte. Zudem stiegen auch die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund des deutlich höheren Absatzes im vierten Quartal. Des Weiteren sind in diesem Kontext neue kurzfristige Termingeldanlagen und Darlehen innerhalb des Volkswagen Konzerns zu nennen.

Die unter der Position „Zur Veräußerung und zur Ausschüttung an die Gesellschafter gehaltene Vermögenswerte“ aufgeführten Umfänge reduzierten sich signi-

fikant aufgrund der abgeschlossenen Abspaltung von Vertriebsgesellschaften innerhalb des Volkswagen Konzerns.

**Eigenkapital durch Rekordergebnis gestärkt**

Das Eigenkapital des Audi Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2022 auf 31.582 (26.012) Mio. EUR, was einer Eigenkapitalquote von 44,6 (39,3) Prozent entspricht. Dabei ist der Anstieg insbesondere auf gestiegene Gewinnrücklagen infolge des hohen Ergebnisses nach Steuern in 2022 zurückzuführen. Darüber hinaus wirkten die hohen versicherungsmathematischen Gewinne infolge der höheren Diskontierungssätze von Pensionsverpflichtungen positiv auf die Gewinnrücklagen.

Die langfristigen Schulden reduzierten sich zum Jahresende 2022 deutlich, hauptsächlich bedingt durch gesunkene Pensionsrückstellungen infolge des gestiegenen, zur Diskontierung angewandten Zinssatzes.

Die kurzfristigen Schulden stiegen vornehmlich aufgrund geschäftsbedingt höherer Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber dem niedrigen Vorjahresniveau, unter anderem aufgrund der Einbeziehung von Bentley.

## Verkürzte Bilanz Audi Konzern

<i>in Mio. EUR</i>	<b>31.12.2022</b>	<b>31.12.2021</b>	<b>Δ in %</b>
Langfristige Vermögenswerte	32.675	31.754	2,9
Kurzfristige Vermögenswerte	38.119	33.445	14,0
davon Vorräte	8.336	7.090	17,6
davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.471	4.416	23,9
davon Zahlungsmittel	9.599	11.628	-17,5
Zur Veräußerung und zur Ausschüttung an die Gesellschafter gehaltene Vermögenswerte	18	926	-98,1
<b>Bilanzsumme Aktiva</b>	<b>70.812</b>	<b>66.124</b>	<b>7,1</b>
Eigenkapital	31.582	26.012	21,4
Fremdkapital	39.230	39.548	-0,8
davon langfristige Schulden	14.415	17.149	-15,9
davon kurzfristige Schulden	24.815	22.399	10,8
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.632	6.667	29,5
Zur Veräußerung und zur Ausschüttung an die Gesellschafter gehaltene Schulden	-	564	-100
<b>Bilanzsumme Passiva</b>	<b>70.812</b>	<b>66.124</b>	<b>7,1</b>

## Finanzlage

Der Audi Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2022 einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 10.028 (11.471) Mio. EUR.

Der Rückgang im Vorjahresvergleich trotz des gestiegenen Ergebnisses basiert vor allem auf höheren Ertragssteuerzahlungen sowie einer negativen Entwicklung des Working Capital. Dafür sind im Wesentlichen der Anstieg bei den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen durch den höheren Absatz am Jahresende sowie die gestiegenen Vorräte verantwortlich. Letztere erhöhten sich vor allem infolge der verbesserten Versorgungssituation und aufgrund von Logistikverzögerungen. Gestiegene Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen wirkten positiv auf das Working Capital. Der Rückgang der Rückstellungen hingegen belastete das Working Capital negativ.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag im Berichtsjahr bei -5.221 (-3.714) Mio. EUR. Die Sachinvestitionen stiegen dabei auf -2.590 (-1.990) Mio. EUR an, wobei der Anstieg vor allem auf Investitionen der

vollkonsolidierten Gesellschaft Audi FAW NEV Co., Ltd., Changchun (China), zurückzuführen ist. Die Sachinvestitionsquote lag im Berichtsjahr bei 4,2 (3,8) Prozent.

Die aktivierten Entwicklungskosten erhöhten sich im Berichtszeitraum ebenfalls. Darüber hinaus wirkten sich Beteiligungsveränderungen – wie die erstmalige Einlage in die Audi Formula Racing GmbH, Neuburg a. d. Donau, sowie die Abspaltung von Vertriebsgesellschaften – erhöhend auf die Investitionstätigkeit aus.

### Netto-Cashflow stark bei weiterhin hoher Netto-Liquidität

Der Netto-Cashflow des Audi Konzerns erreichte im Berichtsjahr 4.808 (7.757) Mio. EUR, was nach dem außerordentlich starken Vorjahreswert den zweithöchsten Wert der Unternehmensgeschichte bedeutet.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug in Summe -8.369 (-2.973) Mio. EUR und enthält auch Geldanlagen sowie ausgereichte Darlehen innerhalb des Volkswagen Konzerns.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit lag bei –4.327 (–7.946) Mio. EUR. Er beinhaltet im Wesentlichen die Gewinnabführung an die Volkswagen AG aus dem Jahr 2021 in Höhe von –4.025 Mio. EUR.

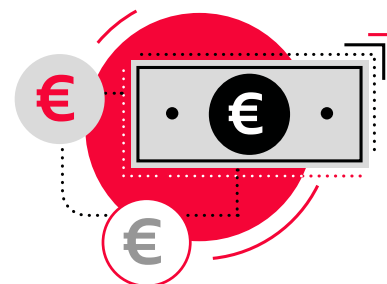
Zum Bilanzstichtag reduzierten sich die Zahlungsmittel auf 9.599 (12.022) Mio. EUR. Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns betrug zum 31. Dezember 2022 nahezu unverändert 22.570 (22.674) Mio. EUR.

#### Audi investiert in nachhaltige Zukunft

Um den Wandel zu einem Anbieter nachhaltiger und vernetzter Premiummobilität voranzutreiben, sieht der Audi Konzern auf Basis der Anfang 2023 verabschiedeten Planungsrunde Investitionen<sup>9</sup> von rund 28 Mrd. EUR für Elektrifizierung und Digitalisierung vor. Bei Gesamtinvestitionen von rund 43 Mrd. EUR fließen damit zwei Drittel der Vorleistungen in diese Zukunftsthemen.

<sup>9</sup> Die Investitionen umfassen Sachinvestitionen sowie Forschungs- und Entwicklungskosten.

## Netto-Cashflow



# 4.808

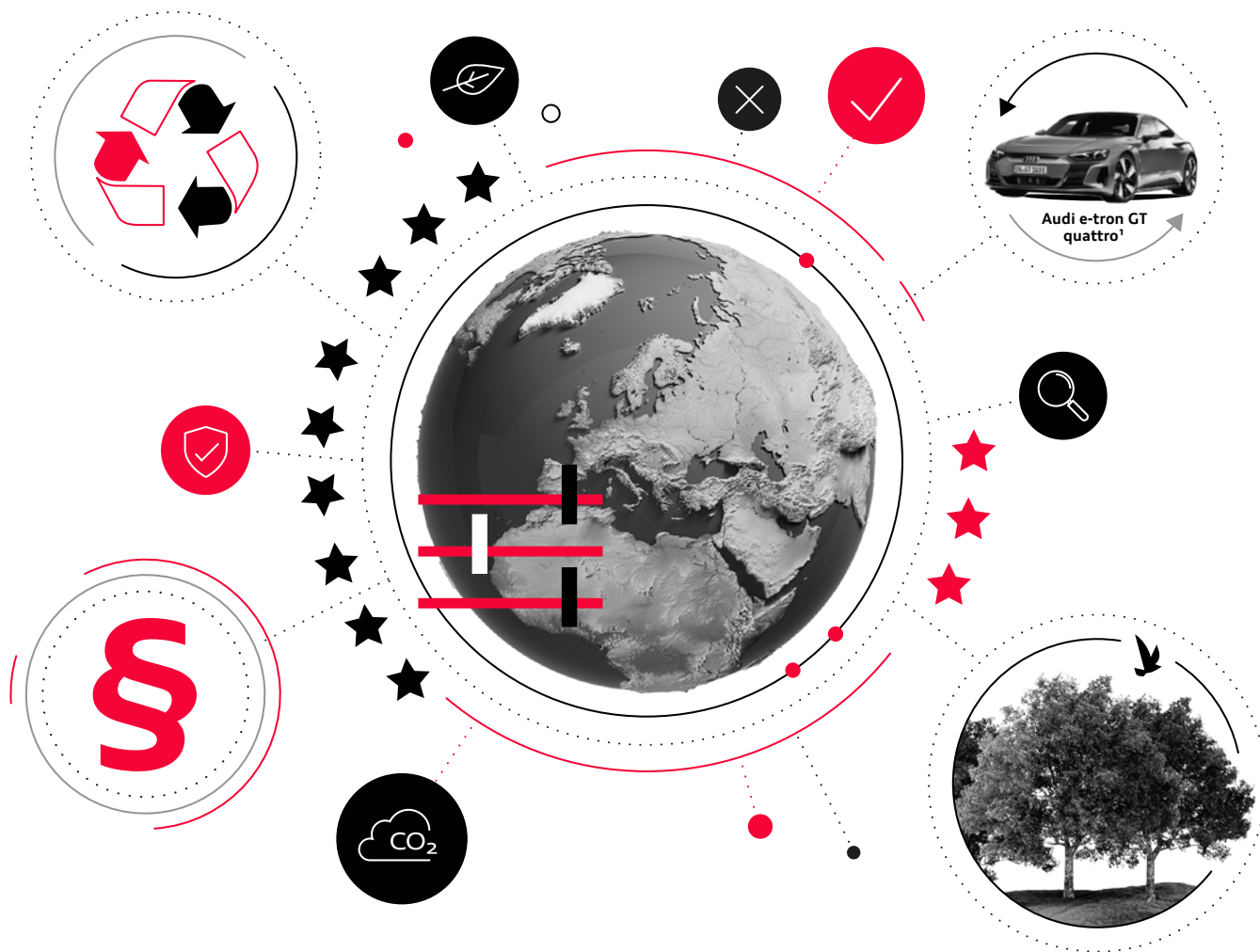
Mio. EUR

### Verkürzte Kapitalflussrechnung Audi Konzern

<i>in Mio. EUR</i>	2022	2021	Δ in %
Zahlungsmittel Anfangsbestand zum 1.1.	12.235 <sup>10</sup>	11.152	9,7
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>10.028</b>	<b>11.471</b>	<b>-12,6</b>
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-5.221	-3.714	40,6
davon Sachinvestitionen <sup>11</sup>	-2.590	-1.990	30,1
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten	-2.079	-1.772	17,3
davon Veränderung von Beteiligungen	-697	12	X
davon sonstige zahlungswirksame Veränderungen	145	36	X
<b>Netto-Cashflow</b>	<b>4.808</b>	<b>7.757</b>	<b>-38,0</b>
Veränderung der Geldanlagen und ausgereichten Darlehen	-3.148	740	X
Kapitaleinzahlungen von anderen Gesellschaftern	143	191	-25,2
Ergebnisabführung an den Volkswagen Konzern	-4.025	-7.830	-48,6
Dividendenzahlungen an andere Gesellschafter	-	-52	-100
Leasingzahlungen, Veränderung der übrigen Finanzschulden	-445	-255	74,7
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	32	319	-90,0
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>-2.636</b>	<b>870</b>	<b>X</b>
<b>Zahlungsmittel Endbestand zum 31.12.</b>	<b>9.599</b>	<b>12.022</b>	<b>-20,2</b>
<b>Netto-Liquidität zum 31.12.</b>	<b>22.570</b>	<b>22.674</b>	<b>-0,5</b>
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-8.369</b>	<b>-2.973</b>	<b>X</b>
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-4.327</b>	<b>-7.946</b>	<b>-45,5</b>

<sup>10</sup> inklusive 213 Mio. EUR im Zusammenhang der erstmaligen Konsolidierung von Bentley zum 1.1.2022

<sup>11</sup> In den Sachinvestitionen sind Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte gemäß Kapitalflussrechnung enthalten.



# EU-Taxonomie

Mit der EU-Taxonomie wird nachhaltiges Wirtschaften messbar und vergleichbar gemacht. Audi macht freiwillig Angaben gemäß der EU-Taxonomie-Verordnung.

Die Europäische Union (EU) legt den Fokus stark auf den Klimaschutz. Der „European Green Deal“ und das Ziel, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu werden, sind Ausdruck der großen Ambition und Rahmen für ein weitreichendes Maßnahmenpaket. Die sogenannte EU-Taxonomie stellt auf diesem Weg der EU nicht nur den nächsten logischen Schritt, sondern auch einen zentralen Bestandteil des Maßnahmenpakets dar. Ihre Ziele: Kapitalströme in nachhaltige Investitionen umzulenken sowie Transparenz und Langfristigkeit in der Finanz- und Wirtschaftstätigkeit zu fördern. Hierfür legt die EU in der EU-Taxonomie-Verordnung und den zugehörigen erlassenen delegierten Rechtsakten Kriterien fest, um nachhaltiges Wirtschaften von Unternehmen einheitlich messbar und vergleichbar zu machen. Die EU-Taxonomie geht dabei über den Aspekt des Klimaschutzes hinaus und verlangt zum Beispiel auch die Einhaltung sozialer Aspekte.

<sup>1</sup> Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6 – 19,6; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

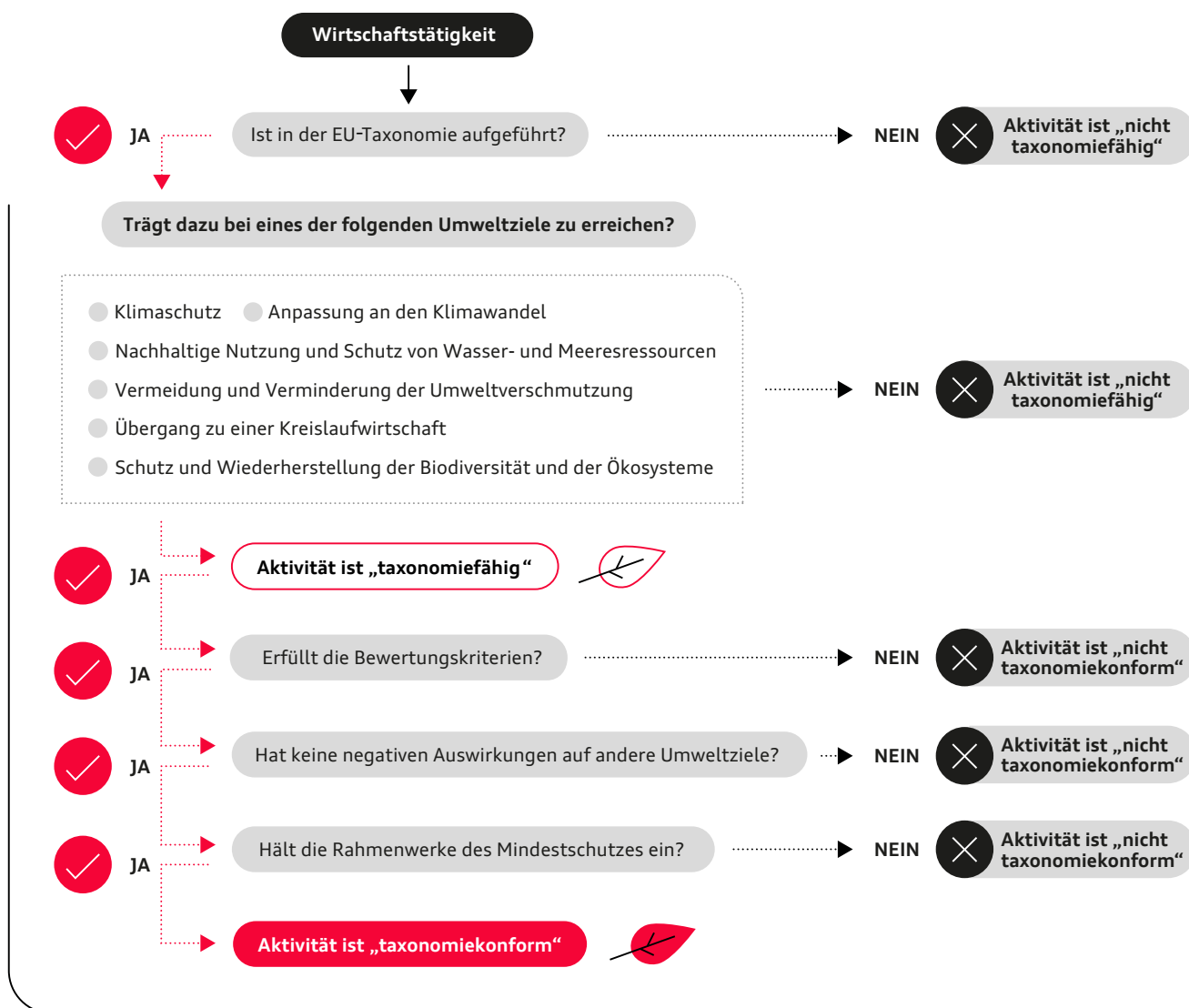
<sup>2</sup> Für detailliertere Informationen rund um die EU-Taxonomie lesen Sie auch den Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns.

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und richtet seine eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 wird beabsichtigt, ein bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrales Unternehmen zu sein.

### Freiwillige Berichterstattung des Audi Konzerns<sup>2</sup>

Der Audi Konzern ist im Volkswagen Konzern vollkonsolidiert und daher von einer eigenständigen externen Berichtspflicht zur EU-Taxonomie befreit. Aus Transparenzgründen berichtet die Markengruppe Premium seit dem Geschäftsjahr 2021 freiwillig über die Kennzahlen der EU-Taxonomie, wodurch auch dem hohen Stellenwert von ESG (Environment, Social und Governance) bei den Marken Rechnung getragen wird: Für die Markengruppe Premium spielt Nachhaltigkeit eine zentrale Rolle und dies soll sichtbar gemacht werden.

## Wann ist eine Wirtschaftsaktivität EU-Taxonomie-fähig und wann EU-Taxonomie-konform?



# 1 Taxonomie-fähigkeit



- Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien
- Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz

Das Geschäftsmodell des Audi Konzerns umfasst die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen und die damit in Verbindung stehenden Aktivitäten. Im Sinne der EU-Taxonomie sind Aktivitäten in diesen Bereichen geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz durch den Ausbau sauberer oder klimaneutraler Mobilität zu erbringen.

Innerhalb des Umweltziels Klimaschutz ordnet der Audi Konzern alle genannten Aktivitäten der Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ zu. Dies bezieht sich unabhängig von der

jeweiligen Antriebstechnologie auf alle produzierten Automobile und Motorräder und schließt auch die Originalteile mit ein.

Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten von untergeordneter Bedeutung, die im Audi Konzernabschluss unter den Sonstigen Umsatzerlösen ausgewiesen werden, sind nach aktueller Einschätzung des Audi Konzerns keiner Wirtschaftsaktivität zuzuordnen und gelten daher zunächst als nicht taxonomiefähig.

Weitere Aktivitäten, die mit dem oben genannten fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und gemäß der Auffassung des Audi Konzerns ebenfalls dieser Wirtschaftstätigkeit zuzuordnen sind, werden derzeit als nicht taxonomiefähig eingestuft. Letztlich war auf Basis der bisher durch die EU veröffentlichten Vorgaben nicht abschließend zu klären, unter welcher Wirtschaftstätigkeit sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen gewesen wären. Hierunter fallen insbesondere der ebenfalls unter den Sonstigen Umsatzerlösen ausgewiesene Verkauf von Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen und die lizenzierte Fertigung durch Dritte.

## 2 Erfüllung der Bewertungskriterien



- CO<sub>2</sub>-Emissionen der Fahrzeuge
- BEV = 0 g/km CO<sub>2</sub> und PHEV < 50 g/km CO<sub>2</sub> bis 2025

Maßgebliche Kennzahl für die Erfüllung der Bewertungskriterien sind die CO<sub>2</sub>-Emissionen der vom Audi Konzern produzierten Fahrzeuge. Aus diesem Grund wurden im fahrzeugbezogenen Geschäft die CO<sub>2</sub>-Emissionen gemäß WLTP nach Modellen und Antriebsarten analysiert. So wurden aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, welche die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substantielle Beitrag zum Klimaschutz gemessen wird. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dabei ein Grenzwert von < 50 g/km CO<sub>2</sub> gemäß WLTP.

Dazu gehören die **vollelektrischen Fahrzeuge (BEV)** des Audi Konzerns:

- » Audi Q4 e-tron, Audi e-tron / Audi Q8 e-tron<sup>3</sup>, Audi e-tron GT<sup>4</sup>

Darüber hinaus erfüllt **der größte Teil der Plug-in-Hybride (PHEV)** des Audi Konzerns ebenfalls die Bewertungskriterien:

- » Fahrzeuge der Modellreihen Audi A3, Q3, A6, A7 sowie der überwiegende Teil der Modellreihen Audi Q5 und A8

Für Motorräder gilt für die Erfüllung der Bewertungskriterien bereits eine CO<sub>2</sub>-Grenze von 0 g/km. Diese Vorgabe erfüllte kein Motorrad aus der Ducati Produktpalette. Gleichzeitig fielen im Geschäftsjahr 2022 Entwicklungsleistungen für vollelektrische Motorräder an.

## 3 Vereinbarkeit mit anderen Umweltzielen

(Do No Significant Harm, DNSH)



- Keine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele
- Zentrale Volkswagen Prüfung: Anforderungen für Audi erfüllt

Ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie müssen nicht nur zu mindestens einem der definierten Umweltziele beitragen, sondern dürfen auch keine negativen Auswirkungen auf die anderen Umweltziele haben. Die sogenannten DNSH-Kriterien (Do No Significant Harm) für wirtschaftliche Tätigkeiten legen die Mindestanforderungen fest, die

erfüllt werden müssen, um eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele auszuschließen.

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ für den Audi Konzern auf übergeordneter Ebene des Volkswagen Konzerns analysiert. Dabei wurde für das fahrzeugbezogene Geschäft die jeweilige Analyse auf Ebene der einzelnen Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute oder künftig Audi Fahrzeuge gefertigt werden, welche die unter Schritt 2 genannten Bewertungskriterien erfüllen bzw. gemäß der Fünf-Jahres-Planung künftig erfüllen sollen.

Im Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns sind die wesentlichen Interpretationen und Analysen dargestellt, mit denen der Volkswagen Konzern untersucht hat, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis der Bewertungen ist, dass die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr für die fahrzeugproduzierenden Standorte des Audi Konzerns erfüllt sind.

## 4 Mindestschutz (Minimum Safeguards)



- Einhaltung Menschenrechte und soziale Mindeststandards
- Zentrale Volkswagen Prüfung: Anforderungen für Audi erfüllt

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte.

Der Audi Konzern nimmt seine unternehmerische Menschenrechtsverantwortung an, bekennt sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen.

Der Volkswagen Konzern hat für alle Audi Konzerngesellschaften Risikobewertungen für den Bereich Menschenrechte<sup>5</sup> durchgeführt und abgeschlossen. Dies schließt alle auch im Rahmen der DNSH-Kriterien überprüften Standorte mit ein. In dieser Risikoanalyse wurden die Ergebnisse und Risikobewertungen des Vorjahres berücksichtigt. Für die im Rahmen der Analyse identifizierten Risiken erhielten die Gesellschaften risikospezifische Maßnahmen, die sie verpflichtend umsetzen mussten. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von Konzernseite laufend überwacht. Ergebnis der Bewertungen ist, dass die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllt wurden.

<sup>3</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>4</sup> Unter der Bezeichnung Audi e-tron GT versteht Audi die Modelle Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*, und Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 22,1–19,8 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0.\*

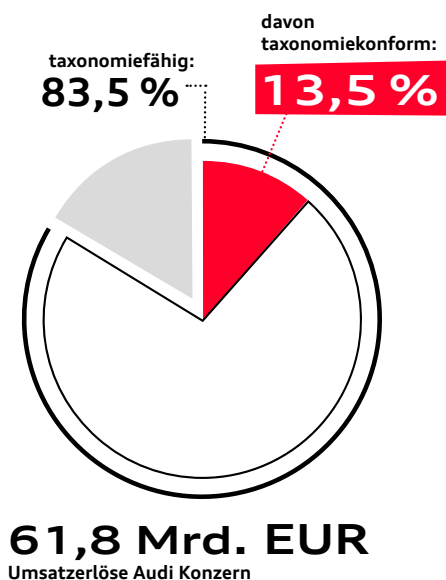
\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

<sup>5</sup> Weitere Informationen zum Umgang mit Nachhaltigkeitsrisiken in der vorgelagerten Lieferkette finden sich im Artikel „Nachhaltigkeit in der Lieferkette“.



# Kennzahlen des Audi Konzerns gemäß EU-Taxonomie<sup>6</sup>

<sup>6</sup> Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und die bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht letztlich das Risiko, dass die als taxonomiekonform ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Die Interpretation des Audi Konzerns ist nachstehend dargestellt.



## Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns 2022 beliefen sich auf insgesamt 61,8 (53,1) Mrd. EUR (siehe Seite 31). Auf die Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 51,6 (42,7) Mrd. EUR bzw. 83,5 (80,6) Prozent, die somit taxonomiefähig sind. Hierin enthalten sind im Wesentlichen die Umsatzerlöse aus Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus der Anschlussgarantie und aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft.

Davon erfüllten 8,3 (6,8) Mrd. EUR, das sind 13,5 (12,8) Prozent, die Bewertungskriterien (siehe Schritt 2). Aufgrund der Einhaltung der Kriterien zu DNSH und Mindestschutz ist dieser Anteil der Umsatzerlöse als taxonomiekonform zu klassifizieren. Allein mit Bezug auf vollelektrische Modelle waren dies 6,1 (4,1) Mrd. EUR bzw. 9,8 (7,7) Prozent des Audi Konzernumsatzes. Dagegen waren die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von PHEV versorgungsbedingt geringer als im Vorjahr.

## Investitionsausgaben

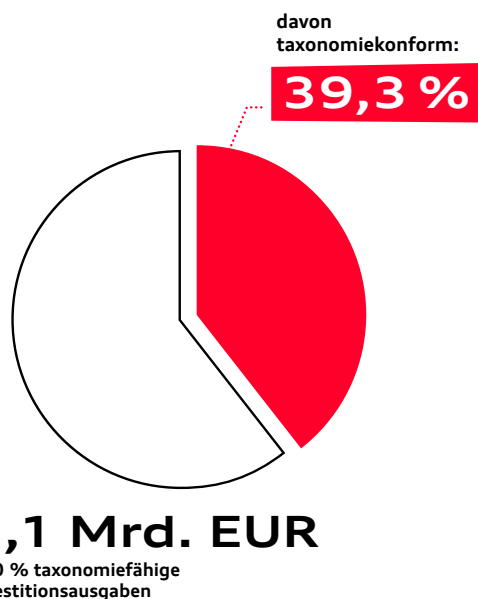
Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie umfassen die Zugänge zu Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie Vermieteten Vermögenswerten und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben standen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“. Auf zunächst noch nicht berücksichtigte andere Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts (insbesondere Motoren, Aggregate und Teillieferungen sowie Lizenzvergaben) entfallen keine wesentlichen eigens dafür getätigten Investitionsausgaben.

Im Geschäftsjahr 2022 beliefen sich im Audi Konzern die entsprechenden Werte bei den Zugängen auf

- 2,3 (2,1) Mrd. EUR aus Immateriellen Vermögenswerten
- 2,7 (1,9) Mrd. EUR aus Sachanlagen
- 0,1 (0,0) Mrd. EUR aus Vermieteten Vermögenswerten und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben betragen somit in Summe 5,1 (4,0) Mrd. EUR, was einem Anteil von 100 Prozent entspricht.



Die Investitionsausgaben in Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien einhalten, beliefen sich auf 2,0 (1,6) Mrd. EUR. Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes waren 2022 somit 39,3 (41,3) Prozent der gesamten Investitionsausgaben taxonomiekonform. Der prozentuale Rückgang ist im Wesentlichen auf Lifecycle-bedingte Schwankungen der aktivierungsfähigen Entwicklungskosten für BEV zurückzuführen. Für vollelektrische Fahrzeuge sind in Summe 1,7 (1,3) Mrd. EUR bzw. 34,3 (33,5) Prozent in den taxonomiekonformen Investitionsausgaben enthalten, dieser Anstieg im Vorjahresvergleich spiegelt die Audi BEV-Roadmap wider.

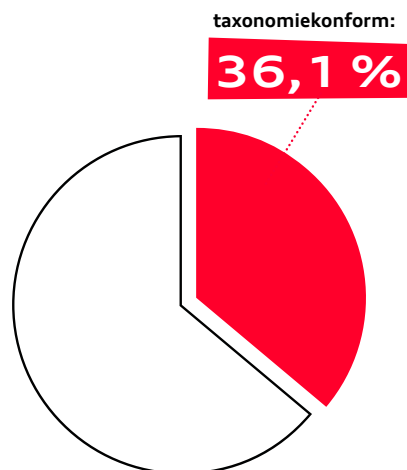
## Betriebsausgaben

Die Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie umfassen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten und die Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen sowie kurzfristige Leasingverhältnisse. Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ und wurden somit als taxonomiefähig klassifiziert.

### An den gesamten Betriebsausgaben des Audi Konzerns waren

- taxonomiefähige Betriebsausgaben: 2,8 (2,5) Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 100 (100) Prozent
- taxonomiekonforme Betriebsausgaben: 1,0 (0,8) Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 36,1 (33,3) Prozent

Der Anstieg der taxonomiekonformen Betriebsausgaben – sowohl absolut als auch anteilig – ist auf die



## 2,8 Mrd. EUR

100 % taxonomiefähige Betriebsausgaben

zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Projekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen. Für vollelektrische Fahrzeuge sind in Summe 0,9 (0,7) Mrd. EUR bzw. 32,8 (26,4) Prozent in den taxonomiekonformen Betriebsausgaben enthalten.

## Fortschritte bei E-Roadmap und weiteren Nachhaltigkeitsthemen

Die Markengruppe Premium setzt ihre ambitionierte BEV-Roadmap fort. Dies spiegelt sich unter anderem im EU-Taxonomie-konformen Anteil der Umsatzerlöse von 13,5 Prozent wider sowie in den für Elektromobilität und Digitalisierung geplanten Investitionsausgaben. Für diese Zukunftsthemen sind bis einschließlich 2027 Investitionen in Höhe von rund 28 Mrd. EUR vorgesehen.

So setzen die Marken Bentley und Lamborghini (siehe Seite 53) auf die Elektrifizierung ihrer Flotte, Ducati ist exklusiver Lieferant für die Elektrokategorie der MotoGP™-Weltmeisterschaft. Die Marke Audi hat vor Kurzem die Modelle der Audi Q8 e-tron<sup>3</sup> Familie in den Handel gebracht. Außerdem werden ab Ende des Jahres die ersten Serienfahrzeuge der Audi Q6 e-tron Modellreihe vom Band fahren. Im Laufe des Jahres 2026 legt die Marke dann den Schalter um und bringt ab diesem Moment für den Weltmarkt nur noch E-Modelle neu heraus. Gleichzeitig weitet Audi innerhalb der nächsten fünf Jahre das E-Angebot aus: Bis 2027 wollen die Vier Ringe in allen Kernsegmenten ein rein elektrisches Fahrzeug im Portfolio anbieten. Dann hat das Unternehmen laut aktueller Produktplanung mehr als 20 E-Modelle im Programm (siehe Seite 11).

### Die Maßnahmen: Spürbare Veränderungen

Die Markengruppe Premium transformiert nicht nur ihr Produktangebot hin zu Elektrofahrzeugen, sondern stellt sich auch in vielen anderen Bereichen nachhaltig und zukunftsicher auf.

Ein Fokus liegt dabei auf der Produktion. So bereitet Audi alle eigenen Produktionsstandorte für die Fer-

tigung von Elektroautos vor. 2029 soll es so weit sein. Dann werden alle Audi Werke mindestens ein vollelektrisches Fahrzeug fertigen (siehe Seite 15). Heute ist dies bereits in den Werken in Brüssel und den Böllinger Höfen Neckarsulm der Fall, ab Ende 2023 auch in Ingolstadt.

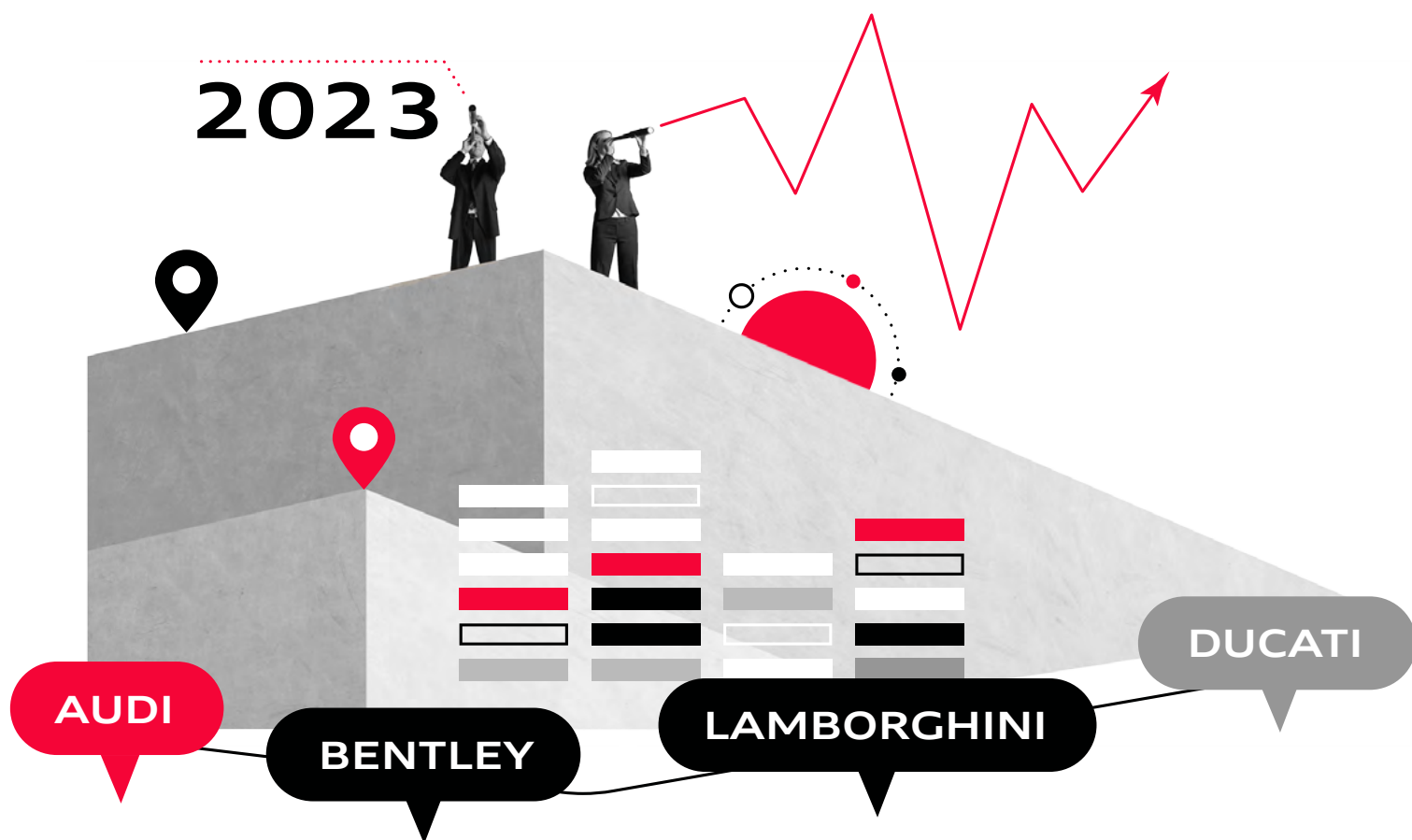
Zusätzlich verbessert das Unternehmen mit dem Programm Mission:Zero (siehe Seite 80) den ökologischen Fußabdruck seiner Produktionsstandorte. Ein wesentlicher Baustein auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Unternehmen ist die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Den Fortschritt macht Audi über den Dekarbonisierungsindex (DKI)<sup>7</sup> sichtbar. Auch beim Thema Kreislaufwirtschaft (siehe Seite 88) geht das Unternehmen neue Wege und verbaut Fahrzeugkomponenten, die schon heute anteilig aus Sekundärmaterial bestehen.

Die Markengruppe Premium ist überzeugt, dass ein nachhaltiges Geschäftsmodell auch an der Beachtung ökologischer Kriterien, an der Übernahme von sozialer Verantwortung (siehe Seite 105) und an guter Unternehmensführung (siehe Seite 49) gemessen wird. Diese Philosophie fördert Audi auch bei seinen Partnerunternehmen. So ist seit 2019 ein positives Nachhaltigkeitsrating (S-Rating, siehe Seite 93) die Voraussetzung für die Auftragsvergabe an Lieferant\_innen.

ESG ist auch in der Audi Strategie „Vorsprung 2030“ verankert: So werden zunehmend ESG-Kriterien in Unternehmens- und Produktentscheidungen sowie in der Managementvergütung berücksichtigt. Neben dem DKI sind zum Beispiel die EU-Taxonomie-konformen Umsatzerlöse seit 2022 Teil der ESG-Managementziele von Audi.

<sup>3</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

<sup>7</sup> Der Dekarbonisierungsindex (DKI) misst die durchschnittlichen Emissionen von CO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub>-Äquivalenten entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios und wird in Tonnen CO<sub>2</sub> pro Fahrzeug angegeben. Er beinhaltet sowohl die direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen der einzelnen Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) als auch alle weiteren direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Lebenszyklus der Fahrzeuge (Scope 3).



# Prognosebericht

Audi erwartet Wachstum bei weiterhin hoher Profitabilität – Umfeld nach wie vor volatil und herausfordernd.

Der Audi Konzern legt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sieht der Audi Konzern weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Insbesondere der Russland-Ukraine-Krieg birgt weiterhin Risiken. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Der Audi Konzern geht davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben, möglicherweise zusätzlich verstärkt durch die Folgen des Russland-Ukraine-Kriegs, insbesondere steigende Preise und sinkende Verfügbarkeit von Energie.

Der Audi Konzern erwartet, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2023 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich spürbar über dem des Vorjahres liegen.

In Europa rechnet die Markengruppe Premium für 2023 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Berichtsjahres liegt. Versorgungsengpässe bei Vorprodukten sowie Rohstoffen und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen weiter belasten. Für den deutschen Pkw-Markt wird erwartet, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau spürbar übertrifft.

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnet Audi für 2023 ebenfalls mit einem Verkaufsvolumen spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Dabei dürften weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV- und Pick-up-Segmenten gefragt sein. Zudem ist zu erwarten, dass die Neuzulassungen vollelektrischer Fahrzeuge überdurchschnittlich zunehmen werden.

Zudem rechnet der Audi Konzern damit, dass sich das Marktvolumen in China leicht über dem Vergleichswert des Jahres 2022 bewegen wird. Dabei dürften weiterhin vor allem günstige Einstiegsmodelle im SUV-Segment sehr gefragt sein. Belastungen können sich aus dem anhaltenden Halbleitermangel, möglichen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus sowie aus Verschärfungen geopolitischer Spannungen ergeben. Der Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte – sofern sich keine Lösung abzeichnet – das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen weiter belasten.

### Ausblick für 2023

Derzeit geht der Audi Vorstand – vorbehaltlich der Versorgung mit Halbleitern und des erwarteten Wachstums der Wirtschaft – von folgender Entwicklung der Spitzenkennzahlen für das Geschäftsjahr 2023 aus:

Die Auslieferungen von Automobilen der Markengruppe Premium an Kund\_innen dürften zwischen 1,8 und 1,9 Mio. Fahrzeuge liegen. Die Umsatzerlöse erwartet der Audi Konzern im Bereich von 69 bis 72 Mrd. EUR.

Die Operative Umsatzrendite (RoS) sollte dabei im Korridor zwischen 9 und 11 Prozent liegen, wobei ein weiterhin hohes Preisniveau der Fahrzeuge unterstellt ist. Die Kapitalrendite (RoI) wird aktuell im Bereich zwischen 19 bis 22 Prozent gesehen.

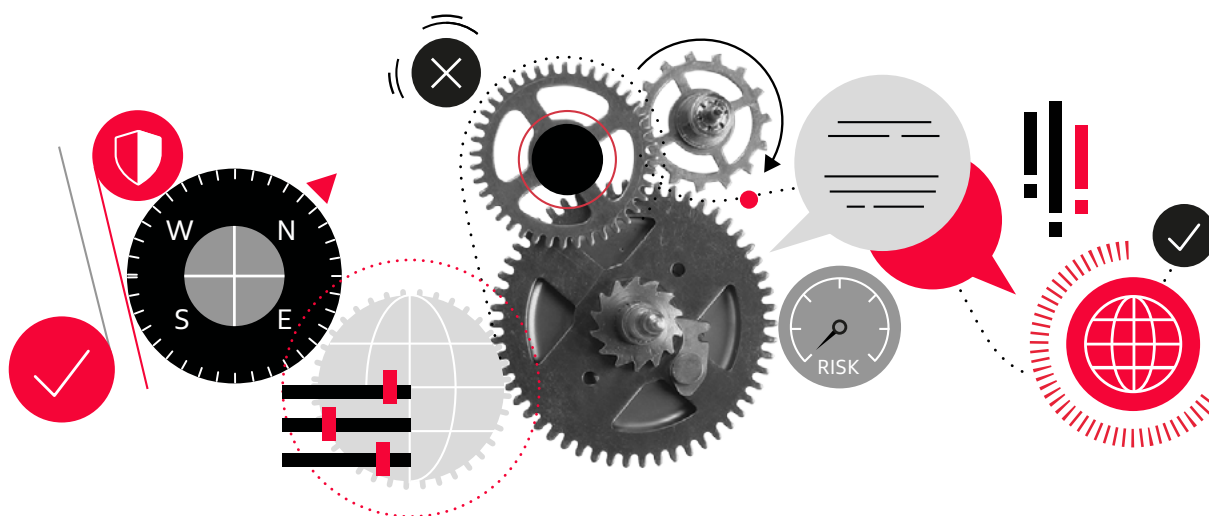
Für den Netto-Cashflow rechnet der Audi Konzern mit einem Wert im Korridor von 4,5 bis 5,5 Mrd. EUR und strebt damit weiterhin ein hohes Niveau an.

Sowohl die Forschungs- und Entwicklungsquote als auch die Sachinvestitionsquote sollten im Geschäftsjahr 2023 innerhalb des jeweiligen strategischen Zielkorridors liegen.

### Erwartete Entwicklung der Spitzenkennzahlen des Audi Konzerns

	Ist 2022	Prognose 2023	Strategische Ziele
Auslieferungen Automobile der Markengruppe Premium an Kund_innen <sup>1</sup>	1,6 Mio. Fzg.	zwischen 1,8 und 1,9 Mio. Fzg.	–
Umsatzerlöse	61,8 Mrd. EUR	zwischen 69 und 72 Mrd. EUR	–
Operative Umsatzrendite (RoS)	12,2 %	zwischen 9 und 11 %	2030: > 11 % bis dahin: 9–11 %
Kapitalrendite (RoI)	22,2 %	zwischen 19 und 22 %	> 21 %
Netto-Cashflow	4,8 Mrd. EUR	zwischen 4,5 und 5,5 Mrd. EUR	–
Forschungs- und Entwicklungsquote	7,3 %	im strategischen Zielkorridor von 6 bis 7 %	zwischen 6 und 7 %
Sachinvestitionsquote	4,2 %	im strategischen Zielkorridor von 4 bis 5 %	zwischen 4 und 5 %

<sup>1</sup> Darin enthalten sind ausgelieferte Audi Modelle, die von assoziierten Unternehmen in China lokal gefertigt und ausschließlich in China angeboten und verkauft wurden/ werden.



# Risiko- und Chancenbericht

Ein frühzeitiges Erkennen und Steuern von Risiken und Chancen ist für den nachhaltigen Erfolg des Audi Konzerns entscheidend. Ein umfassendes Risikomanagement- und ein internes Kontrollsystem dienen hierfür als Basis.

## Risikomanagementsystem im Audi Konzern

Für den Audi Konzern ist ein konstruktiver und transparenter Umgang mit Risiken und Chancen essenziell, um den dauerhaften Erfolg der unternehmerischen Tätigkeiten zu gewährleisten. Ein wirksames Risikomanagementsystem (RMS) dient dabei:

- der Erfüllung gesetzlicher Anforderungen,
- der nachhaltigen Absicherung der strategischen, operativen und finanziellen Unternehmensziele,
- der Stabilisierung und Weiterentwicklung des Unternehmens im Sinne seiner Interessengruppen,
- der Erfüllung der tiefgreifenden Sorgfaltspflicht des Unternehmens in Bezug auf den Umgang mit Risiken sowie
- der Wahrung der langfristigen Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit.

Der verantwortungsvolle, transparente Umgang des Audi Konzerns mit Risiken zeigt sich unter anderem in

der Ausgestaltung ambitionierter Unternehmensziele unter umfassender Berücksichtigung von Rendite-Risiko-Betrachtungen. Diese sind sowohl innerhalb des Audi Konzerns als auch mit dem Volkswagen Konzern synchronisiert.

Das Interne Kontrollsystem (IKS) sichert ergänzend zum RMS die Einhaltung und Stabilität der Prozesse im Audi Konzern ab und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im IKS werden alle wesentlichen risikobehafteten Geschäftsprozesse inklusive zugehöriger Kontrollaktivitäten bereichsübergreifend erfasst. Die Kontrollaktivitäten werden regelmäßig hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft.

## Wirkungsweise des Risikomanagementsystems

Das Risikomanagementsystem des Audi Konzerns basiert auf dem international anerkannten Rahmenwerk des Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). Dabei sind Risiken durch die jeweiligen Verantwortlichen zu identifizieren, zu bewerten und angemessen zu steuern. Eine transparente, sach- und zeitgerechte Kommunikation erfolgt an die jeweiligen Geschäftsbereichsverantwortlichen sowie an den Audi Vorstand. Alle Geschäftsbereiche

und wesentlichen Tochtergesellschaften von Audi sind in das Risikomanagementsystem einbezogen, um der Erfüllung sowohl unternehmerischer als auch gesetzlicher Anforderungen Rechnung zu tragen. Ferner werden Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Risikomanagement kontinuierlich beobachtet und entsprechend im RMS und zusätzlich auch im IKS des Unternehmens zeitnah umgesetzt.

### Zentrale Aufgaben des Risikomanagements

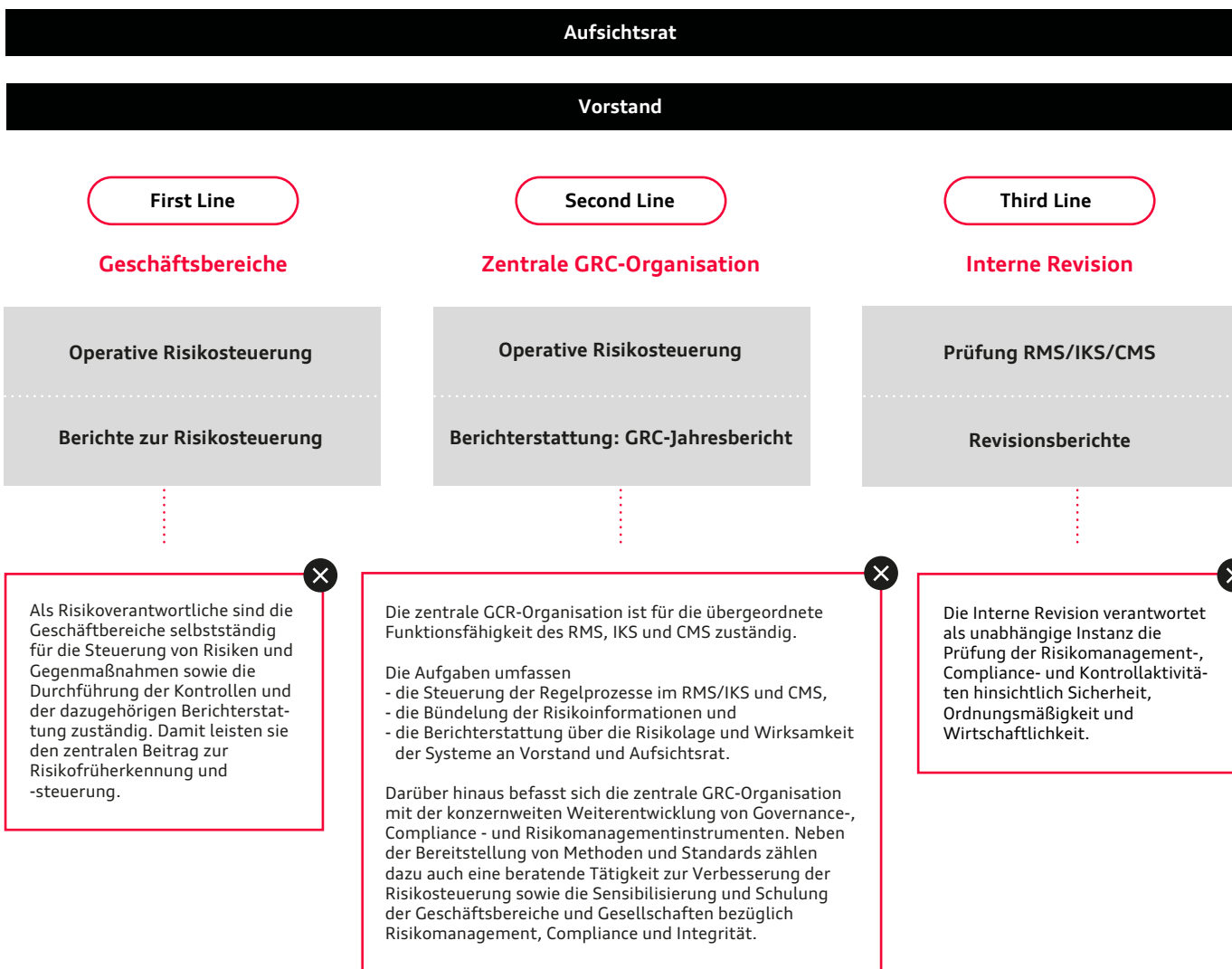
Die Identifizierung und Analyse von Risiken, eine transparente Berichterstattung sowie eine Verbesserung der Beherrschbarkeit unter Verwendung angemessener Risikosteuerungsinstrumente sind die zentralen Aufgaben des Risikomanagements. Die Risikomeldung erfolgt grundsätzlich vierteljährlich über den Risikoquartalsprozess, der die aktuelle operative Risikolage des Audi Konzerns abbildet. Gemäß dem COSO-Rahmenwerk werden zudem entlang der gesamten Wertschöpfungskette risikoadequate interne Kontrollen definiert, deren Durchführung im Rahmen des IKS überwacht wird.

Die kontinuierliche Weiterentwicklung des RMS/IKS wird im Audi Konzern im Rahmen geschäftsbereichs- und gesellschaftsübergreifender Projekte gefördert. Auch die enge Verzahnung mit der finanziellen Unternehmensplanung und -steuerung sowie der Bilanzierung steht hierbei im Fokus. Aufgrund der hohen strategischen Relevanz ist das regulatorische Rahmenwerk zum RMS/IKS sowohl in einer internen Unternehmensrichtlinie der AUDI AG als auch in einer durch wesentlichen Tochtergesellschaften umzusetzenden Markengruppenrichtlinie verankert.

Bei der systemischen Ausgestaltung wird im Audi Konzern das „Three Lines“-Modell – eine Empfehlung des Dachverbands der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) – verfolgt. Auf dieser Grundlage verfügt das RMS/IKS des Audi Konzerns über drei Linien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

Das Risikofrüherkennungssystem sowie das RMS/IKS bezogen auf die Rechnungslegung unterliegen der Prüfung durch den die Konzernabschlussprüfer\_in.

## Das „Three Lines“-Modell



# Wirkungsweise des Chancenmanagements

Neben der effektiven Steuerung von Risiken gilt es bei allen langfristig wirkenden unternehmerischen Entscheidungen auch, Chancen zu erkennen und zu nutzen, um den nachhaltigen Erfolg des Audi Konzerns abzusichern. Das Chancenmanagement – das unter anderem Erlös- und Kostenoptimierungen sowie Produktverbesserungen enthält – ist in die operative Aufbau- und Ablauforganisation des Audi Konzerns integriert und orientiert sich eng an den strategischen Zielsetzungen. Dazu wird das internationale Umfeld kontinuierlich auf potenzielle Auswirkungen auf das Geschäftsmodell analysiert, um Trends und branchenbezogene Schlüsselfaktoren frühzeitig zu erkennen. Relevante Entwicklungen werden mithilfe von Szenario-

analysen im Detail betrachtet, woraus sich mögliche Auswirkungen auf den Audi Konzern ableiten lassen. Dabei sind auch die strategische Unternehmensplanung, die betroffenen Geschäftsbereiche und das Controlling einbezogen. Ergänzend leiten die Geschäftsbereiche mittel- und kurzfristige Chancenpotenziale ab und operationalisieren diese. Die langfristige Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit soll neben der Audi Strategie „Vorsprung 2030“ unter anderem durch Effizienz- und Chanceninitiativen, wie Fixkostenprogramme bzw. Audi.Zukunft, sowie fallbezogen durch Benchmarking abgesichert werden. Über konkrete Zielvorgaben hinaus lassen sich dadurch weitere Chancen bei der Umsetzung dieser Initiativen erkennen.

## Risiken und Chancen des Audi Konzerns

Nachfolgend werden die größten operativen Risiken und Chancen des Audi Konzerns beschrieben. Diese wurden nach aktueller Einschätzung als wesentlich für die zukünftige Entwicklung eingestuft und können zu negativen oder positiven Abweichungen von der Prognose der Spitzenkennzahlen führen.

Derzeit bestehen die bedeutendsten Risiken im Zusammenhang mit der Umsetzung des ambitionierten Produktprogramms, die in der Folge zu einem Verzug beim Anlauf neuer Fahrzeugmodelle führen können. Weitere Risiken betreffen darüber hinaus den Markt China. Beispielsweise prognostizieren aktuelle Daten eine Abschwächung des Wachstums im Premiummarkt bei gleichzeitig intensiviertem Wettbewerb vor allem bei Elektrofahrzeugen. Zudem existiert weiterhin ein hohes Risiko in Verbindung mit der allgemeinen Teileversorgungslage von Audi. Neben andauernden Unsicherheiten bei der Verfügbarkeit von Halbleitern, welche auch im Jahr 2023 Auswirkungen auf das Produktionsvolumen an den Standorten haben könnten, bestehen zusätzlich Preis- und Versorgungsrisiken im Gas- und Energiebereich, die sowohl Audi direkt als auch die Lieferkette treffen könnten.

Zusätzlich können sich allgemeine wirtschaftliche Risiken ergeben, die ein positives Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung verhindern können. Diese bestehen aus Sicht von Audi vor allem in einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Coronapandemie, einer weiteren Eskalation des Russland-Ukraine-Kriegs und weiteren geopolitischen Spannungen. Auch Turbulenzen an den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten, zunehmend protektionistische Tendenzen sowie strukturelle Defizite können die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden.

Wesentliche Chancen bestehen in einer sich besser entwickelnden Weltwirtschaft, einer rückläufigen Inflation und einer Entspannung der Halbleiter- und allgemeinen Versorgungslage. Zudem können sich weitere Synergien im Volkswagen Konzernverbund und insbesondere innerhalb der Markengruppe Premium ergeben. Diese Synergieeffekte betreffen insbesondere die Bereiche Entwicklung, Beschaffung und Produktion. Eine weitere Verbesserung der Positionierung der Marken der Markengruppe Premium stellt eine zusätzliche Chance dar.

## Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 110–122](#).

## Gesamtrisikosituation des Audi Konzerns

Die Gesamtrisikosituation im Audi Konzern hat sich gegenüber dem Vorjahr kaum verändert. Inhaltlich gab es zwar Anpassungen hinsichtlich der im Fokus stehenden Themen, die Gesamtzahl der intern berichtspflichtigen Risiken und deren aggregierte Bewertung sind allerdings weitestgehend konstant gegenüber dem Vorjahr. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach wie vor keine Risiken, die den Fortbestand des Audi Konzerns und wesentlicher Konzerngesellschaften gefährden könnten.

## Nachhaltigkeit als Basis für die Zukunftsfähigkeit des Audi Konzerns

Das Thema Nachhaltigkeit spielt in der Strategie, der kompletten Wertschöpfungskette und in der Steuerung der gesamten Unternehmensgruppe eine sehr wichtige Rolle. Daher werden bei wesentlichen Entscheidungsprozessen Nachhaltigkeitsaspekte mit berücksichtigt. So betrachtet Audi bei Produktentscheidungen beispielsweise die Kapitalrendite (RoI) nach CO<sub>2</sub>-Effekten. Der Dekarbonisierungsindex (DKI<sup>1</sup>), der BEV-Share sowie Kennzahlen im Rahmen der EU-Taxonomie tragen wesentlich zu einer Steuerung des Unternehmens nach Nachhaltigkeitskriterien bei. Risiken und Chancen in Zusammenhang mit dem Klimawandel werden ebenfalls identifiziert und bewertet.

Im Berichtsjahr wurden die Aktivitäten hinsichtlich eines ganzheitlichen ESG-Managementsystems weiter intensiviert. Die mit dem Klimawandel verbundenen wesentlichen mittel- und langfristigen Chancen und Risiken werden im Folgenden erläutert.

## Nachhaltigkeitsrisiken im Fokus

Für den Großteil der Automobilhersteller besteht die Herausforderung, die weltweit unterschiedlichen und sich stetig weiterentwickelnden Regularien und Gesetzgebungen in Bezug auf Fahrzeugemissionen zu erfüllen. Dabei ergibt sich auch für Audi unter anderem das Risiko, die Vorgaben des Durchschnittsziels für CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen in verschiedenen Weltregionen nicht einhalten zu können. Zudem bestehen Risiken in Zusammenhang mit der Geschwindigkeit des allgemeinen Wandels zur Elektromobilität insbesondere hinsichtlich der Verfügbarkeit von elektrischen Audi Modellen. Darüber hinaus könnten sich Risiken aufgrund des teilweise verzögerten Aufbaus der Ladeinfrastruktur für elektrische Fahrzeuge ergeben.

## Elektrifizierung als Chance

Die konsequente Weiterentwicklung vollelektrischer Antriebskonzepte ist ein Eckpfeiler der Strategie „Vorsprung 2030“ des Unternehmens. So plant die Marke Audi beispielsweise, im Laufe des Jahres 2026 den Schalter umzulegen und ab diesem Moment für den Weltmarkt nur noch E-Modelle neu herauszubringen. Eine stärkere Kundennachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen und eine bessere Versorgungslage von wesentlichen Komponenten für Elektrofahrzeuge, wie zum Beispiel Batterien, könnten die Umsetzung der geplanten Elektrifizierungsroadmap beschleunigen.

## Aktueller Status der Dieseldematik

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik hat die AUDI AG seit dem Jahr 2015 Fortschritte bei zahlreichen Verfahren in einer Vielzahl von Ländern erzielt. Derzeit sind weiterhin Einzelklagen und Sammelverfahren von Kund\_innen und/oder Umwelt- bzw. Verbraucherschutzverbänden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, in verschiedenen Ländern anhängig. Mit ihnen sollen unter anderem behauptete Schadenersatzansprüche geltend gemacht werden. Im Berichtsjahr konnten diesbezüglich weitere Einigungen erzielt werden. Der Großteil der behördlichen Abstimmungen zu technischen Maßnahmen im Rahmen der Dieseldematik ist abgeschlossen. Nur noch in einigen wenigen Fällen ist Audi weiterhin im technischen Austausch mit den jeweils zuständigen Behörden.

Darüber hinaus sind auch Straf- und Ermittlungsverfahren gegen Individualpersonen anhängig. Dabei ist insbesondere die im September 2020 begonnene Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II erwähnenswert. In dem Verfahren muss sich auch ein ehemaliger Vorstandsvorsitzender der AUDI AG gegen die im Zusammenhang mit der Dieseldematik erhobenen Vorwürfe verteidigen.

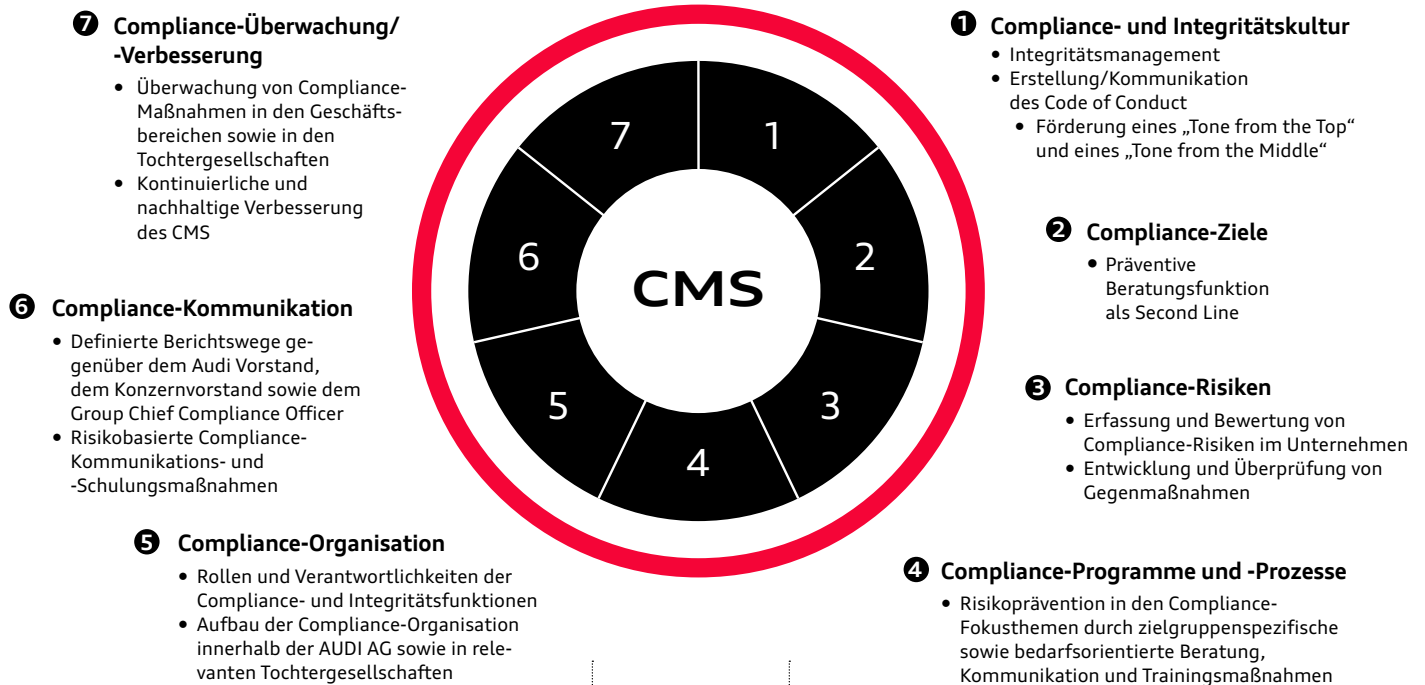
Die wesentlichen Aufwände und Erträge aus der Dieseldematik finden sich in Sondereinflüssen wieder, welche in der Erklärung der Ertragslage des Audi Konzerns (siehe [Seite 32](#)) beschrieben sind. Vertiefende Informationen zur Dieseldematik sind im Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2022 zu finden.

<sup>1</sup> Der Dekarbonisierungsindex (DKI) misst die durchschnittlichen Emissionen von CO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub>-Äquivalenten entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios und wird in Tonnen CO<sub>2</sub> pro Fahrzeug angegeben. Er beinhaltet sowohl die direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen der einzelnen Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) als auch alle weiteren direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Lebenszyklus der Fahrzeuge (Scope 3).



# Ethisches Führen – Unternehmenskultur und Governance Hand in Hand

Text: Friederike Herbst



## Das Compliance-Management-System

ist in sieben Kernelemente untergliedert und vereint Aspekte von Compliance und Integrität.

**W**irtschaft und Ethik sind keine Gegensätze, sondern gehen Hand in Hand. Für Unternehmen ist dies Anspruch und Herausforderung zugleich. Audi bekennt sich zu seiner wirtschaftlichen, ökologischen und sozialen Verantwortung und hat sich entsprechend ausgerichtet – mit der Strategie „Vorsprung 2030“, einem konsequenten Engagement für Nachhaltigkeit sowie verbindlichen ethischen Prinzipien in der Unternehmensführung.

So sind Compliance und Integrität feste Bestandteile aller Geschäftsprozesse und -entscheidungen innerhalb der Markengruppe Premium. Damit dies gelingen kann, ist eine Unternehmenskultur auf Basis gemeinsamer Werte entscheidend.

Die vier Unternehmenswerte von Audi sind Wertschätzung, Offenheit, Verantwortung und Integrität. Sie fördern ein vertrauensvolles Arbeitsumfeld, das gerade in Zeiten grundlegender Veränderung erfolgreiche Zusammenarbeit ermöglicht – zwischen Mitarbeitenden und Führungskräften, zwischen Unternehmen und Kundinnen, Geschäftspartner\_innen sowie Interessengruppen.

Warum verantwortungsvolle Unternehmensführung und eine wertebasierte Unternehmenskultur entscheidende Erfolgsfaktoren für die AUDI AG sind, erläutern Elke Neidlein, Leiterin Integritätsmanagement, und Dr. Anna Ehret, Leiterin Unternehmenskultur, sowie Prof. Dr. Miriam Müthel von der WHU Düsseldorf, die Audi in Bezug auf Integritätsmanagement wissenschaftlich begleitet.



## Elke Neidlein

Leiterin Integritätsmanagement und Compliance-Kommunikation/-Training, AUDI AG

**G**esetzgeber, Märkte und Stakeholder geben Unternehmen einen Rahmen für rechtskonformes und ethisches Handeln vor – und hier setzt unsere Arbeit an. In unserer Governance-Rolle für Compliance, Integrität und Risikomanagement begrenzen wir rechtliche und finanzielle Risiken für Audi, beugen eventuellem Fehlverhalten vor und schützen die Reputation unseres Unternehmens. Konkret wird dies zum Beispiel beim Lieferkettensorgfaltspflichten-gesetz, das auf die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte zurückgeht und Unternehmen in die Verantwortung nimmt.

Längst haben wir wirksame Instrumente für eine verantwortungsvolle Unternehmensführung etabliert. Dazu zählen unser Compliance-Management-System und das Integritätsmanagement sowie der Code of Conduct, unsere Audi Verhaltensgrundsätze. Auf sie verpflichten sich alle Mitarbeitenden – von den Vorstandsmitgliedern bis zu den Facharbeiter\_innen. Wir entwickeln all diese Werkzeuge kontinuierlich weiter und nutzen dabei Synergien innerhalb des Volkswagen Konzerns.

Doch damit nicht genug. Es sind vor allem unsere Werte, die uns zu vertrauenswürdigen Partner\_innen



Integrität ist eine Schlüsselkompetenz für verantwortungsvolles unternehmerisches Handeln. “

für unsere Stakeholder machen. Integrität, einer der vier Audi Werte, ist auch Schlüsselkompetenz für erfolgreiche, nachhaltige und verantwortungsbewusste Unternehmensführung. Und genau dazu bekennen wir uns im Handlungsfeld ESG (Environmental, Social, Governance) unserer Strategie „Vorsprung 2030“, in deren Fundament Integrität und Compliance verortet sind.

Ganz konkret ist uns integrires Handeln zum Beispiel bei der Beschaffung von Rohstoffen und in der Zusammenarbeit mit Zulieferunternehmen wichtig. Ebenso ist Produktintegrität fester Teil unseres Markenversprechens. Unsere Kund\_innen können sich darauf verlassen, dass wir mit unseren Produkten jederzeit interne Vorgaben sowie Gesetze, Vorschriften und Normen einhalten. Darüber hinaus setzt auch der bewusste Umgang mit Daten und künstlicher Intelligenz ein solides Verständnis von digitaler Ethik voraus.

Wenn Wirtschaft und Ethik Hand in Hand gehen, müssen ethisches Handeln und Führen ein Teil unserer Unternehmenskultur sein. Wir brauchen dafür neue und zusätzliche Fähigkeiten. So vermitteln wir zum Beispiel angehenden Führungskräften im Integrity Skillset Training, wie man in einem zunehmend komplexen Umfeld integer entscheidet, wertebasiert und folgenorientiert führt. Indem wir zeigen, wie man als integre Führungskraft Dilemmata löst und seiner Vorbildrolle gerecht wird, leisten wir auch einen Beitrag zur wertebasierten Kultur bei Audi.

Wirksame Corporate Governance – verstanden als verantwortungsvolle Unternehmensführung – beruht auf dem gleichberechtigten Zusammenwirken von Systemen, Regelungen und Prozesslogiken mit sogenannten weichen Faktoren wie Unternehmenswerten und -kultur. All das ist unabdingbar für den Erfolg unseres Unternehmens. >

### Compliance

versteht Audi als die Einhaltung von gesetzlichen Vorschriften, unternehmensinternen Richtlinien und Selbstverpflichtungen des Unternehmens, seiner Organe und Mitarbeitenden.

### Integrität

versteht Audi als verantwortungsvolles und unternehmerisches Handeln, ausgerichtet an gesellschaftlich anerkannten und im Unternehmen vereinbarten Werten und Prinzipien.

### Together4-Integrity (T4I)

ist ein globales Compliance- und Integritätsprogramm des Volkswagen Konzerns und seiner Marken. Es unterstützt mit umfassenden Tools, Kommunikations- und Beteiligungsformaten die Wirksamkeit der Maßnahmen, die aus dem US-Monitorship infolge der Dieseldiagnostik abgeleitet wurden. Die AUDI AG hat das Programm in mehr als 40 Tochter- und Beteiligungsgesellschaften weltweit ausgerollt. Die individuelle und nachhaltige Umsetzung des Programms erfolgt in den Gesellschaften planmäßig und eigenverantwortlich bis 2025.



## Dr. Anna Ehret

Leiterin Unternehmenskultur und Mitarbeiterbefragungen, AUDI AG

Eine wertebasierte Unternehmenskultur, die sich durch vertrauensvolle Führung und Zusammenarbeit auf Augenhöhe auszeichnet, ist ein echter Erfolgsfaktor für Audi. Wir wollen eine Kultur auf Basis von Wertschätzung, Offenheit, Verantwortung und Integrität, die auch unsere Transformation unterstützt. Damit tragen wir zu „People & Culture“ bei, einem der Bausteine, die das Fundament unserer Strategie „Vorsprung 2030“ bilden. Unsere Art der Führung und Zusammenarbeit ist durch „Empowerment & Ownership“ geprägt.

Das heißt konkret: Durch Empowerment geben Führungskräfte ihren Mitarbeitenden mehr Handlungs- und Entscheidungsspielraum und stärken so das eigenständige, selbstwirksame Arbeiten. Gleichzeitig braucht es dafür Ownership – also Mitarbeitende, die bereit sind, Eigenverantwortung zu übernehmen. Nur wenn beides aktiv gelebt wird, können Audianer\_innen mit ihren Kompetenzen optimal zum Unternehmenserfolg beitragen.

Entscheidend dafür ist ein Arbeitsumfeld, das psychologische Sicherheit und Orientierung bietet, in dem unterschiedliche Meinungen willkommen sind, kalkulierbare Risiken eingegangen und Fehler als Lernchancen verstanden werden. Hier haben wir schon einiges erreicht. Eine vertrauensvolle Kultur ist darüber hinaus essenziell, um Mitarbeitende zu halten und Fachkräfte und Expert\_innen zu gewinnen.

„  
Eine wertebasierte Unternehmenskultur ist essenziell für unsere Zukunft.“

Natürlich ist Audi, genau wie viele andere Unternehmen, traditionell von technischen und finanziellen Kennzahlen geprägt. Leadership und Kultur sind nicht allumfassend messbar, aber wir haben auch hier konkrete Schlüsselkennzahlen (KPIs) erarbeitet wie beispielsweise den sogenannten Leadership Indicator, der auf Basis der jährlichen Befragung der Mitarbeitenden erhoben wird. Dieser ist auch in den Zielvereinbarungen unserer Topentscheider\_innen festgeschrieben.

Führungskraft bei Audi zu sein, heißt Vorbild, Coach, Pionier\_in und Unternehmer\_in zu sein. Das haben wir im Leadership.Compass, unserem zentralen Führungsverständnis, verankert. Um es in die tägliche Zusammenarbeit zu übersetzen, bieten wir ein breit gefächertes Instrumentarium, in dem Führungskräfte sich in vertraulichem Rahmen mit dem eigenen Führungsverhalten auseinandersetzen. Zum Beispiel haben wir ein 360-Grad-Feedback eingeführt, bei dem sich Teilnehmende Feedback von Mitarbeitenden, Kolleg\_innen und den eigenen Führungskräften einholen können. Dies wird als sehr wertvoll empfunden, um Stärken zu stärken und an persönlichen Handlungsfeldern zu arbeiten.

Unser Verständnis von Führung fließt in unsere Personalprozesse ein – von der Auswahl unserer Mitarbeitenden über die Leistungsbeurteilung bis hin zur Entwicklung. Denn „Vorsprung leben“ ist nicht nur unser Motto, um Audi als attraktiven Arbeitgeber zu präsentieren, sondern vor allem die Motivation der Menschen, die Audi heute und künftig ausmachen. >



### Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 110-122](#).

### Unternehmenskultur

bei Audi beschreibt die gemeinsamen Werte, an denen sich das Handeln aller Mitarbeitenden orientiert. Um dies in den Alltag zu übersetzen, dienen die Audi Unternehmenswerte und der Leadership Compass mit den Clustern „Vorbild sein, Coach sein, Pionier\_in sein, Unternehmer\_in sein“ als Orientierung.

Mehr Infos und Hintergründe zum Leadership Compass finden Sie auf [audi.com](#).



## Prof. Dr. Miriam Müthel

Lehrstuhl für Organizational Behavior,  
WHU – Otto Beisheim School of  
Management, Düsseldorf

Ethische Führung ist nicht nur ein gesellschaftliches Mandat, sondern auch ein Erfolgsfaktor unternehmerischen Handelns.

Aktuelle Studien zeigen einen starken Zusammenhang zwischen ethischer Führung und der Zufriedenheit von Mitarbeitenden mit ihrer Aufgabe und ihrer Führungskraft. Ethisch handelnde Führungskräfte werden als vertrauenswürdiger und effektiver wahrgenommen. Zudem tragen sie zu einer integren Unternehmenskultur bei, die wiederum die Identifikation mit dem Arbeitgeber erhöht.

Diese Erkenntnisse sind für Unternehmen und ihre Entscheider\_innen um so relevanter, als sie durch politische Konflikte, die digitale Transformation, aber auch durch Klimawandel und den verschärften Wettbewerb erhöhten Druck erleben. Auch unter diesen Rahmenbedingungen gilt es für sie, ökonomische Ziele und ethisches Handeln miteinander in Einklang zu bringen.

Dementsprechend brauchen Führungskräfte eine klare Werteorientierung und müssen in der Lage sein, diese Werte umzusetzen. Denn am Ende zählt nur das Handeln, nicht die Intention.

Empirische Untersuchungen bestätigen, dass die meisten Menschen intrinsisch motiviert sind,

## ” Ethische Führung in der Praxis implementieren: mit dem Integrity Skillset. “

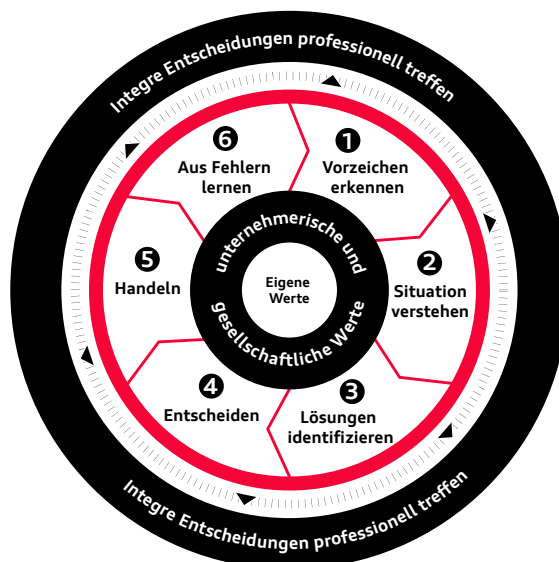
compliant und integer zu handeln. Oft erkennen sie jedoch nicht, wie sie unternehmerische und moralische Ziele zugleich erreichen können.

Hier kann die Forschung wertvolle Ansätze für die Praxis aufzeigen. Aus wissenschaftlicher Sicht gibt es sechs Kompetenzen, die insbesondere Menschen in verantwortlichen Positionen dazu befähigen, auch in Dilemma-Situationen integer zu handeln.

**Mit dem sogenannten Integrity Skillset vermitteln wir die folgenden Fähigkeiten:**

- ❶ Vorzeichen für Fehlverhalten im Unternehmen erkennen
- ❷ Moralische und juristische Dilemmata erkennen und die Situation gesamtheitlich verstehen
- ❸ Unterschiedliche Handlungsoptionen erkennen und Lösungen identifizieren
- ❹ Moralische Entscheidungen systematisch vorbereiten und treffen
- ❺ Pseudorationales Handeln vermeiden und entsprechend handeln
- ❻ Eigenes Fehlverhalten und das des Unternehmens kritisch hinterfragen und aus Fehlern lernen

Das Integrity Skillset kann Führungskräfte nachhaltig dabei unterstützen, Werte in der unternehmerischen Praxis zu leben und damit Vorbild zu sein. Daher ist es heute auch Teil der Führungskräfte trainings bei Audi. /



### Das Integrity Skillset,

das Prof. Dr. Miriam Müthel in Zusammenarbeit mit Volkswagen im Together4Integrity-Programm erarbeitet hat, ist in den Führungskräfte trainings bei Audi etabliert. Es umfasst sechs ethische Führungsfähigkeiten.



## Markengruppe Premium: Starke Marken unter sich

Der Volkswagen Konzern verfügt über starke Marken, die beinahe jedem Mobilitätsbedürfnis gerecht werden. Sie sind in die Markengruppen Volumen, Sport und Premium aufgeteilt. Zur Premiumgruppe gehören Audi, Bentley<sup>4</sup>, Lamborghini und Ducati. Die vier Marken bieten Fahrzeuge mit ganz verschiedenen und einzigartigen Charakteren, um die Kundenwünsche der jeweiligen Zielgruppe zu erfüllen. Hierfür sind sie in den globalen Märkten unterschiedlich positioniert und strategisch eigenständig ausgerichtet. In der Markengruppe arbeiten sie jedoch transparent und in kontinuierlicher Abstimmung zusammen. Dabei gilt es, Kooperationsmöglichkeiten zu identifizieren, um die Synergieeffekte zwischen den Marken bestmöglich zu optimieren. Der Volkswagen Konzern und die Markengruppensteuerung definieren dazu die wesentlichen Rahmenbedingungen.

Das Steuerungsmodell der Markengruppe Premium fokussiert zum einen auf markenindividuelle Alleinstellungsmerkmale – etwa progressives Design bei Audi, kompromissloser Performanceanspruch bei Lamborghini, Individualisierung bis ins kleinste Detail bei Bentley sowie emotionaler Fahrspaß auf zwei Rädern bei Ducati. Gleichzeitig gilt die Maxime der bestmöglichen Nutzung von Synergiepotenzialen im Sinne des gemeinsamen Erfolgs. Das ist nur auf den ersten Blick ein Widerspruch: So teilen sich etwa die SUV Audi Q7 und Audi Q8 mit dem Lamborghini Urus<sup>5</sup> und dem Bentley Bentayga<sup>6</sup> einen einheitlichen technischen Unterbau (Modularer Längsbaukasten) und Produktionsstandorte für wichtige Komponenten. In Anmutung, Bedienung, Wertigkeit und Fahrcharakter unterscheiden sich die Modelle wie gewohnt deutlich – und vor allem für Kund\_innen erlebbar – voneinander.

Lamborghini Huracán STO<sup>1</sup>, Audi e-tron GT quattro<sup>2</sup>, Bentley Batur<sup>3</sup>, Ducati Streetfighter V2 Storm (v.l.)

Mit der zunehmenden Elektrifizierung und dem stärkeren Fokus auf Digitalisierung und Konnektivität gewinnen diese Synergien noch weiter an Bedeutung. Beispiele hierfür sind die von Audi und Porsche gemeinsam entwickelte Premium Plattform Electric (PPE) sowie die von CARIAD verantworteten Elektronikarchitekturen E<sup>3</sup>. Vor allem für Lamborghini und Bentley stellt das einen entscheidenden Vorteil im Vergleich zum jeweiligen Luxuswettbewerb dar.

Doch die Zusammenarbeit innerhalb der Markengruppe geht weit über die Technische Entwicklung hinaus: Auch im Einkauf arbeiten die Marken Hand in Hand und bündeln ihren Bedarf an Gleichteilen in gemeinsamen Gremien, beschaffen diese im Verbund und profitieren dabei von besseren Konditionen. Im Vertrieb läuft ein Projekt, bei dem die Marke Ducati an inzwischen mehr als 15 Standorten die Showrooms von Audi Handelsunternehmen nutzt. Mit großem Erfolg: Die Kooperation leistete einen positiven Beitrag zum Volumenwachstum im Jahr 2022.

Auch im Design gibt es Beispiele für gelungene Kooperationen: Das Motorrad Ducati Streetfighter V4 Lamborghini ist das Ergebnis einer kreativen Zusammenarbeit der beiden italienischen Marken: Für die limitierte Auflage von 630 + 63 Exemplaren haben sich die Ducati Designer\_innen vom Supersportwagen Lamborghini Huracán STO<sup>1</sup> inspirieren lassen.

Maximale Synergien treffen auf größtmögliche Freiheit – mit dieser scheinbar gegensätzlichen Strategie schafft es die Markengruppe Premium, gleichzeitig individuelle Kundenanforderungen zu erfüllen und hohe Renditeziele zu realisieren. Mit Erfolg: 2022 erreichten die vier Marken Topwerte. /

<sup>1</sup> Lamborghini Huracán STO: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 13,9 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 331 (WLTP)\*

<sup>2</sup> Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>3</sup> Bentley Batur: Dieses Modell ist ausverkauft und wird nicht mehr zum Verkauf angeboten.

<sup>4</sup> Seit dem 1. Januar 2022 ist Bentley konsolidiert und somit in den Finanzzahlen des Audi Konzerns enthalten.

<sup>5</sup> Lamborghini Urus: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 14,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 320 (WLTP)\*

<sup>6</sup> Bentley Bentayga: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 14,7–13,0 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 335–294 (WLTP)\*

\*Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

Lamborghini blickt auf ein wahres Rekordjahr zurück. Die Marke lieferte weltweit 9.233 (8.405) Fahrzeuge an Kund\_innen aus und erreichte einen Umsatz in Höhe von 2.375 (1.948) Mio. EUR, 21,9 Prozent mehr als im Vorjahr. Mit 614 (393) Mio. EUR Operativem Ergebnis erzielte Lamborghini eine Umsatzrendite von 25,9 (20,2) Prozent – neue Bestwerte in der Geschichte des Unternehmens.

Mit dem aktuellen Portfolio trifft Lamborghini mitten ins Herz seiner Kundschaft. Die Auftragsbücher sind bis weit ins Jahr 2024 gefüllt. Und neue Modelle stehen schon bereit: In 2022 zündete Lamborghini ein wahres Feuerwerk an Produktneueinführungen, u.a. mit dem Start des Huracán Tecnica<sup>6</sup> und durch Zuwachs in der Super-SUV-Familie mit dem Urus Performante<sup>5</sup> und dem Urus S<sup>5</sup>.

Nicht mehr zu haben ist hingegen die aktuelle Aventador Modellreihe. Sie ist nun vollständig ausverkauft. Die Produktion der aktuellen Generation wurde im September 2022 eingestellt.

Mit ihrer Strategie „Direzione Cor Tauri“ verfolgt die Marke eine Agenda zur schrittweisen Dekarbonisierung ihrer zukünftigen Modelle. Auf diesem Weg stehen Technologien und Lösungen im Fokus, die Spitzenleistungen und Fahrdynamik garantieren, wie es die Tradition und die DNA von echten Lamborghini verlangen. Bereits 2023 wird das erste Serienmodell mit Plug-in-Hybridantrieb auf den Markt kommen, die Hybridisierung der gesamten Produktpalette wird Ende 2024 erreicht sein. Höhepunkt der Entwicklung ist die Vision eines zukünftigen vierten Modells mit reinem Elektroantrieb, das ab der zweiten Hälfte des Jahrzehnts brillante Leistungen verspricht und in seinem Marktsegment an der Spitze stehen soll. Auf Basis dieser Strategie strebt Lamborghini an, ab 2030 eine Operative Umsatzrendite von mehr als 25 Prozent zu erwirtschaften. /

#### Auslieferungen an Kund\_innen

# 9.233

(2021: 8.405)

+9,9 %

#### Umsatzerlöse in Mio. EUR

# 2.375

(2021: 1.948)

+21,9 %

#### Operatives Ergebnis in Mio. EUR

# 614

(2021: 393)

+56,4 %

#### Operative Umsatzrendite (RoS)

# 25,9 %

(2021: 20,2 %)

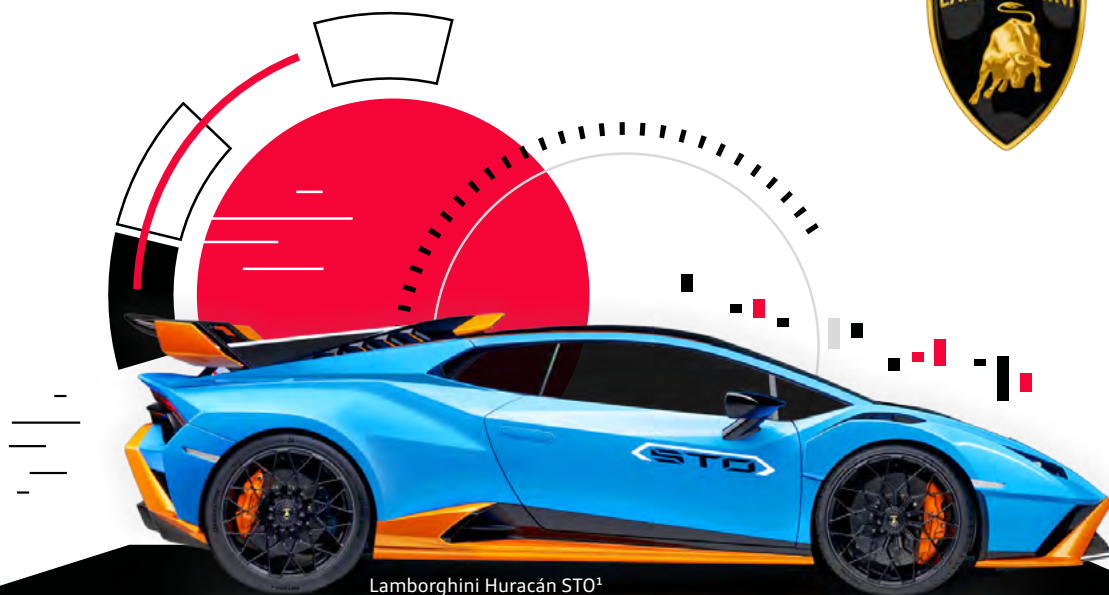
+5,7 ppt.

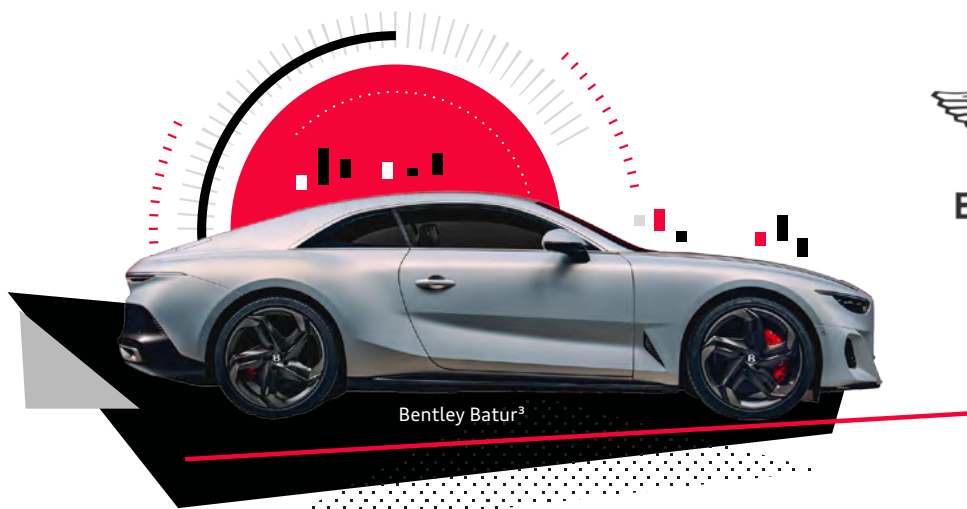
<sup>1</sup> Lamborghini Huracán STO: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 13,9 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 331 (WLTP)\*

<sup>5</sup> Lamborghini Urus: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 14,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 320 (WLTP)\*

<sup>6</sup> Lamborghini Huracán Tecnica: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 14,5 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 328 (WLTP)\*

\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.





Zum dritten Mal in Folge feiert Bentley einen neuen Auslieferungsrekord. Mit 15.174 (14.659) Autos übertrafen die Briten die bisherige Bestmarke um 3,5 Prozent. Ganz oben in der Tabelle der Verkaufszahlen steht der Bentley Bentayga<sup>6</sup>. Das erfolgreiche Luxus-SUV bleibt mit einem Anteil von 42 Prozent das meistverkaufte Modell. Der Umsatz wuchs auf 3.384 (2.845) Mio. EUR. Die gestiegene Nachfrage und der hohe Grad an kundenspezifischer Individualisierung der Modelle waren wesentliche Treiber für die Operative Rendite von 20,9 (13,7) Prozent – ein neuer Rekordwert für das Unternehmen. Das Operative Ergebnis erreichte 708 (389) Mio. EUR.

Diese Zahlen belegen eindrucksvoll: Bentley schafft es immer wieder aufs Neue, seine Kund\_innen zu überzeugen – mit einer aus der langen Firmenhistorie gewachsenen Tradition, mit hochklassiger Handwerkskunst und luxuriösen Materialien zur Individualisierung im Interieur, mit atemberaubenden Produkten und einer klaren Strategie für eine nachhaltige Luxusmobilität der Zukunft. Das Besondere: Bentley deckt mit seinem Portfolio alle wichtigen Segmente ab, vom zweitürigen Coupé Continental GT<sup>7</sup> über das Cabriolet Continental GTC<sup>8</sup>, den viertürigen Flying Spur<sup>9</sup> und bis hin zum SUV Bentayga<sup>6</sup> mit langem und kurzem Radstand. Damit erreicht Bentley eine sehr breite Zielgruppe und spricht neben traditionellen Kund\_innen vor allem auch jüngere Käuferschichten an. 78 Prozent derjenigen, die den Kauf eines Bentley in Erwägung ziehen, sind unter 40 Jahre alt.

Um den Erfolg langfristig zu sichern, hat Bentley die Strategie „Beyond100“ entwickelt. Sie weist den Weg zur schrittweisen Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und zur bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>12</sup> des Unternehmens bis zum Jahr 2030. Den ersten Schritt in Richtung elektrifizierte Antriebe hat Bentley bereits vollzogen. Für die Modellreihen Flying Spur<sup>10</sup> und Bentayga<sup>11</sup> sind Plug-in-Hybridfahrzeuge erhältlich. Im Jahr 2026 will Bentley sein erstes vollelektrisches Modell auf den Markt bringen und das Elektroportfolio bis 2030 auf fünf Modelle ausbauen. Auf dem Weg zur vollständigen Elektrifizierung setzt Bentley auf Vorteile im Verbund der Markengruppe. Die Nutzung von State-of-the-Art-Elektrifizierungstechnologie aus

**Auslieferungen an Kund\_innen**

**15.174**  
(2021: 14.659)  
+3,5 %

**Umsatzerlöse in Mio. EUR**

**3.384**  
(2021: 2.845)  
+18,9 %

**Operatives Ergebnis in Mio. EUR**

**708**  
(2021: 389)  
+81,8 %

**Operative Umsatzrendite (RoS)**

**20,9 %**  
(2021: 13,7 %)  
+7,2 ppt.

den Konzernplattformen schafft Bentley Freiraum, sich auf die kundenspezifische Ausprägung des Produktportfolios zu fokussieren. Mit diesem erneuerten Portfolio plant Bentley, ab dem Jahr 2030 eine Operative Umsatzrendite von über 20 Prozent zu erzielen.

Auch in der Fertigung setzt Bentley zunehmend auf Nachhaltigkeit. Als erster Produktionsstandort für Luxusfahrzeuge in Großbritannien ist das Werk im englischen Crewe seit 2018 als bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>12</sup> zertifiziert. Im nächsten Schritt möchte das Unternehmen bis 2030 für jedes in Crewe gebaute Fahrzeug den Wasserverbrauch, die Deponieabfälle und sonstige Umweltbelastungen auf ein absolutes Minimum verringern. Gleichzeitig investiert Bentley am Standort Crewe in das Konzept „Dream Factory“. Das Ziel: Zukünftig soll ein noch höheres Maß an Individualisierung der Luxusmodelle umgesetzt werden bei gleichzeitiger Steigerung der Rentabilität und Liefersicherheit. /

<sup>3</sup> Bentley Batur: Dieses Modell ist ausverkauft und wird nicht mehr zum Verkauf angeboten.

<sup>6</sup> Bentley Bentayga: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 14,7–13,0 (WLTP), CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 335–294 (WLTP)\*

<sup>7</sup> Bentley Continental GT: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 13,7–12,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 311–275 (WLTP)\*

<sup>8</sup> Bentley Continental GTC: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 14,1–10,7 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 320–284 (WLTP)\*

<sup>9</sup> Bentley Flying Spur: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 14–11,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 320–270 (WLTP)\*

<sup>10</sup> Bentley Flying Spur Hybrid: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 3,3 (WLTP). Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 75 (WLTP)\*

<sup>11</sup> Bentley Bentayga Hybrid: Das Fahrzeug kann in den meisten Märkten bestellt werden, ist aber derzeit nicht in der EU27, Großbritannien, der Schweiz, Israel, der Ukraine, Norwegen, der Türkei und Vietnam erhältlich.

\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

<sup>12</sup> Unter bilanzieller CO<sub>2</sub>-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund\_innen, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

**D**ucati konnte 2022 mit den Erfolgen in der MotoGP™ und der SBK-Weltmeisterschaft sein sportlichstes Jahr aller Zeiten feiern. In der MotoGP™ gewann der italienische Rennfahrer Francesco Bagnaia den Fahrerweltmeistertitel nach einem beispiellosen Comeback. Hinzu kamen Weltmeistertitel in der Konstruktors- sowie Teamwertung. Auch bei der SBK-Weltmeisterschaft 2022 sicherte sich Ducati sämtliche Titel. Neben Alvaro Bautistas Fahrerweltmeisterschaft gingen auch die Titel in der Konstruktors- und Teamwertung dieser prestigeträchtigen Rennserie an die Marke aus Borgo Panigale. Ducati fügt somit seiner langen Erfolgsgeschichte im Motorsport ein weiteres Kapitel hinzu und beweist, dass der Rennsport tief in der DNA der Marke verankert ist. 2023 stellt sich die italienische Marke einer ganz neuen Herausforderung auf der Rennstrecke. Seit dieser Saison ist Ducati der einzige offizielle Lieferant von Motorrädern, die am FIM Enel MotoE™ World Championship teilnehmen, der Elektrokategorie der MotoGP™-Weltmeisterschaft.

Erfolgreich verlief das Jahr 2022 für Ducati auch abseits der Rennstrecke. Trotz einer sehr herausfordernden Versorgungslage übergab Ducati insgesamt 61.562 (59.447) Motorräder – so viele wie nie zuvor in einem Jahr. Die Multistrada V4 erwies sich in ihren verschiedenen Versionen mit 10.716 weltweit ausgelieferten Motorrädern einmal mehr als das beliebteste Modell der Ducatisti. Auch die Ducati Monster Modellreihe entwickelte sich mit 7.971 verkauften Exemplaren äußerst erfreulich, gefolgt von der Familie der Scrambler 800 mit 6.880 ausgelieferten Motorrädern. Infolge des starken Absatzes und einer verbesserten Preisposition stieg auch der Umsatz um 24,0 Prozent auf 1.089 (878) Mio. EUR. Die Operative Umsatzrendite erreichte den Wert von 10,0 (7,0) Prozent. Dieser Wert soll in den kommenden Jahren

weiter wachsen und ab dem Jahr 2030 mehr als 10 Prozent betragen.

Auf Wachstumskurs befindet sich auch das Händlernetz von Ducati. Die Zahl der Vertriebsstätten stieg bis Ende 2022 auf den Rekordwert von 821 an. Mit den Neueröffnungen von Händlerbetrieben in Brunei, Ecuador, El Salvador und der Mongolei ist Ducati nun in 96 Märkten vertreten. Und damit die Showräume gut gefüllt sind, erneuert und erweitert die italienische Marke ihr Portfolio in diesem Jahr kräftig. Acht neue Modelle sind bereits vorgestellt und stehen in den Startlöchern. Mit Spannung erwartet werden die Multistrada V4 Rally, das Motorrad für große Reisen, sowie die neue Scrambler Ducati, die für Einfachheit und Authentizität steht – seit jeher zentrale Werte für Enthusiast\_innen der Scrambler Ducati Modelle. Ihre zweite Generation wird zeitgemäßer, farbenfroher und zeigt eine noch lebendigere Persönlichkeit.

Die Marke Ducati bietet nicht nur einzigartige Motorräder an, sondern schafft für ihre Fans ein gemeinsames Markenerlebnis. Zum Beispiel mit den Kursen der Ducati Riding Academy, die es Ducatisti erlauben, ihr Fahrkönnen zu verbessern – auf der Straße, im Gelände, auf der Rennstrecke. Oder mit Events für Ducati Fans in aller Welt, wie der World Ducati Week, dem großen Ducati Treffen zur Feier der Zweiradleidenschaft für die Motorräder aus Borgo Panigale.

Durch solche Erlebnisse stärkt die Marke ihre enge Beziehung zur leidenschaftlichen Community der Ducatisti und bietet ihr auch jenseits der Motorradwelt einzigartige Erlebnisse und Produkte. Auf dem herausragenden Jahr 2022 aufbauend will Ducati seine Markenpositionierung mithilfe der Kombination aus Schönheit und Technologie – die es dem Unternehmen gestattet, im Premiumsegment immer weiter nach vorn zu stoßen – in den nächsten Jahren stetig weiterentwickeln und vertiefen. /



Ducati Streetfighter V2 Storm

#### Auslieferungen an Kund\_innen

**61.562**

(2021: 59.447)  
+3,6 %

#### Umsatzerlöse in Mio. EUR

**1.089**

(2021: 878)  
+24,0 %

#### Operatives Ergebnis in Mio. EUR

**109**

(2021: 61)  
+77,5 %

#### Operative Umsatzrendite (RoS)

**10,0 %**

(2021: 7,0 %)  
+ 3,0 ppt.



# 3



## Produkte & Services

Audi Q8 55 e-tron quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.



# Produkte & Services

## Auf die inneren Werte kommt es an 59

Digitalisierung und nachhaltige Materialien sind fester Bestandteil im Innenraum moderner Fahrzeuge. Gerade der Stellenwert von digitalen Features nimmt dabei seit Jahren rasant zu. So entwickelt Audi das Interieur stetig weiter.

## Erfolgreich aufgeladen 64

Mit der neuen Audi Q8 e-tron<sup>1</sup> Familie, dem Engagement zum Aufbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur und eigenen Charging Services treibt Audi den Wandel zur Elektromobilität aktiv voran.

## Starke Strukturen für die Sicherheit 68

Die Fahrzeugsicherheit hat bei Audi einen hohen Stellenwert. Das beweisen die regelmäßigen Top-ergebnisse bei Crashtests. Batterieelektrische Modelle bilden dabei keine Ausnahme. So sorgen die Entwickler\_innen bei Audi für eine sichere Fahrt.

## Audi trumps sportlich auf 73

Hohe Verkaufszahlen und viele Titel im Motorsport – 2022 feiert die Audi Sport GmbH beachtliche Erfolge. Doch die größte Herausforderung steht noch an: Ab 2026 geht Audi in der Formel 1 an den Start!

<sup>1</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

➤ Unsere konkreten Maßnahmen zum Kernthema Produkte & Services finden Sie im Audi [Nachhaltigkeitsprogramm](#), wichtige Kennzahlen im [Anhang](#).

# Auf die inneren Werte kommt es an

Die Autotür schließt, der Blick geht nach vorne, der Sitz gibt festen Halt, die Augen erfassen die Armaturen und Displays, die Hände greifen das Lenkrad. Keinen Teil ihres Fahrzeugs erleben Autofahrer\_innen und Mitreisende so intensiv wie den Innenraum. Genau dieser Raum verändert sich derzeit durch Digitalisierung und den Einsatz nachhaltiger Materialien stärker, als es in den letzten 100 Jahren der Fall war. Ein Blick in die Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft verrät, worauf es dabei ankommt.

Text: Michael Schulz



Cockpit des legendären Audi Urquattro, eines Fahrzeugs der Audi Q4 e-tron Modellreihe und der Studie Audi activesphere concept (v.o.)

**A**udi investiert Know-how, innovative Technik und viel Leidenschaft, um für Kund\_innen das markentypische Produkterlebnis zu generieren. Neben Exterieur, Sound und Fahrverhalten beeinflussen vor allem die Gestaltung und die Funktionen des Interieurs dieses Erlebnis sehr entscheidend: Es wird besonders spürbar in dem Moment der Stille, nachdem die Autotür ins Schloss gefallen ist, wenn das Cockpit aufleuchtet und die Hände das Lenkrad fühlen. Der Innenraum soll für Fahrer\_innen und Mitreisende ein Ort zum Wohlfühlen und zugleich äußerst funktional sein. Mit seinen auf Performance und Innovation ausgerichteten, elegant designten Interieurs beweist Audi seit Jahrzehnten, dass sowohl für Kund\_innen als auch für die Entwickler\_innen der Vier Ringe die inneren Werte schon immer einen besonderen Stellenwert hatten und weiter haben werden. Digitalisierung und Nachhaltigkeit ermöglichen dabei neue Konzepte und innovative Lösungen für Kund\_innen.

### Wild und laut:

#### Die Anfänge des In-Car-Entertainments

„Erste Autoradios? Die gab es ab Ende der 1920er-Jahre – aber der Start in die Ära des In-Car-Entertainments, in der es mehr als ein Radio und ein Paar Lautsprecher gab, datieren wir von der Audi Tradition auf die frühen 70er“, sagt Audi Historiker Ralf Frieze. Ausschlaggebend für diese Entwicklung war vor allem ein neues Medium, das den Schallplatten Konkurrenz machte: die Musikkassette. Ralf Frieze: „Sie erlaubte es den Insass\_innen, selbst ihre ‚Playlisten‘ zu bestimmen. Bereits ab 1973 konnte man seine Musik von Kassetten in einem Audi anhören – etwa im Audi 100 LS C1<sup>1</sup>. Aber nur dann, wenn man das Kassettenradio ‚Neckarsulm‘ bestellt hatte.“ Mit dieser Sonderausstattung wurde das Armaturenbrett mit zentral eingebautem Lautsprecher zur Bühne für Tophits des Jahrzehnts.

Entertainment ist seitdem ein Megatrend in der Automobilbranche. Die ersten CD-Player waren ab 1990 für den Audi V8 D1<sup>1</sup> unter der Bezeichnung „Audi Gamma CD“ erhältlich. Ab 1998 war es im Audi V8 D2<sup>1</sup> sogar möglich, im Fahrzeug fernzusehen – zumindest, wenn der Wagen parkte. Technische Voraussetzung dafür war das „Navigationssystem plus“, womit sich sogar Teletext empfangen ließ.

#### Mein Auto spricht mit mir!

Der Audi quattro<sup>1</sup> von 1983 gilt als legendär. Klar, wegen der Fahrleistungen und auch wegen seiner digitalen, spektakulären Cockpit-Anzeigen. Aber er konnte zudem etwas, was damals sonst nur futuristische Fahrzeuge in TV-Serien konnten: sprechen. Sein Bordcomputer sprach mit den Fahrenden. Und zwar nicht mit einer computergenerierten Stimme, sondern mit der Stimme einer Radiomoderatorin: 15 Sätze umfasste das Repertoire der Ansagen.

Der Bordcomputer im Audi quattro<sup>1</sup> konnte zudem rechnen: Er registrierte fortlaufend Zeit, verbrauchte Benzinmenge, zurückgelegte Strecke sowie Tankinhalt und errechnete den Kraftstoffvorrat in Litern. „Das Gerät markiert eine kleine, aber dennoch wichtige Wende, denn zusätzlich zum Entertainment kamen



#### Audi Urquattro<sup>1</sup>:

Er prägte mit seinem spektakulären Design die 1980er-Jahre.

<sup>1</sup> Fahrzeug wird nicht mehr zum Verkauf angeboten.

<sup>2</sup> Um das holoride-Erlebnis genießen zu können, benötigen die Mitreisenden das Einstiegspaket „Pioneers' Pack“ und ein holoride-fähiges Audi Fahrzeug der Bau-reihen A4, A5, A6, A7, A8, Q5, Q7, Q8, Q8 e-tron (Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*), Audi e-tron, Audi e-tron Sportback sowie Audi e-tron GT quattro (Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*). Voraussetzung hierfür sind das Modelljahr 2023 sowie der Modulare Infotainmentbaukasten der dritten Generation (MIB 3).

\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.



Die Anfänge des In-Car-Entertainments liegen schon so weit zurück, dass einige der Tonträger und Abspielgeräte mittlerweile fast verschwunden sind. “

Ralf Frieze, Audi Historiker,  
Audi Tradition

nun praktische Funktionen hinzu: das Anzeigen von Fahrzeugdaten, später dann die Integration von Telefonen, danach die Navigation“, erklärt Historiker Ralf Frieze den Meilenstein in Sachen Innenraum, den der Audi quattro<sup>1</sup> setzte. Der Anspruch von Audi war es damals und ist es auch heute, den Kund\_innen ausgereifte Innovationen anzubieten.

#### Die Zukunft ist schon Gegenwart

Der Blick in die Vergangenheit zeigt: Das Innenraum-Erlebnis hat sich stetig weiterentwickelt. Mittlerweile kommen immer mehr Angebote hinzu – auch für die Mitreisenden. Und das Tempo bei der Entwicklung neuer Innovationen steigt. Das neueste Feature: holoride<sup>2</sup>. Damit wird für die Passagier\_innen auf Wunsch jede Fahrt in einer Vielzahl von Audi Modellen zu einer actiongeladenen Erlebnisfahrt.

Und so geht es: Virtual-Reality-(VR-)Brille<sup>3</sup> auf, Controller in die Hand und eintauchen in die virtuelle Realität. Der Clou bei holoride<sup>2</sup>: Die virtuellen

› Inhalte werden in Echtzeit an die Bewegungen des Fahrzeugs angepasst. Ändert das Auto sein Tempo oder biegt ab, bewegt sich auch die Spielfigur dementsprechend. Im Spiel „Cloudbreakers: Leaving Haven“ steuert man zum Beispiel einen Roboter durch eine futuristische Landschaft. Die Autofahrt wird dabei zu einem multimodalen Gaming-Event. Ein Nebeneffekt: Das Risiko für Reiseübelkeit, die häufig beim Betrachten von Filmen oder bewegtem Content im fahrenden Auto auftritt, wird reduziert, da visuelles und gefühltes Erleben synchron laufen. Die Spiele und Edutainment-Angebote von holoride<sup>2</sup> beweisen Kreativität – und es werden rapide immer mehr. Mit der Einführung von holoride<sup>2</sup> schafft Audi ein völlig neues Entertainment-Erlebnis.

### Sicherer unterwegs – dank digitaler Features

Nicht der Unterhaltung, sondern der Sicherheit und dem Komfort dient das Augmented-Reality-Head-up-Display in der Audi Q4 e-tron Familie. Übersetzt wird Augmented Reality (AR) mit „erweiterte Realität“. Die reale Welt, die visuelle Wahrnehmung der Betrachtenden, wird durch digitale Elemente ergänzt. Das AR-Head-up-Display von Audi legt wichtige Informationen auf die Windschutzscheibe in den Sichtbereich der Fahrenden. Die Hinweise ausgewählter Assistenzsysteme und die Abbiegepeile der Navigation werden an der jeweils richtigen Stelle optisch über die reale Außenwelt gelegt und dynamisch dargestellt. Sie erscheinen virtuell schwebend in einem Abstand von etwa zehn Metern vor der fahrenden Person. Die Anzeigen sind damit blitzschnell erfassbar und erhöhen den Fahrkomfort und die Sicherheit – besonders bei schlechten Sichtverhältnissen stellen sie eine große Hilfe dar.

### Neue Funktionen durch Vernetzung

Die Vernetzung des Fahrzeugs mit der Umwelt (Car-to-X-Services) treibt Audi mit vollem Fokus voran. In zahlreichen neuen Modellen übertragen und empfangen mehr als zehn unsichtbar integrierte Antennen die Audio-, LTE-, Bluetooth- und GPS-Signale: Das ermöglicht neue Angebote und Funktionen.

So kann man sich beispielsweise den nächsten freien Parkplatz in der Innenstadt (On-Street Parking über Audi connect) oder die nächste freie Ladestation (Audi e-tron Routenservice) anzeigen lassen oder wird frühzeitig über Gefahren wie Glatteis gewarnt (Gefahreninformation), weil das Fahrzeug die Schwarmintelligenz der Audi Flotte nutzen kann.

Die zunehmende Digitalisierung der Modellreihen ermöglicht auch den Service Functions on Demand, zu Deutsch „Funktionen nach Bedarf“. Damit haben Kund\_innen die Möglichkeit, durch das nachträgliche Hinzubuchen von ausgewählten Sonderausstattungen aus den Bereichen Fahrerassistenz, Licht oder Infotainment flexibel auf sich wandelnde Bedürfnisse zu reagieren. Auf diesem Wege lassen sich zum Beispiel LED-Scheinwerfer zu Matrix LED-Scheinwerfern mit intelligentem Fernlicht aufwerten. Bei den Assistenzsystemen lässt sich etwa der Parkassistent ergänzen. Das Infotainmentpaket umfasst das Audi smartphone interface.

Das Audi smartphone interface sichert eine exzellente und stabile Vernetzung des Mobiltelefons mit dem Fahrzeug. Das Interface stellt kabellos eine Verbindung zu iOS- und Android-Mobiltelefonen her und bringt Apple Car Play oder Android Auto auf das MMI-Display. Über die Fahrzeugbedienung können die

<sup>3</sup> Die Nutzung der Virtual-Reality-Brille während der Fahrt ist: 1) ausschließlich für die Fahrgäste der zweiten Sitzreihe auf den seitlichen Sitzpositionen zugelassen; 2) für Personen über 1,5 Meter Körpergröße erlaubt; 3) nur erlaubt, wenn diese Personen mit ihrem vollständig ausgestreckten Arm (inkl. der gestreckten Finger) kein vor ihnen befindliches Objekt (z. B. die hintere Fläche des Vordersitzes) erreichen können; 4) nur erlaubt, wenn die notwendigen Sicherheitsmaßnahmen (z. B. Haltevorrichtung) an der VR-Brille angebracht sind.



holoride<sup>2</sup> bringt ein In-Car-Entertainment in ausgewählte Audi Modelle, bei dem die virtuelle Umgebung als real empfunden werden kann.



› Kund\_innen die Inhalte komfortabel nutzen. Fügt sich über das Audi smartphone interface das Mobiltelefon gefühlt nahtlos in das Audi Infotainmentsystem ein, so bilden dank myAudi App Handy und Auto auf dem Smartphone eine Einheit. Die myAudi App fasst die zahlreichen Dienste von Audi connect zusammen.

### Mehr Digitalisierung dank innovativer Plattformen

Mit seiner Plattformstrategie nutzen der Volkswagen Konzern sowie die Markengruppe Premium maximale Synergien und reduzieren so die Entwicklungskosten. Der Start der Premium Platform Electric (PPE) ist ein nächster wichtiger Schritt für Audi – sowohl im Bereich der vollelektrischen Antriebstechnologie als auch bei der Digitalisierung. Die PPE bringt mit der neuen Elektronikarchitektur E<sup>3</sup>, die gemeinsam mit CARIAD entwickelt wird, ein umfangreiches digitales Premiumerlebnis in Serie. Dabei liegt der Fokus noch stärker auf den digitalen Bedürfnissen der Kund\_innen: mit der

<sup>4</sup> UX/UI: Die Abkürzung UX steht für den englischen Begriff User Experience (deutsch: Nutzererlebnis). UI ist die Abkürzung für „User Interface“, was zu Deutsch soviel bedeutet wie Benutzerschnittstelle.

<sup>5</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

Anbindung an die Volkswagen Automotive Cloud für Updates over the Air, damit die Software des Fahrzeugs immer auf dem neuesten Stand ist. Mit verbesserten Verbindungen auf Basis des 5G-Mobilfunkstandards für Sicherheitsfeatures (z. B. assistiertes Fahren, beschleunigte Gefahrenwarnung) sowie effizienteres und entspannteres Fahren (z. B. Ampelinformation). Und mit einer optimierten Performance, verbesserten Navigationsfunktionen und neuer UX/UI<sup>4</sup>.

### Ein Traum von einem Raum

Ein Blick in die Zukunft: Bei seinen Concept Cars bricht Audi gänzlich mit jahrzehntealten Konventionen. Der Raum, der die Passagier\_innen umgibt, wird neu definiert: Zum einen ermöglicht die E-Mobilität aufgrund anderer Antriebskomponenten eine noch nicht da gewesene Raumaufteilung. Zum anderen kann der Innenraum dank zunehmend automatisierter Fahrfunktionen<sup>5</sup> von den Kund\_innen mehr und mehr

## Tradition bei Audi: Innovationen für Nachhaltigkeit

Wer Nachhaltigkeit für ein Thema hält, das erst seit einigen Jahren eine Rolle spielt, der liegt falsch. Für den Innenraum bekommt Nachhaltigkeit seit den 1990er-Jahren eine immer größere Bedeutung bei Audi. „Da haben wir erstmals in ausgewählten Modellen biologisches Dämmmaterial für die Türverkleidung verwendet“, weiß Ralf Friese, Mitarbeiter der Audi Tradition. „Und wir nutzten teilweise schon natürlich gerabtes Leder.“

Heute sind die Ansprüche von Audi in Sachen Nachhaltigkeit deutlich gestiegen. Der Ressourcenschonung zum Beispiel durch Recycling kommt eine stetig wachsende Rolle zu. Audi setzt daher in einigen Bauteilen von ausgewählten Fahrzeugen Rezyklate ein, also aufbereitete Wertstoffe, die einem Recyclingprozess entstammen. Dabei geht es nicht nur darum, CO<sub>2</sub> einzusparen, sondern wirtschaftlich und effizient mit Material umzugehen. Das Unternehmen plant, den Anteil an Rezyklaten in Audi Modellen kontinuierlich zu erhöhen.

In den Modellen der Audi Q4 e-tron Familie stecken bereits mehr als zwei Dutzend Bauteile mit Rezyklatanteil. Für den Audi Q8 e-tron<sup>5</sup> werden neben optionalen Ausstattungsbestandteilen wie Sitzbezügen aus rezyklierten PET-Flaschen, ehemaligen Textilien oder Faserresten auch erstmals sicherheitsrelevante Bauteile – die Kunststoffabdeckungen der Gurtschlösser – zum Teil aus gemischten Kunststoffabfällen hergestellt.

Viele der Materialien in den neuesten Audi Concept Cars sind aus nachhaltigen bzw. recycelten Rohstoffen hergestellt. So bestehen zum Beispiel die Sitzpolster im Audi urbansphere concept<sup>5</sup> aus einem recycelten Polyamid (Econyl). In den Armauflagen sowie im hinteren Fahrzeugbereich kommt Bambusviskose zum Einsatz. Bambus wächst schneller als gewöhnliches Holz, bindet viel CO<sub>2</sub> und beim Anbau sind weder Herbizide noch Pestizide notwendig. Dies entspricht einem progressiven Premiumverständnis, zu dem stets auch – untrennbar – Nachhaltigkeit gehört.

## Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 110-122](#).

als Lebens- und Erlebnissphäre genutzt werden. Entworfen haben die Entwickler\_innen zum Beispiel den Audi urbansphere concept<sup>6</sup> – speziell für Megacities. Das Concept Car bietet einen äußerst großen Innenraum, in dem vier Einzelsitze in zwei Reihen Platz finden: Beim Gespräch können sich die Passagier\_innen auf ihren drehbaren Sesseln einander zuwenden. Wer sich hingegen zurückziehen möchte, kann den Kopfbereich mit einer hinter der Kopfstütze angebrachten Blende verdecken. Für die gemeinsame Nutzung des Infotainments – oder die Teilnahme an einem Videocall – gibt es einen großformatigen OLED-Screen, der vom Dachhimmel in die Zone zwischen den Sitzreihen einschwenkt. Der Audi urbansphere concept<sup>6</sup> eignet sich also gleichermaßen als rollende luxuriöse Lounge<sup>6</sup> mit First-Class-Komfort und als mobiles Arbeitszimmer.

In den Innenräumen der Concept Cars kommen neue digitale Features voll zur Geltung. Wer sich zum Beispiel im Audi grandsphere concept<sup>6</sup> umblickt, entdeckt weder Rundinstrumente noch Bildschirme. Erst wenn das Fahrzeug auf einen einfachen Fingertipp hin zum Leben erwacht, zeigen sich die in die Oberflächen integrierten Bedienelemente. Sie sind nicht haptisch greifbar, sondern Projektionen auf den Flächen unterhalb der Frontscheibe. In hochfeiner Auflösung finden sich dort alle Informationen, die benötigt werden.

Und im Audi activesphere concept<sup>6</sup>, der im Januar 2023 Weltpremiere feierte, schafft „Audi dimensions“ ein einzigartiges Erlebnis. Herzstück des neuen Systems sind innovative Mixed-Reality-Brillen – individuell für alle Insass\_innen an ihrem Platz im Auto verfügbar. Das innovative Bedienkonzept verbindet physische und virtuelle Welt („Mixed Reality“). Die für alle Passagier\_innen konfigurierbare Hightechbrille<sup>7</sup> erlaubt dazu den Blick auf die reale Umgebung und blendet gleichzeitig plastisch erscheinende Informationen und Interaktionselemente ins Blickfeld ein. Damit lassen sich alle fahrerrelevanten Daten – etwa zu Fahrzustand und Navigation – einspielen. Die wichtigste technische Innovation im Audi activesphere concept<sup>6</sup> ist die Adaption von Augmented Reality (AR) für die Mobilität. „Audi dimensions“ schafft die perfekte Synthese aus Umfeld und digitaler Realität.

Die Audi Concept Cars „sphere“ zeigen die Vision nachhaltiger Premiummobilität der Vier Ringe. Allen Fahrzeugen gemeinsam ist nicht nur der elektrische Antrieb, sondern auch die konsequente Auslegung auf die Möglichkeit, automatisiert zu fahren. Aus diesem technischen Layout resultieren völlig neue Entwürfe, vor allem der Innenräume und der Angebote für die Personen an Bord – sie können ihre Zeit produktiv nutzen oder einfach die Fahrt genießen. /

<sup>6</sup> Bei dem genannten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle beschriebenen Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

<sup>7</sup> Die genannte Augmented-Reality-Brille ist ebenfalls nicht zum Kauf erhältlich. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sowie die genannte Augmented-Reality-Brille sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle genannten Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.



Innenraum mit First-Class-Komfort: Audi urbansphere concept<sup>5</sup>

# Erfolgreich aufgeladen

Mit dem neuen Audi Q8 e-tron<sup>1</sup> sowie dem Aufbau einer Premiumladeinfrastruktur beschleunigt Audi seine Transformation Richtung E-Mobilität. Fünf Expert\_innen über eine Erfolgsgeschichte mit steiler Lernkurve.

Text: Sven Schulte-Rummel

**W**ann ist etwas ein Erfolg? Und woran sind wirkliche Fortschritte zu erkennen? „Um zu verstehen, ob etwas gelungen und wie weit man vorangekommen ist, schaut man am besten zuerst auf die Anfänge und danach ins Heute“, sagt Aurel Vietoris. Vietoris ist bei Audi Leiter für Verifikation und Validierung Alternative Antriebe und sehr erfahren, wenn es um Erprobungsfahrten mit E-Autos geht. Hört man ihm zu, wenn er über die Details der ersten Erprobungsfahrten spricht, dann ist spürbar: Das Zeitalter der E-Mobilität hatte vor nicht einmal einem Jahrzehnt gerade erst begonnen. „Als wir 2016 die ersten Erprobungen mit dem Audi e-tron gemacht haben, war das für uns Mitarbeitende in der Technischen Entwicklung eine Zeit voller Abenteuer. Wir haben jeden Tag Neuland betreten“, sagt Aurel Vietoris und schaut zu seinem Kollegen Christian Brem. Auch Brem, Validierungsverantwortlicher für Alternative Antriebe und Experte für Fragen rund ums Laden, saß damals schon in den Erprobungsfahrzeugen: „Das war eine ganz neue Welt! Einerseits das Fahrzeug mit einer neuen Antriebstechnologie, andererseits das Laden, welches das für die Kund\_innen bekannte Tanken ersetzt. Die Ladeinfrastruktur war noch nicht wirklich entwickelt, digitale Übersichten oder Apps mit allen Schnellladesäulen gab es nicht.“

<sup>1</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

## Ausgiebige Tests für Qualität und Kompatibilität

In möglichst kurzer Zeit möglichst einfach volltanken und zügig wieder losfahren – das ist der Anspruch von Autofahrer\_innen, egal ob der Treibstoff Benzin, Diesel, Gas oder Strom ist. Für Erprobungsfahrten mit elektrischen Audi Modellen – von der ersten Generation des Audi e-tron bis zum Audi Q8 e-tron<sup>1</sup> heute – gilt: „Für jeden Markt, in dem wir unsere E-Fahrzeuge verkaufen, ist unser Anspruch, dass die Modelle mit den lokalen Schnellladesäulen kompatibel sind: von China und Südkorea über Europa und Südafrika bis in die USA. Die Herausforderungen sind dabei die

**Experten für die Verifikation und Validierung alternativer Antriebe:**  
Aurel Vietoris (r.) und Christian Brem, Technische Entwicklung, AUDI AG

**1,5 Mio. Testkilometer**





## Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 110-122](#).

<sup>1</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>2</sup> Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>3</sup> Audi Q2 e-tron: Das Modell wird vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Foshan (China), hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

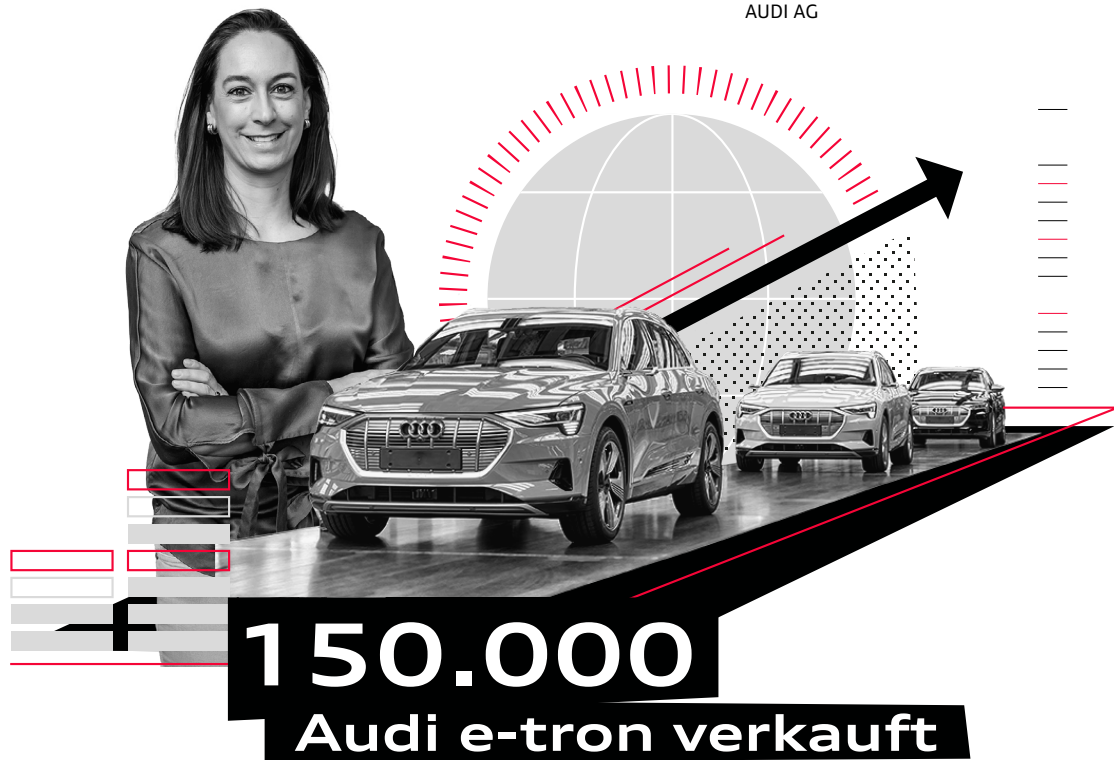
<sup>4</sup> Audi Q5 e-tron: Das Modell wird vom assoziierten Unternehmen SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (China), hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

<sup>5</sup> Modular aufgebaute Fahrzeugarchitekturen (im Fachjargon „Plattformen“) helfen dabei, unterschiedlichste Derivate („Hüte“) wirtschaftlich im Markt zu platzieren.

\*Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

## Zufrieden mit den Erfolgen der Elektrofahrzeuge:

Dr. Christiane Zorn,  
Leiterin Produktmarketing,  
AUDI AG



› unterschiedlichen Stecker- und Ladestandards“, erklärt Christian Brem. „Wir standen 2016 wirklich am Anfang und mussten erst einmal Prozesse entwickeln, wie wir den Ladevorgang testen: Bei Außentemperaturen von plus 50 Grad Celsius und bei minus 30 Grad Celsius, mit Unterbrechungen und bewusst simulierten Fehlern, bei unterschiedlichen Ladezuständen – vom entladenen bis zum voll aufgeladenen Akku. Wir testeten und testen wirklich ausgiebig, denn: Nicht laden zu können, wäre für Kund\_innen sehr ärgerlich. Seinem Handy verzeiht man vielleicht noch, zu heiß zum Laden zu sein, seinem Auto aber nicht.“

„Der neue Audi Q8 e-tron<sup>1</sup> demonstriert im Vergleich zu seinem Vorgänger unsere Fortschritte beim Thema Laden besonders deutlich“, erklärt Aurel Vietoris. Die Stichworte: intelligente Ladefunktionen und smartes Batteriemangement. Vietoris: „So haben wir zum Beispiel durch Anpassungen die für unsere Kund\_innen nutzbare Batteriekapazität vergrößert, was für mehr Reichweite sorgen kann.“ Zum Premiumkomfort gehört auch der sogenannte Ladetimer, über den Kund\_innen den genauen Zeitpunkt der Abfahrt festlegen können. „Dies geschieht direkt im Fahrzeug oder bequem per myAudi App“, erklärt Aurel Vietoris. „Damit liegt der automatisierte Ladevorgang mit einem vorab eingestellten Batteriestand möglichst nah an der Abfahrtszeit. Zusätzlich klimatisiert die Vorkonditionierung den Fahrzeuginnenraum vor der Abfahrt auf die gewünschte Temperatur.“

## Audi setzt Benchmarks für den Konzern

Die Professionalisierung des Unternehmens im Umgang mit Elektromobilität zeigt sich auch anhand ausgereifter Prozesse und Qualitätsstandards in der Entwicklung und Erprobung. Audi hat hier Benchmarks definiert, von denen alle Marken des Konzerns profitieren. Zum Beispiel mit genauen Protokollen, wie Erprobungsfahrzeuge an den Ladesäulen getestet werden. Christian Brem: „Wir schaffen mit unserer Arbeit Grundlagen, die uns bei der Entwicklung zukünftiger Elektroautos des ganzen Volkswagen Konzerns helfen – egal für welche Marke und auf welcher technologischen Antriebsplattform diese stehen.“

Mit den Modellen Audi e-tron, Audi e-tron GT<sup>2</sup> und Audi Q4 e-tron sowie für den chinesischen Markt Audi Q2 e-tron<sup>3</sup> und Audi Q5 e-tron<sup>4</sup> hat das Unternehmen sein vollelektrisches Portfolio in den letzten Jahren immer weiter ausgebaut. Dabei ist die Nutzung von Synergien im Volkswagen Konzern seit vielen Jahren ein bewährtes Vorgehen, um Kund\_innen hochtechnisierte und auf die jeweilige Marke charakterlich angepasste Fahrzeuge anbieten zu können. So teilen sich der Audi e-tron GT<sup>2</sup> und der Audi Q4 e-tron die Antriebsplattformen<sup>5</sup> zum Beispiel mit Modellen der Konzernmarken Porsche, Volkswagen, Seat und Škoda. Diese Philosophie wird auch bei Antriebsplattformen wie der PPE (Premium Platform Electric) oder zukünftig der SSP (Scalable Systems Platform) und vor allem

› bei Elektronikarchitekturen (E<sup>3</sup>), entwickelt von der Konzernmarke CARIAD, weitergeführt.

### International erfolgreich

Schon der Audi e-tron, das erste vollelektrische Serienfahrzeug von Audi, profitierte von Plattformsynergien und wurde direkt zum Erfolg. „Seit seiner Einführung vor rund fünf Jahren haben wir mehr als 150.000 Einheiten in 99 Märkten verkauft“, sagt Dr. Christiane Zorn, Leiterin Produktmarketing der AUDI AG. „Die Zahl spricht eine deutliche Sprache und ist für uns Beweis einer großen Erfolgsstory!“ In Norwegen war das Modell beispielsweise im Jahr 2020 der meistverkaufte Pkw überhaupt. In den USA wurde der Audi e-tron zudem mit dem „Best car to buy“ (Green Car Reports) ausgezeichnet.

## E-Modelle von Audi gefragt wie nie

### Weltweit

**+ 44,3 %**

Steigerung verkaufter E-Modelle von Audi im Vergleich zu 2021

2021	81.894
2022	118.196

ausgelieferte Audi E-Modelle insgesamt



Audi testet den Prototyp der Q6 e-tron-Modellreihe im hohen Norden

<sup>1</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>2</sup> Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>6</sup> Audi Q8 Sportback 55 e-tron quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,1–19,9 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>7</sup> Audi Q8 55 e-tron quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>8</sup> Die Ladedauer der Batterie kann in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren wie etwa der Umgebungstemperatur, der Verwendung anderer landesspezifischer Stecker und der Nutzung der Vorkonditionierungsfunktion variieren. Mehr detaillierte Informationen zur Ladedauer finden Sie online [hier](#).

<sup>9</sup> Audi charging ist ein Angebot der Volkswagen Group Charging GmbH (Elli), Mollstraße 1, 10178 Berlin, Deutschland. Weitere Informationen zur Anzahl der Ladepunkte sowie aktuelle Tarif- und Vertragsinformationen erhalten Sie [hier](#).

<sup>10</sup> Die Nutzung der Funktion Plug & Charge setzt einen Audi Charging Tarif, ein Plug & Charge fähiges Audi e-tron Fahrzeug sowie eine vorherige Aktivierung in der myAudi App durch den die Hauptnutzer\_in voraus und ist nur an kompatiblen Ladesäulen verfügbar.

\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

Der Audi Q8 e-tron<sup>1</sup>, der 2023 in ausgewählten Märkten in den Handel kommen wird, tritt an, um an diese Erfolge anzuknüpfen. In vielen wichtigen Punkten übertrifft er seinen Vorgänger. So steigt die Reichweite – gemessen nach WLTP – um über 30 Prozent auf bis zu 600 Kilometer<sup>6</sup>. Die maximale DC-Ladeleistung erhöht sich auf 170 kW – der Akku des Audi Q8 e-tron<sup>7</sup> ist dadurch in nur 31 Minuten von 10 Prozent auf bis zu 80 Prozent aufgeladen<sup>8</sup>.

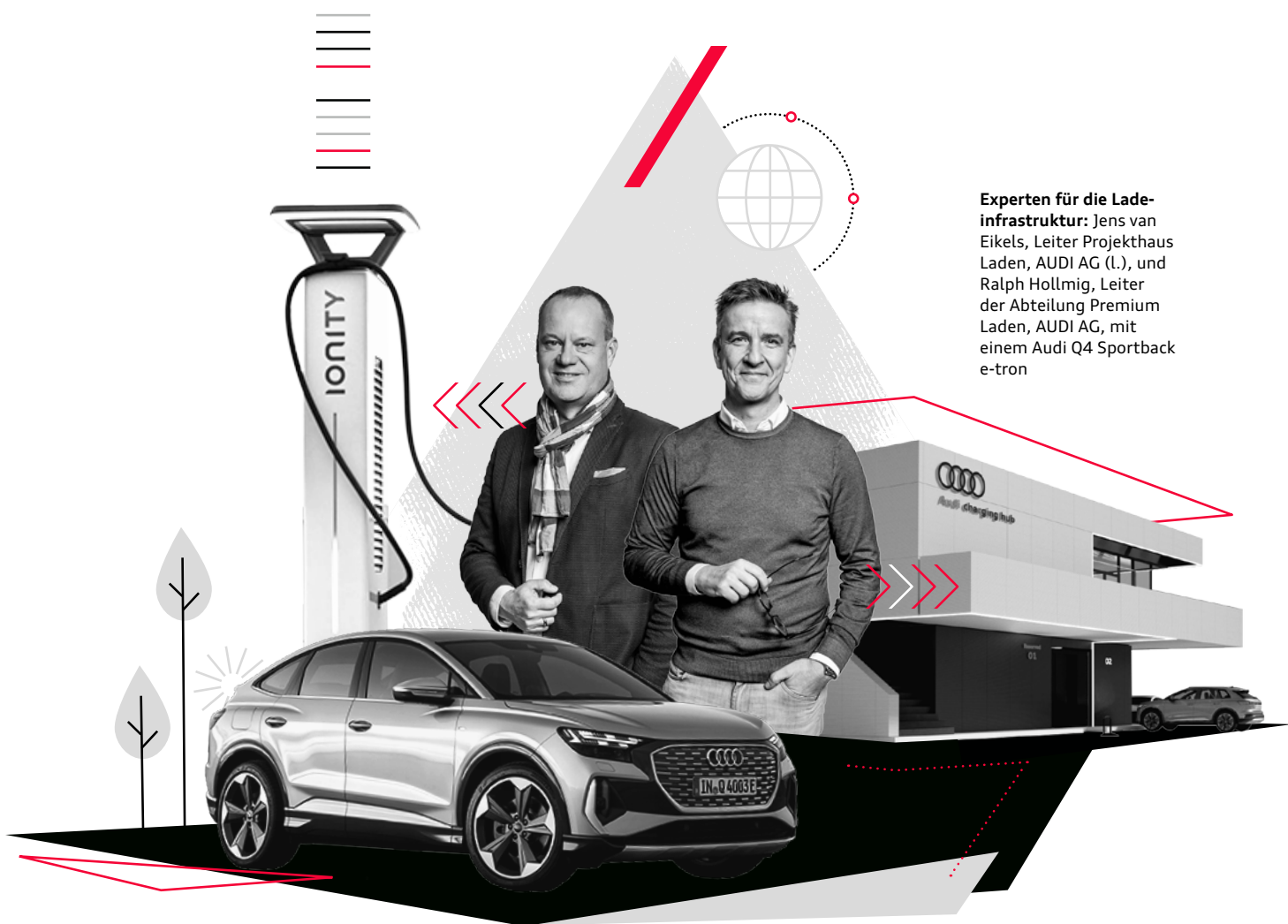
Der elektrische Antrieb des Audi Q8 e-tron<sup>1</sup> kombiniert in einem Gesamtpaket mit hoher Performance die unterschiedlichsten Ansprüche, die Fahrer\_innen an ein SUV der Oberklasse stellen.

### Bedürfnisse der Kund\_innen im Blick

Fest steht: Wenn das Thema Laden nicht funktioniert, wird auch die Transformation zur E-Mobilität nicht funktionieren. Beim Ausbau der Ladeinfrastruktur gilt es deshalb, keine Zeit zu verlieren. Weltweit beschließen Regierungen Milliardeninvestitionen in öffentliche Ladenetze, beinahe jeden Tag gibt es Meldungen über neue Schnellladeparks. So wuchs zum Beispiel in der EU die Zahl der für die Öffentlichkeit frei zugänglichen Ladestationen zwischen 2015 und 2021 um 580 Prozent. Im Herbst 2022 gab die deutsche Bundesregierung eine Million öffentlich zugängliche Ladepunkte für das Jahr 2030 als Ziel aus. Status quo? Im Dezember 2022 gab es laut deutscher Bundesnetzagentur über 63.500 Ladepunkte in Deutschland, davon über 12.500 Schnellladesäulen. Der Ausbau der Ladeinfrastruktur ist eine wichtige Basis für die E-Offensive der Vier Ringe. Innerhalb der nächsten fünf Jahre wird Audi sein E-Portfolio ausweiten: Ab 2026 wird die Marke für den Weltmarkt nur noch E-Modelle neu herausbringen. Bis 2027 will das Unternehmen in allen Kernsegmenten ein rein elektrisches Fahrzeug anbieten. Dann hat Audi laut aktueller Produktplanung mehr als 20 E-Modelle im Programm.

Welche Fortschritte hat Audi beim Thema Ladeinfrastruktur gemacht? „Wir fokussierten uns von Beginn an auf die Anforderungen und Fragen der Kund\_innen“, sagt Jens van Eikels, Leiter Projekthaus Laden. „Schon kurz nach der Markteinführung des Audi e-tron stellte das Unternehmen ein vollumfängliches Ladeangebot bereit: sowohl für das Laden zu Hause inklusive eines Grünstromangebots als auch für das Laden im öffentlichen Raum.“ Seit Anfang 2023 haben mit Audi charging<sup>9</sup> Kund\_innen europaweit Zugang zu circa 400.000 öffentlichen Ladepunkten sowie zum Schnellladenetzenwerk IONITY – einem Joint Venture, an dem der Volkswagen Konzern mit Porsche und Audi beteiligt ist. Auch in China und den USA arbeitet Audi mit Partnerunternehmen am Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Doch der aktuelle Fokus liegt nicht nur auf dem quantitativen Ausbau der Ladeinfrastruktur, auch die Qualität, also ein möglichst positives Ladeerlebnis, gewinnt an Bedeutung. Für ein solches sorgt in ausgewählten Modellen, wie dem Audi Q8 e-tron<sup>1</sup>, zum Beispiel Plug & Charge<sup>10</sup>: An kompatiblen Ladesäulen autorisiert sich das Fahrzeug beim Einstecken des Ladekabels selbst und schaltet die Säule frei, die Abrechnung erfolgt vollautomatisch. Darüber hinaus hat das Team von Jens van Eikels Ladeinfrastrukturthemen, die für Kund\_innen in Zukunft wichtig werden, ›



**Experten für die Ladeinfrastruktur:** Jens van Eikels, Leiter Projekthaus Laden, AUDI AG (L.), und Ralph Hollmig, Leiter der Abteilung Premium Laden, AUDI AG, mit einem Audi Q4 Sportback e-tron

› schon heute fest im Blick, wie etwa das bidirektionale Laden (siehe Kasten).

Zusätzlich etabliert Audi mit den Audi Charging Hubs moderne Schnellladestationen mit reservierbaren High-Power-Charging-Ladeplätzen und einem optional angeschlossenen Loungebereich. „Mit unseren Audi Charging Hubs setzen wir einen Akzent für ein Premiumladeerlebnis“, erklärt Ralph Hollmig, Leiter der Abteilung Premium Laden. Die ersten Audi Charging Hubs sind bereits mehrere Monate in Betrieb und werden von Kund\_innen rege frequentiert. „Besonders zufrieden sind wir mit der Wiederholrate von 70 Prozent. Sie zeigt: Es ist die gute Erfahrung mit dem Ladevorgang vor Ort und der Atmosphäre, weswegen die Kund\_innen wiederkommen“, so Hollmig.

### E-Autos fürs Premiererlebnis

Progressive Performance mit hohen Reichweiten dank exzellenter Energieeffizienz in Fahrzeugen wie dem Audi Q8 e-tron<sup>1</sup> oder dem Audi e-tron GT quattro<sup>2</sup> auf der einen Seite – ein Ladeerlebnis, das dem Premiumanspruch von Audi gerecht wird, auf der anderen Seite: Expert\_innen aus Entwicklung und Vertrieb haben es geschafft, mit passgenauen Lösungen für Kund\_innen die eigene Transformation zur Elektromobilität zu beschleunigen. „Wir hatten eine sehr steile Lernkurve“, sagt Entwickler Aurel Viectoris mit einem Blick auf die Anfänge. „Dank der gesammelten Erfahrungen können wir heute ein echtes Premiererlebnis bieten – beim Fahren und beim Laden.“ /

## Bidirektionales Laden

Beim bidirektionalen Laden geht es um die Einbindung des Elektroautos in das häusliche Stromnetz. Die Hochvoltbatterie des Elektroautos wird nicht nur über die Wallbox zu Hause geladen, sondern kann als dezentrales Speichermedium auch wieder Energie ans Haus abgeben. Haben Hausbesitzer\_innen eine Photovoltaikanlage, dient das E-Auto als Zwischenspeicher für den eigenerzeugten Ökostrom. Wenn die Sonne nicht mehr scheint, kann das Fahrzeug dann den gespeicherten Strom wieder ans Haus abgeben. Das bidirektionale Laden zu Hause – auch Vehicle to Home (V2H) genannt – hat großes Potenzial, die Stromkosten von Hausbesitzer\_innen zu senken und die Netzstabilität zu erhöhen.



Mehr Informationen zum bidirektionalen Laden finden Sie unter [audi.com](https://www.audi.com).

<sup>1</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>2</sup> Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

\* Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

## Audi E-Modelle

# Starke Strukturen für die Sicherheit

Eine häufige Frage vor dem Kauf eines vollelektrischen Audi ist: Sind Elektrofahrzeuge im Falle eines Unfalls genauso sicher wie Audi Modelle mit Verbrennungsmotor? Entwickler\_innen bei Audi haben Antworten, die mit Details überzeugen.

Text: Judy Born



### Blick unter die Außenhaut

Hochvoltbatterie und Karosserie bilden einen starken Verbund. Die Hochvoltkomponenten sind in einem 2,28 Meter langen, 1,63 Meter breiten und 0,34 Meter hohen Rahmen unterhalb der Fahrgastzelle untergebracht. Die Batterie – hier in einem Audi Q8 55 e-tron quattro<sup>1</sup> – wird von einem umlaufenden Rahmen aus Aluminium-Gussknoten und -Strangpressprofilen geschützt.

<sup>1</sup>Audi Q8 55 e-tron quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,6; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

Die Kaufentscheidung für ein Elektroauto fallen Hunderttausende Kund\_innen mit Begeisterung. Doch es gibt weiterhin Autofahrer\_innen, die Elektroautos auch im Jahr 2023 noch skeptisch gegenüberstehen – obwohl diese in vielen Städten das Straßenbild zunehmend prägen. Ein Vorbehalt, der oft genannt wird, betrifft das Thema Sicherheit. Was passiert mit der Batterie im Falle eines Crashes? Wird der Stromkreislauf sofort unterbrochen? Besteht bei einem Unfall mit einem Elektroauto im Vergleich zu einem Fahrzeug, das mit Benzin oder Diesel angetrieben wird, eine erhöhte Brandgefahr?

Auf diese Fragen liefern die unabhängig durchgeführten Crashtests<sup>2, 3</sup> wichtige Teile der Antwort: So erhielt der Audi Q4 e-tron<sup>2</sup> mit fünf Sternen die Bestnote im Euro-NCAP-Crashtest<sup>4</sup> – genau wie 2019 schon der Audi e-tron<sup>3</sup> als erstes Elektroauto der Marke. >

› Was für Euro NCAP bei den Tests wichtig ist: „Die Kriterien für unsere Crashtests sind für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und Elektrofahrzeuge grundsätzlich dieselben. Bei Elektroautos wird aber den Untersuchungen nach einem Unfall mehr Aufmerksamkeit geschenkt“, erklärt Michiel van Ratingen, Generalsekretär des Euro NCAP. „Bei E-Fahrzeugen besteht die Sorge, dass bei einem Unfall die Batterie beschädigt wird und dies ein Feuer auslöst. Deshalb müssen sich die Ingenieure von E-Autos mit zusätzlichen Anforderungen befassen, was das Energiemanagement, die Verformung des Fahrzeugs und die Unterbrechung der Spannung nach dem Aufprall angeht.“

### Crashtests für mehr Sicherheit

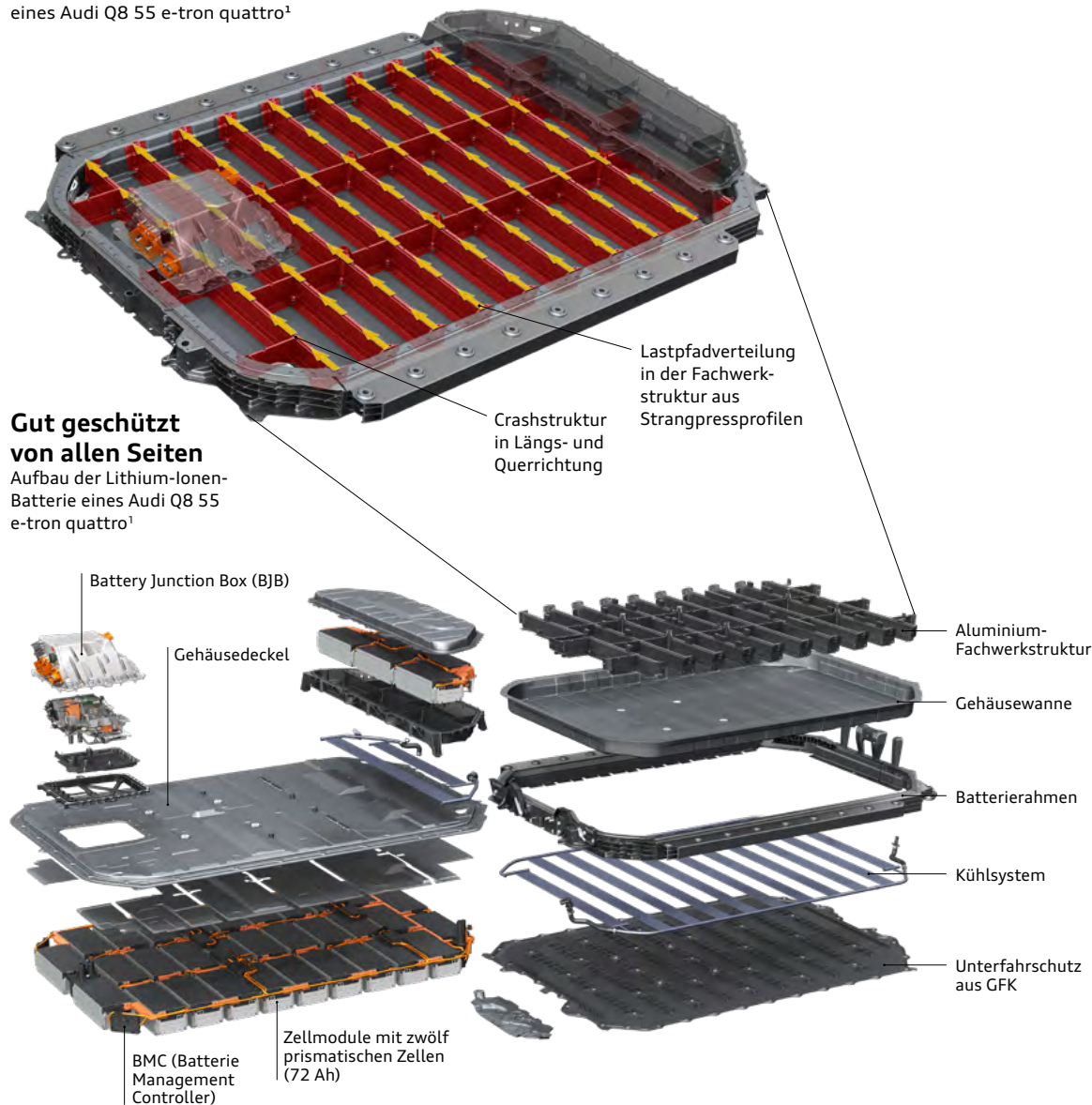
Für die Sicherheitsexpert\_innen bei Audi sind die Fünf-Sterne-Auszeichnungen<sup>2, 3</sup> keine Überraschung, denn Audi arbeitet seit jeher an hohen Standards für Fahrzeugsicherheit und hat diesen Anspruch auch

klar in seinen Unternehmensregelungen festgeschrieben. Bereits 1938 führten Ingenieure von DKW, einer der vier Gründermarken der heutigen AUDI AG, systematische Überschlagversuche mit verschiedenen DKW-Modellen in Golm bei Potsdam durch – die ersten Crashtests in der Geschichte des Automobils. Ergänzt wurden diese durch reproduzierbare Aufprallversuche, die auf einer eigens dafür erbauten Anlage in der Zentralen Auto-Union-Versuchsabteilung stattfanden.

Heute gilt: „Jedes unserer Modelle, unabhängig vom Antrieb, erfüllt die hohen internen Standards“, sagt Dr. Thorsten Adolph, Experte für Front- und Heckcrashes aus der Abteilung Entwicklung Gesamtfahrzeug. „Dahinter steckt viel Know-how, harte Arbeit – und erhebliche Rechenleistung. Crashtests sind aus der Modellentwicklung nicht mehr wegzudenken: Unsere Spezialist\_innen führen pro Jahr Tausende Crashtests durch, bevor der erste echte Prototyp gebaut wird.“

### Integrierte Crashstruktur der Lithium-Ionen-Batterie

eines Audi Q8 55 e-tron quattro<sup>1</sup>



### Gut geschützt von allen Seiten

Aufbau der Lithium-Ionen-Batterie eines Audi Q8 55 e-tron quattro<sup>1</sup>

<sup>1</sup>Audi Q8 55 e-tron quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4 bis 20,6; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

<sup>2</sup> [Detailergebnisse Audi Q4 e-tron](#)

<sup>3</sup> [Detailergebnisse Audi e-tron](#)

<sup>4</sup> NCAP steht für New Car Assessment Programme, zu Deutsch: Neuwagen-Bewertungsprogramm. Euro NCAP ist eine Gesellschaft europäischer Verkehrsministerien, Automobilclubs und Versicherungsverbände. Die Organisation führt Crashtests mit neuen Autotypen durch. Ein Modell, das fünf Sterne erhält, gehört zu den aktuell am sichersten getesteten Fahrzeugen der Welt.

› „Wir tun viel dafür, dass unsere Fahrzeuge sehr guten Schutz bieten. Und wir freuen uns über gute Ergebnisse in unabhängigen Crashtests“, sagt Michael Broscheit, Experte für Verbraucherschutz bei Audi. „Vor allem angesichts der Skepsis, die seitens der Verbraucher\_innen gegenüber E-Autos leider noch immer bestehen. Unser Anspruch in Sachen Sicherheit ist sehr hoch, Audi investiert sehr viel – und das nicht nur bei den Crashtests, sondern natürlich auch bei der Entwicklung der einzelnen Bauteile, vor allem im Hinblick auf Batteriezellen.“

### Crash- und Überladetests im Batterietechnikum

„Bei der Fahrzeugsicherheit eines E-Autos gibt es im Vergleich zum Verbrenner zwei wesentliche Unterschiede“, erklärt Audi Entwicklungsingenieur Sebastian Jäckisch.

”  
Unsere Spezialist\_innen führen pro Jahr Tausende Crashtests durch.“

Dr. Thorsten Adolph, Experte für Front- und Heckcrashes, Entwicklung Gesamtfahrzeug, AUDI AG

„Erstens gilt es, die Hochvoltbatterie bei einem möglichen Crash besonders zu sichern. Die Batterie besteht aus einem stabilen Gehäuse, das die Batteriemodule auch bei einem starken Aufprall vor Beschädigung ausreichend schützen soll“, so Jäckisch (siehe Infografik).

Die Expertise für den Bau des sicherheitsrelevanten Bauteils liegt bei Audi selbst – bereits seit mehreren Jahren montiert Audi das Batteriemodul in Brüssel, zurzeit läuft die Montage von Vorserienbatterien für die nächste Generation an E-Fahrzeugen in Ingolstadt.

„Und zweitens muss das Risiko einer Gefährdung durch Stromschläge minimiert werden. Dazu wird das Hochvoltsystem berührungsgeschützt ausgeführt, das bedeutet: Spannungsführende Teile sind elektrisch isoliert und vor Zugänglichkeit geschützt. Zudem wird das Hochvoltsystem bei Unfällen mit Airbagauslösung abgeschaltet und damit Spannung im Hochvoltsystem automatisch abgebaut“, erläutert der Ingenieur.

Darüber hinaus kommt es auch auf die Qualität der Batteriezellen an. Dabei verlässt man sich bei der Markengruppe Premium auf das Know-how des hauseigenen Batterietechnikums in Gaimersheim. Hier werden die Zellen im Einzelnen und das Batteriesystem im Ganzen zahlreichen intensiven Prüfungen unterzogen: Die Audi Expert\_innen führen Crash- und Überladetests durch, auf Prüfständen werden die Lebensdauer und die Laufleistung von mehreren Hunderttausend Kilometern nachgestellt. So arbeitet Audi daran, in allen seinen Elektromodellen eine möglichst hohe Produktsicherheit sicherzustellen – bis hin zur einzelnen Batteriezelle. /



#### Zur Person

**Jochen Schäfer**, M. Eng., ist Geschäftsführer von Defensio Ignis, einem Sachverständigen- und Ingenieurbüro für Brandschutz, Erste Hilfe und Arbeitssicherheit in Linnich. Er ist außerdem Beauftragter Brandschutzingenieur der Ingenieurkammer Mecklenburg-Vorpommern, öffentlich-rechtlich zertifizierter Sachverständiger für vorbeugenden Brandschutz (FH) und nach DIN EN ISO/IEC 17024, Brandoberinspektor sowie Fachberater Feuerwehr des Deutschen Feuerwehrverbandes (DFV).

#### Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 110-122](#).

## 4 Fragen an ... Jochen Schäfer, externer ehrenamtlicher Fachberater des DFV (Deutscher Feuerwehr Verband)

1

### Herr Schäfer, wie lässt sich eine in Brand geratene Batterie löschen und worin unterscheidet sich der Löschvorgang eines E-Autos von dem eines Verbrenners?

Wasser ist und bleibt ganz klar das beste Mittel der Brandbekämpfung. Der Vorteil: Wasser ist fast überall verfügbar, anders als zum Beispiel Löschschaum, mit dem Einsatzkräfte brennendem Treibstoff den notwendigen Sauerstoff entziehen.

Allerdings benötigen wir bei einem E-Auto wesentlich mehr Wasser als bei einem Fahrzeug mit Verbrennungsmotor, da wir nach dem Löschen des Feuers den Akku kühlen müssen. Nur so können wir weitestgehend sicherstellen, dass andere Komponenten nicht nachträglich erneut Feuer fangen.

2

### Wie geht die Feuerwehr bei einem verunfallten E-Auto vor?

Im Grunde nicht viel anders als bei Autos mit einem Verbrennungsmotor: Wir sichern die Unfallstelle sowie die beteiligten Fahrzeuge und prüfen den Einsatz von Rettungsgeräten wie Schere, Spreizer oder Rettungszylinder. Hierbei gibt es einen entscheidenden Unterschied zum Verbrenner: Zum Schutz der Insassen und Rettungskräfte müssen wir darauf achten, bei der technischen Unfallrettung entlang der deutlich gekennzeichneten Hochvoltkomponenten zu arbeiten. Das ist nicht kompliziert, aber notwendig – damit keine unter Strom stehende Leitung zum Beispiel mit einer Rettungsschere durchtrennt wird.

3

### Woher wissen die Kolleg\_innen, wo sich diese Komponenten genau befinden?

Es gibt von den Herstellern für ihre Fahrzeuge, ob elektrisch oder mit Verbrennungsmotor angetrieben, ein Rettungsdatenblatt, in dem alle Informationen für die Rettungskräfte genau beschrieben sind. Dieser Rettungsleitfaden kann online oder per App aufgerufen werden. Auch moderne Elektroautos senden im Fall eines Unfalls automatisch einen Notruf an die nächste Rettungsleitstelle. Dabei senden sie auch Daten zum Fahrzeug. Damit ist sofort klar, um welches Modell es sich handelt.

4

### Sehen Sie bei einem Unfall mit einem E-Auto ein erhöhtes Brandrisiko gegenüber Verbrennern?

Ganz klar: Nein, überhaupt nicht!

# Transparenz, Schutz und Verantwortung



**D**igitalisierung bietet große Chancen: Sie ermöglicht nicht nur neue Services und nützliche Funktionen, sondern auch, dass Mobilität persönlicher und smarter wird. Um diese Lösungen zu entwickeln und Kundenwünsche noch besser zu verstehen, werden Daten und Informationen genutzt.

Für viele Kund\_innen sind auf ihre Bedürfnisse zugeschnittene digitale Services und Funktionen bereits heute ein wichtiger Kaufgrund. Vollvernetzte Modelle der AUDI AG bieten Kund\_innen ein breites Angebot an digitalen Erlebnissen, wobei der Großteil der Digita-

Die Audi Q4 e-tron Modellreihe bietet viele digitale Features. Bei ihren Modellen legt die Markengruppe Premium großen Wert auf Datenschutz und Cyber Security.

lisierung eines Fahrzeugs im Hintergrund stattfindet und so „unsichtbar“ – weil nahtlos integriert sowie intuitiv bedienbar – für mehr Komfort sorgt.

## Digitalisierung als zentrales Thema

Eine „verantwortungsbewusste Digitalisierung“ ist für unsere Kund\_innen und das Unternehmen ein zentrales Thema und für die Marken der Markengruppe Premium wettbewerbsdifferenzierend. Qualitätsstandards, die Kund\_innen von Audi Fahrzeugen gewohnt sind, >

› behalten selbstverständlich auch in der digitalen Ära ihre Gültigkeit. Im Fokus dabei: Datenschutz und Datensicherheit.

### Recht der informationellen Selbstbestimmung

Beim Datenschutz geht es um den Schutz von personenbezogenen Daten. Dabei liegt der Schwerpunkt auf dem Recht der informationellen Selbstbestimmung. Das bedeutet, dass jede Person zum Beispiel selbst darüber entscheiden kann, welche personenbezogenen Daten sie von sich preisgibt und wer diese Informationen verwenden darf. Datenschutz genießt bei Audi eine hohe Priorität. Das gilt für sämtliche IT-Lösungen – und beginnt bereits bei der Entwicklung von Produkten und Services.

Der gewissenhafte Umgang mit Daten im Rahmen der geltenden Gesetze ist auch Teil der unternehmerischen Verantwortung und zudem in der Unternehmensrichtlinie Datenschutz verankert. Die jeweiligen Gesetze zu personenbezogenen Daten, Datenschutz und Persönlichkeitsrechten werden von Audi ohne Einschränkungen befolgt. Rechtssicherheit ist essenziell für die digitalen Geschäftsmodelle. Im Umgang mit personenbezogenen Daten der Kund\_innen erfüllt Audi die gesetzlichen Anforderungen in Sachen Transparenz, Selbstbestimmung und Datensparsamkeit.<sup>1</sup>

### Cyber Security: Schutz des Fahrzeugs vor Angriffen

Die Datensicherheit (u. a. Cyber Security) befasst sich mit dem generellen Schutz von Daten, unabhängig davon, ob ein Personenbezug besteht oder nicht. Bei der Datensicherheit geht es also nicht um die Frage, ob Daten erhoben und verarbeitet werden dürfen, sondern welche Maßnahmen ergriffen werden müssen, damit der Schutz dieser Daten gewährleistet ist.

Ob Kunden-, Fahrzeug- oder Produktionsdaten: Audi legt Wert darauf, essenzielle Sicherheitsstandards zu erfüllen. Daher entwickelt das Unternehmen seine Sicherheitssysteme kontinuierlich weiter, um Angriffen auf die IT-Infrastruktur bestmöglich vorzubeugen, sie frühzeitig zu erkennen und deren Folgen so gering wie möglich zu halten. Dabei erfüllt Audi die gesetzlichen Anforderungen umfassend.

Zahlreiche Teams aus IT-Security-Expert\_innen unterschiedlicher, relevanter Geschäftsbereiche (u.a. Entwicklung, Unternehmensqualität, Produktion,

Vertrieb und IT) arbeiten rund um die Uhr an 365 Tagen im Jahr eng vernetzt zusammen. Und das nicht nur innerhalb der Markengruppe Premium, sondern weltweit innerhalb des gesamten Volkswagen Konzerns – wohl wissend, dass Sicherheit kein Produkt, sondern ein Prozess ist, wie Bruce Schneier, US-amerikanischer Experte für Kryptografie und Computersicherheit, es formuliert. Weltweite Standards zur Informationssicherheit sind für Audi maßgebend – zum Beispiel die der ISO/IEC-27000-Reihe, mit deren Hilfe Organisationen ein effektives Information Security Management System (ISMS, engl. für „Managementsystem für Informationssicherheit“) implementieren können und die von zwei internationalen Organisationen entwickelt und veröffentlicht wurden.

Automotive Security ist ein integraler Baustein der Fahrzeugentwicklung im Audi Konzern. Der Schutz der Fahrzeug- und der Backend-Infrastruktur sowie die sichere Übertragung von Daten sind für Audi essenziell. Da neue Modelle mit der Außenwelt vernetzt sind und mit ihr interagieren, ist sich Audi der Gefährdung der Fahrzeugsysteme durch Hackerangriffe bewusst. Deshalb setzt das Unternehmen auf technische, organisatorische und prozessuale Maßnahmen sowie anerkannte und geprüfte Mechanismen und Standards, um Automotive Security bereits in der Entwicklung zu berücksichtigen. Interne IT-Security-Expert\_innen erarbeiten bereits beim Entwurf der Systeme Absicherungsmaßnahmen, spüren Schwachstellen auf und schließen diese. Zur Sicherheit tragen auch die zertifizierten Managementsysteme zu Cyber Security und Software-Updates (UNECE-Regulierungen R.155 und R.156) bei.

Angriffe verhindern – mit modernen Verschlüsselungstechnologien: Audi nutzt sowohl bei der Verbindung vom Auto als auch vom Smartphone zum Audi Backend Verfahren, wie sie beispielsweise beim Online-Banking verwendet werden. Die Speicherung der Daten auf den Audi Servern erfolgt verschlüsselt, auch die [Online-Verbindung zur myAudi Plattform](#) findet ausschließlich verschlüsselt statt. Die Kommunikation für kritische Funktionen – zum Beispiel „Digital Key“ – erfolgt zwischen Smartphone und Auto erst dann, wenn die sicheren Audi Server sowohl Fahrzeug als auch Smartphone miteinander abgeglichen haben. Administrative Zugriffe werden nachvollziehbar dokumentiert. /

**Mehr Informationen** zum Thema Datenschutz und Sicherheit finden Sie auf der [Audi Webseite](#) und im [Betroffenenrechte-Portal](#) von Audi.

<sup>1</sup>Transparenz bedeutet, dass Audi die Kund\_innen in geeigneter Weise über den Umgang mit ihren personenbezogenen Daten informiert. Darunter fällt insbesondere, welche Daten erhoben und verarbeitet werden, welche Zwecke mit der Datenverwendung verfolgt werden und ob Daten an Dritte übermittelt werden. Transparenz beinhaltet auch, den Kund\_innen Auskunft darüber zu erteilen, welche personenbezogenen Daten über sie bei Audi vorliegen. Natürlich gilt für personenbezogene Daten das Datengeheimnis.

Audi erhebt, speichert, übermittelt und nutzt personenbezogene Daten ausschließlich im Rahmen der gesetzlichen Vorschriften. Wenn die Verwendung von personenbezogenen Daten über die konkrete Vertragsabwicklung oder sonstige gesetzliche Erlaubnis hinausgehen soll, wird dafür eine zweckgebundene Einwilligung der Kund\_innen eingeholt. Personenbezogene Daten werden grundsätzlich nur für die spezifischen Zwecke, für die sie ursprünglich erhoben worden sind, und innerhalb des von den Kund\_innen festgelegten Verwendungszwecks bzw. Nutzungswunsches verwendet.

Audi verfolgt zudem das Prinzip der Datensparsamkeit: Das Unternehmen verwendet möglichst anonymisierte oder pseudonymisierte Daten, es sei denn, die Erhebung, die Verarbeitung und die Verwendung personenbezogener Daten sind für die Verfolgung eines legitimen Zwecks erforderlich.



# Audi trumpft sportlich auf

Audi RS Q e-tron<sup>1</sup>

Audi R8 LMS GT3 evo II

Audi RS 6 Avant performance<sup>2</sup>

Formel-1-Showcar

Vor 40 Jahren mit einer Handvoll Mitarbeitenden gestartet, prägt die Audi Sport GmbH heute das sportliche und exklusive Image der Vier Ringe. Die performantesten Audi Modelle mit den Kürzeln R und RS tragen die Handschrift von Audi Sport, genauso wie die verschiedenen Kundensport-Rennwagen und der Rallye-Dakar-Renner Audi RS Q e-tron<sup>1</sup>. Erfolge gab es bei Audi Sport 2022 auf allen Ebenen – von den Verkaufszahlen bis hin zu zahlreichen Rennsiegen und Titeln. Nun stellt sich Audi einer neuen Herausforderung und tritt ab 2026 in der Formel 1 an.

Text: Sven Schulte-Rummel

<sup>1</sup> Audi RS Q e-tron: Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um das Rallye-Dakar-Rennfahrzeug; dieses wird nicht zum Kauf angeboten. Geschlossene Strecke, professioneller Fahrer. Nicht nachahmen.

<sup>2</sup> Audi RS 6 Avant performance: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 12,7-12,2; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 289-277. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.

**H**igh Performance ist der Kerngedanke nicht nur aller Produkte der Audi Sport GmbH, sondern des gesamten Handelns von Audi Sport. „Sie ist der Motor, der uns antreibt“, sagt Rolf Michl, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH und Audi Motorsportchef. Und Motor ist ein wichtiges Stichwort bei den Fahrzeugen von Audi Sport: Egal ob unter der Motorhaube ein Benziner oder ein Elektromotor arbeitet, alle R- und RS-Modelle von Audi Sport sind atemberaubend, dynamisch und charakterstark. Sie bieten Höchstleistung, wo und wann immer gewünscht, aber auch entspannte Souveränität auf langen Strecken. Das ist wichtig, denn viele Audi RS-Fahrer\_innen nutzen ihr Auto täglich für Geschäftsreisen oder den Einkauf.

Im Motorsport geboren, unter extremen Bedingungen getestet und zur Serienreife gebracht – dafür stehen die High-Performance-Fahrzeuge von Audi Sport. „Die RS-Modelle sind die dynamische Speerspitze ihrer

<sup>3</sup> Audi RS 7 Sportback performance (Foto unten): Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 12,5–12,0; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 284–273. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

jeweiligen Baureihe. Sie begeistern mit puren Emotionen und prägen das sportliche Image der Marke Audi“, erklärt Dr. Sebastian Grams, der als Geschäftsführer der Audi Sport GmbH das Serienangebot verantwortet. „2022 haben wir insgesamt 45.515 Fahrzeuge ausgeliefert. Das ist eine Steigerung um 15,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahr.“

Zum finanziellen Erfolg von Audi Sport trägt auch das Individualisierungsprogramm Audi exclusive bei, dessen Fokus auf der Erfüllung exklusiver und individueller Kundenbedürfnisse liegt. Von Lackierungen in Wunschfarbe über luxuriöse Interieuroptionen wie hochwertiges Leder, gestickte Ziernähte oder ausgewählte Hölzer bis hin zu limitierten Sondereditionen – das breite Angebot lässt kaum einen Wunsch offen. Das kommt bei Kund\_innen weltweit gut an: Im Jahr 2022 hat Audi exclusive zehn R- und RS-Sondereditionen umgesetzt und jeden vierten Audi R8 individualisiert. >

## #1 Audi Sport



Audi RS 7 Sportback performance<sup>3</sup>



### Geschichte

Die Audi Sport GmbH – ehemals quattro GmbH – wurde 1983 als 100-prozentige Tochtergesellschaft der AUDI AG gegründet.



### Location

Die Audi Sport GmbH mit Hauptsitz in Neckarsulm beschäftigt rund 1.500 Mitarbeitende (Stand: Februar 2023).



### Produkte

Die Audi Sport GmbH verantwortet die R- und RS-Modelle, den gesamten Audi Motorsport und das Themenfeld Individualisierung über das Programm Audi exclusive sowie die Audi collection – Accessoires und Fanartikel von Kleidung über Modellautos bis hin zu Uhren.

› Eine breite Auswahl bietet Audi Sport seinen Kund\_innen auch mit dem hoch performanten Produktportfolio. Mit 16 verschiedenen Modellen ist es so groß wie nie zuvor. Das elektrische Bravourstück bildet der Audi RS e-tron GT<sup>4</sup>. Das viertürige Coupé ist als erstes vollelektrisches RS-Modell der Anfang der konsequenten Elektrifizierungsstrategie von Audi Sport. Heute ist klar: Elektrifizierung und Performance passen perfekt zusammen. Aus den zwei Elementen entsteht eine neue Dimension für ein sportliches Fahrerlebnis. Das schätzen die Kund\_innen. Im Jahr 2022 lieferten die Vier Ringe 10.042 Einheiten der Audi e-tron GT<sup>5</sup> Familie aus. Dr. Sebastian Grams: „Dieser Erfolg und im Speziellen die durchweg positive Resonanz auf den Audi RS e-tron GT<sup>4</sup> bestätigen unsere Strategie, das Portfolio in den kommenden Jahren weiter zu elektrifizieren. Unser Ziel: Wir möchten unseren Kund\_innen segmentspezifisch das richtige Angebot machen. Das reicht von der Breiterelektrifizierung per Mildhybrid über die Flexibilität des Plug-in-Hybrids bis hin zum besonderen Fahrerlebnis des Elektroautos.“ Dafür nutzt Audi Sport die Synergien im eigenen Haus und setzt unter anderem auf die neue, von Audi und Porsche gemeinsam entwickelte E-Architektur Premium Platform Electric (PPE). Sie bietet ein hohes Leistungsspektrum und eignet sich so als Basis für hoch performante Fahrzeuge wie die RS-Modelle.

Bereits heute sind die Zusammenarbeit und die damit verbundenen Synergien innerhalb von Audi und der Markengruppe Premium (siehe auch Seite 54) wichtige Grundpfeiler des Erfolgs von Audi Sport. Sichtbar wird das zum Beispiel für Besucher\_innen der Sportwagenfertigung in den Böllinger Höfen am Standort Neckarsulm – hier entstehen nicht nur die Modellreihen des Audi e-tron GT<sup>5</sup> und des Audi R8 auf einer gemeinsamen Montagelinie, das Team im Karosseriebau arbeitet auch gleichzeitig an der Karosserie des Lamborghini Huracán und des Audi R8 – fast ausschließlich in Handarbeit.

Für ihn wird 2023 ein besonderes Jahr: Der neue, auf 333 Exemplare limitierte Audi R8 GT<sup>6</sup> wird Kund\_innen weltweit begeistern. Erstmals kombiniert Audi die stärkste Ausbaustufe des V10-Saugmotors mit Heckantrieb (Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 15,0–14,9 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 341–339 (WLTP)), gleichzeitig ist der Audi R8 GT<sup>6</sup> die finale Edition des exklusiven Supersportwagens.

### Kund\_innen auf Platz 1 bringen

Der Audi R8 ist auch die technische Basis für die meisten Erfolge im Kundenrennsport. Insgesamt bietet Audi Sport drei R8-Motorsportmodelle in verschiedenen Leistungsstufen an, dazu noch eine Rennversion der Audi RS 3 Limousine<sup>7</sup>. Alle Rennwagen von Audi Sport customer racing haben eines gemeinsam: die DNA von Audi Sport. Und diese ist sehr gefragt. 2022 produzierte die Kundensport-Abteilung den 300. Audi R8 LMS GT3. Damit summieren sich alle im Verlauf von 14 Jahren gebauten Rennwagen zu 750 Einheiten. Erfolgreich lief das Jahr 2022 auch auf der Rennstrecke. Noch nie hat Audi Sport customer racing mit seinen Teams so viele Titel und Podiumsplatzierungen eingefahren. „Mit 76 Titeln haben wir unseren bisherigen Bestwert aus dem Vorjahr um elf übertroffen.“ ›

## #2 Audi Sport customer racing



### Geschichte

Seit 2009 bietet Audi Sport customer racing Rennfahrzeuge an, die von Kundenteams in verschiedenen Rennserien weltweit an den Start gebracht werden. Zunächst stand der GT3-Rennsport im Fokus. Mittlerweile steht das Angebot mit vier Fahrzeugen auf vier Säulen.



### Fahrzeuge

Kund\_innen können aktuell aus vier Rennmodellen wählen: Audi RS 3 LMS und Audi R8 LMS GT2, GT3 und GT4.



### Erfolge 2022

Die Teams erzielten eine Siegquote von 36 Prozent in mehr als 800 Rennen. Weltweite Gesamtsiege bei großen Langstreckenrennen und namhafte Titelerfolge prägten die zurückliegende Saison.

<sup>4</sup> Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 22,1–19,8 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>5</sup> Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0\*

<sup>6</sup> Audi R8 Coupé V10 GT RWD: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 15,0–14,9 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 341–339 (WLTP)\*

<sup>7</sup> Audi RS 3 Limousine: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 9,4–8,9 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 214–201 (WLTP)\*

\*Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für die Fahrzeuge liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

## #3 Rallye Dakar



### Engagement

Die Teilnahme an der Rallye Dakar ist seit 2022 die Sperspitze des werkseitigen Motorsports von Audi. Schon beim Debüt 2022 erreichte der Audi RS Q e-tron<sup>1</sup> auf Anhieb das Ziel der härtesten Wüstenrallye der Welt und erzielte dabei vier Etappensiege. Auch 2023 lohnte sich der Einsatz, die Audi Piloten führten die Rallye zwischenzeitlich sogar drei Tage lang an, bevor es unfallbedingt zu Ausfällen und Zeitverlusten kam.



### Fahrzeuge

Das Rennfahrzeug für die Rallye Dakar ist ein reinrassiger Prototyp: Der Audi RS Q e-tron<sup>1</sup> kombiniert einen elektrischen Antriebsstrang mit einem Energiewandlersystem aus TFSI-Motor und Generator. Die maximale Antriebsleistung liegt bei 263 kW.



### Teams

Die drei Audi Fahrerpaarungen der Rallye Dakar 2023 bestanden aus erfahrenen Rennsportgrößen. Stéphane Peterhansel, der bereits 14-mal die Rallye Dakar gewann, teilte sich das Cockpit mit Edouard Boulanger. Kollege Carlos Sainz – dreifacher Dakar-Sieger und zweifacher Rallye-Weltmeister – startete zusammen mit Lucas Cruz. Audi DTM-Legende Mattias Ekström steuerte den Audi RS Q e-tron<sup>1</sup> gemeinsam mit Emil Bergkvist.

<sup>1</sup> Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um das Rallye-Dakar-Rennfahrzeug; dieses wird nicht zum Kauf angeboten. Geschlossene Strecke, professioneller Fahrer. Nicht nachahmen.

› Insgesamt 290 Einzelsiege in 806 Rennen – darunter drei bei 24-Stunden-Rennen: Das ist ebenfalls erstklassig“, analysiert Rolf Michl.

### Vorbereitung für die Rallye Dakar 2024 hat begonnen

Ein Fahrzeug im Programm von Audi Sport ist allerdings nicht für Kund\_innen zu erwerben: der Audi RS Q e-tron<sup>1</sup>, mit dem das Unternehmen bei der Rallye Dakar startet. Die Aufgabe, die sich die Vier Ringe dabei stellen, ist keine geringere, als den Ausdauer-Rallyesport zu revolutionieren und dabei zu den Besten zu zählen. Als erster Hersteller mit einem elektrifizierten Antrieb in Kombination mit einem effizienten Energiewandler kämpft Audi gegen konventionell angetriebene Wettbewerber um den Gesamtsieg bei der härtesten Rallye der Welt.

Das legendäre Event wurde im Januar 2023 bereits zum vierten Mal in der Wüste Saudi-Arabiens ausge-

tragen. Audi schickte 2023 drei Audi RS Q e-tron<sup>1</sup> der zweiten Evolutionsstufe ins Rennen – mit deutlichen Verbesserungen gegenüber der ersten Version an der Karosserie, der Aerodynamik sowie mit neuen Betriebsstrategien, welche die Effizienz des elektrischen Antriebs nochmals verbesserten.

Die Prüfungen auf der Strecke zwischen dem Roten Meer und dem Persischen Golf fielen mit 114 bis 447 Wertungsprüfungskilometern länger und schwieriger aus als im Vorjahr. Trotz verschiedener Rückschläge erzielte das Team gute Einzelergebnisse, vor allem auf den letzten Tagesetappen. „Uns hat in diesem Jahr sicherlich unter anderem das nötige Rennglück gefehlt“, sagt Rolf Michl. „Entscheidend für uns ist aber, dass die komplexe Antriebstechnik unter diesen wirklich anspruchsvollen Bedingungen reibungslos funktioniert hat.“ Natürlich behält Audi sein Ziel einer Podiumsplatzierung fest im Blick. „Wir haben die Vorbereitungen für die Rallye Dakar 2024 umgehend begonnen und werden noch stärker zurückkommen.“

## #4 Formel 1



### Engagement

Audi startet ab 2026 in der Formel 1 und will sein Technologie-Know-how in der Rennserie mit der größten globalen Reichweite der Welt beweisen. Ab 2026 gelten neue Regeln. Sie schreiben unter anderem den Einsatz synthetischer Kraftstoffe vor. Zeitgleich steigt der Anteil der elektrischen Antriebsleistung auf rund 50 Prozent. Die Kosten werden durch eine Budgetgrenze limitiert. Zudem hat sich die Formel 1 zum Ziel gesetzt, als Rennserie bis 2030 bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral zu sein.



### Ziel

Die Kombination von High Performance und Wettbewerb ist Treiber für Innovationen, die anschließend in die Serienmodelle einfließen können. Die Königsklasse des Motorsports ist globale Bühne und anspruchsvolles Entwicklungslabor zugleich. Das Formel-1-Engagement soll zudem die Bekanntheit der Vier Ringe und das Image der Marke Audi international erhöhen.



### Motor

Ab 2026 gilt ein neues Reglement in der Formel 1. Der elektrische Antrieb wird dann annähernd so viel Leistung haben wie der Verbrennungsmotor, der auf circa 400 kW (544 PS) kommt. Die hocheffizienten 1,6-Liter-Turbomotoren werden mit synthetischem Kraftstoff betrieben – ebenfalls eine Voraussetzung von Audi für den Einstieg.

### › Engagement in der Königsklasse

Innovationen entstehen besonders dann, wenn Menschen vor großen Herausforderungen stehen. Und Audi stellt sich der wohl größten Herausforderung, wenn es um die Kombination von Nachhaltigkeit, Innovation und maximaler Leistung im Motorsport geht: Die Marke mit den Vier Ringen tritt ab 2026 in der FIA-Formel-1-Weltmeisterschaft an. „Motorsport ist fester Bestandteil unserer Historie und der Audi DNA. Mit der Formel 1 schlagen wir das nächste Kapitel auf“, sagt Oliver Hoffmann, Vorstand für Technische Entwicklung der AUDI AG. „Es gibt keinen besseren Platz, um Vorsprung durch Technik zu beweisen.“ Audi wird mit dem strategischen Partner Sauber als Einsatzteam in der Formel 1 antreten, an dem die Vier Ringe eine Minderheitsbeteiligung haben. Mit rund 30 Jahren Wettbewerbsferfahrung zählt Sauber zu den renommiertesten und traditionsreichsten Teams in der Formel 1.

„Die Formel 1 ist eine globale Bühne für unsere Marke und ein anspruchsvolles Entwicklungslabor zugleich“, sagt Oliver Hoffmann. Dank des neuen Reglements ist für Audi das Jahr 2026 genau der richtige Zeitpunkt für den Einstieg – die Formel 1 und Audi verfolgen beide klare Nachhaltigkeitsziele. Die neuen Regeln des Automobil-Weltverbandes FIA sehen unter anderem den Einsatz synthetischer Kraftstoffe vor, zeitgleich steigt der Anteil der elektrischen Antriebsleistung auf rund 50 Prozent. Darüber hinaus hat sich die Formel 1 das ambitionierte Ziel gesetzt, als Rennserie bis 2030 bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral zu sein.

Audi entwickelt die gesamte Antriebseinheit (Power Unit), bestehend aus elektrischem Motor, Batterie, hocheffizientem Verbrennungsmotor und Energierückgewinnungssystem, am Standort der eigens neu gegründeten Audi Formula Racing GmbH in Neuburg an der Donau. Damit wird erstmals nach mehr als einem Jahrzehnt wieder ein Formel-1-Antrieb in Deutschland gebaut.

Der Zeitplan bis zum ersten Rennen mit Audi Beteiligung in der Saison 2026 ist ehrgeizig: Die Entwicklung der Power Unit läuft auf Hochtouren. Anfang 2023 arbeiteten bereits rund 240 Mitarbeitende für das Formel-1-Projekt, Tendenz steigend. In diesem Jahr soll der Ausbau des Standorts in Bezug auf Personal und technische Infrastruktur weitestgehend abgeschlossen sein. Das im Sommer 2014 eröffnete Kompetenz-Center Motorsport in Neuburg an der Donau gilt als eines der modernsten seiner Art und wird für das Formel-1-Projekt erweitert. In einem rund 3.000 Quadratmeter großen Neubau entstehen vor allem neue Prüfstände für die Entwicklung der Power Unit, die Fertigstellung ist für das erste Quartal 2024 geplant. Die Strom- und Wärmeversorgung in Neuburg erfolgt schon heute CO<sub>2</sub>-neutral.

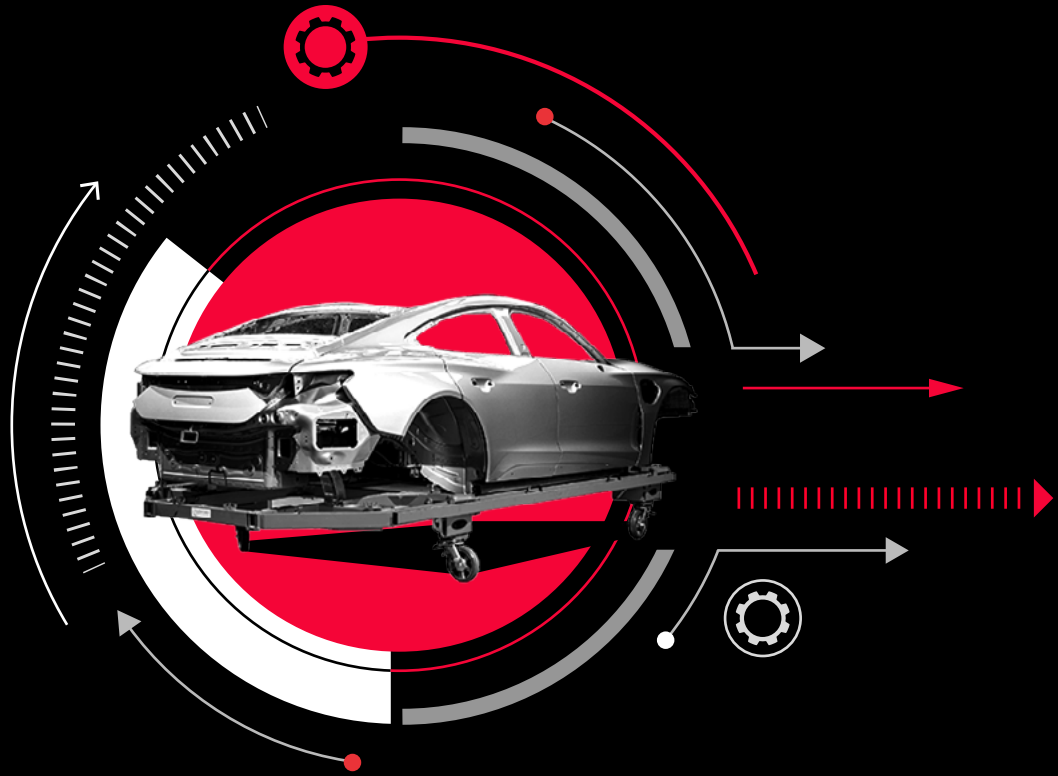
Auch finanziell steht das Motorsportengagement auf festen Füßen. Dafür sorgt unter anderem der im Reglement der Formel 1 vorgeschriebene Cost Cap, der die Ausgaben pro Team und Saison stark begrenzt. Diese Budgetgrenze greift ab 2023 auch für die Entwicklung der Power Unit. /



# 4

## Wertschöpfung & Produktion

Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.



# Wertschöpfung & Produktion

## Weniger für mehr

80

Wirtschaftlicher Erfolg und Umweltschutz gehören bei Audi fest zusammen. Deshalb treibt das Unternehmen seit Jahren das Umweltprogramm Mission:Zero voran. Ein Fortschrittsbericht

## Zurück in ein neues Leben

88

Wie funktioniert Kreislaufwirtschaft (Circular Economy) in der Praxis? Das herauszufinden ist das Ziel des Pilotprojektes MaterialLoop, bei dem Audi Materialien von 100 Altfahrzeugen einem neuen Leben zuführt

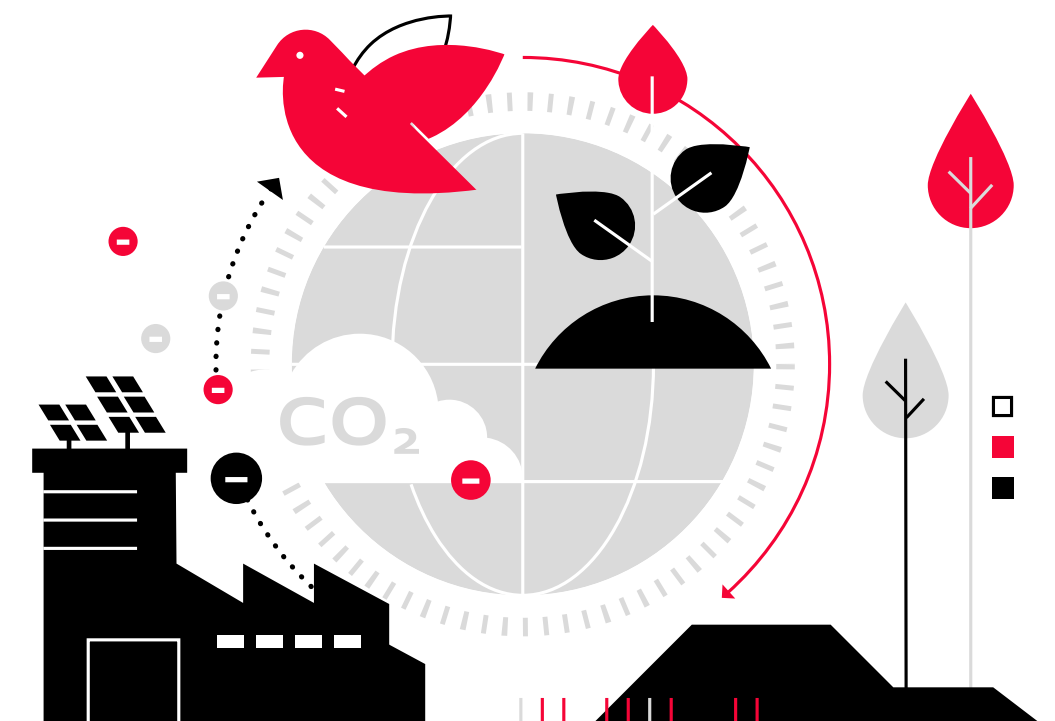
## Verantwortung übernehmen

93

Menschen, Innovationen und Umwelt: Mit Fokus auf diese drei Handlungsfelder will Audi die Umwelt- und Sozialstandards in der Lieferkette gemeinsam mit seinen Partnerfirmen verbessern. So geht das Unternehmen dabei vor

➤ Unsere konkreten Maßnahmen zum Kernthema Wertschöpfung & Produktion finden Sie im Audi Nachhaltigkeitsprogramm, wichtige Kennzahlen im [Anhang](#).

# Weniger für mehr



Auch in herausfordernden Zeiten hält Audi an dem Ziel einer bilanziell CO<sub>2</sub>-neutralen<sup>1</sup> Produktion bis 2025 an allen eigenen Standorten fest. Das Umweltprogramm Mission:Zero ebnet den Weg hin zu einer nachhaltigeren Produktion und Logistik.

**A**udi bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und zu dessen Zielen. Das Unternehmen ist sich seiner Verantwortung bei der Gestaltung einer nachhaltigen Zukunft bewusst: Zahlreiche Maßnahmen entlang der Wertschöpfungskette zahlen auf das Ziel ein, als Unternehmen bis 2050 bilanzielle CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>1</sup> zu erreichen. Ein Fokus liegt dabei auf der Dekarbonisierung der Produktion und Logistik, um die avisierte CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>1</sup> der Audi Produktionsstandorte bis zum Jahr 2025 umzusetzen.

„Audi geht dabei strategisch vor und bündelt alle Umweltschutzaktivitäten in Produktion und Logistik im Umweltprogramm Mission:Zero“, erklärt Dr. Achim Diehlmann, Leiter für Umweltschutz am Standort Neckarsulm und Projektleiter Mission:Zero. „Unser Fokus liegt auf den vier Handlungsfeldern: Dekarbonisierung in Produktion und Logistik, Wassernutzung, Ressourceneffizienz und Biodiversität.“ Leitplanken sind die Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDGs) sowie das Umweltleitbild des Volkswagen Konzerns. /

<sup>1</sup> Unter bilanzieller CO<sub>2</sub>-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kundinnen, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.



# Mission:Zero – Dekarbonisierung

## Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrale<sup>1</sup> Audi Standorte<sup>2</sup> Status 2022

2025 sollen alle Audi Standorte<sup>2</sup> bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>1</sup> sein. Dies umfasst CO<sub>2</sub>-Emissionen, die direkt am Standort entstehen (Scope 1)<sup>3</sup>, sowie indirekte CO<sub>2</sub>-Emissionen aus Energie, welche über externe Versorgungsunternehmen bezogen wird (Scope 2)<sup>4</sup>. Die ausgewiesenen Werte in der Grafik setzen die an den Standorten, durch den Einsatz erneuerbarer und CO<sub>2</sub>-armer Energien, bereits vermiedenen CO<sub>2</sub>-Emissionen in Relation zu den theoretisch, bei einer ausschließlich auf fossilen Energieträgern basierenden Energieversorgung, maximal entstehenden CO<sub>2</sub>-Emissionen.

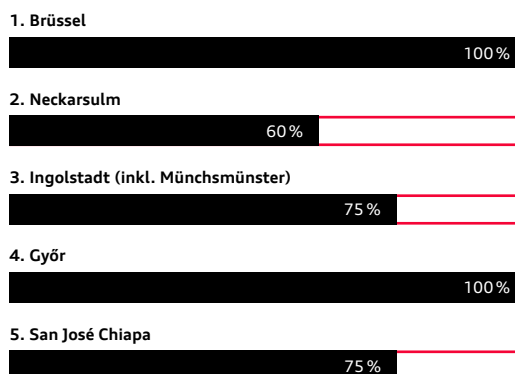


<sup>2</sup> Audi Werke in: Brüssel (Belgien), Neckarsulm und Ingolstadt (Deutschland), Győr (Ungarn) und San José Chiapa (Mexiko).

<sup>3</sup> Scope 1: Direkte CO<sub>2</sub>-Emissionen. Diese Kenngröße setzt sich aus CO<sub>2</sub>-Emissionen zusammen, die durch den Brennstoffeinsatz am Standort sowie durch CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Betrieb von Prüfständen verursacht werden. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 1 nach dem GHG-Protokoll.

<sup>4</sup> Scope 2: Indirekte CO<sub>2</sub>-Emissionen. Diese Kenngröße erfasst die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der Herstellung von bezogener Energie (Strom, Wärme, Kälte) entstehen. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 2 nach dem GHG-Protokoll.

Status zur Erreichung bilanzieller CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>1</sup> am Standort in Prozent



Das Jahr 2022 war für die Kolleg\_innen, die weltweit als Team von Dr. Achim Diehlmann die Mission:Zero verfolgen, ein herausforderndes Jahr – ganz besonders für die Expert\_innen des Handlungsfeldes „Dekarbonisierung“. Markus Faigl, Leiter des Handlungsfeldes „Dekarbonisierung Standorte“: „Der Krieg in der Ukraine hatte auch Folgen für unsere Arbeit: So war die Frage, ob wir überhaupt mit Gas beliefert werden würden, neu für uns. Infolge dieser Energiekrise wurden Notfallpläne entwickelt und unsere bisherigen Konzepte zur Energieversorgung mussten überdacht werden.“

› Fest steht schon seit Start der Mission:Zero, dass Audi nicht nur weniger Energie verbrauchen, sondern auch durch selbst erzeugte regenerative Energie seine Abhängigkeit verringern will. Die Herausforderung liegt in dem neuen Anspruch an die Geschwindigkeit dieses Wandels. Markus Faigl: „Die Energiekrise 2022 beschleunigt diesen Prozess. Wir wollen schneller energieunabhängiger werden und dadurch resilienter.“ Auch steigende Energiepreise erhöhten den Handlungsdruck auf das Unternehmen und somit das Tempo beim Vorankommen auf dem eingeschlagenen Weg, denn jede günstig selbst produzierte Kilowattstunde muss nicht teuer eingekauft werden.

Markus Faigl und sein Team sehen dies als Chance: „Die aktuelle Situation ist wie ein Katalysator für die Erhöhung der regenerativen Nah- und Eigenenergieerzeugung an den Standorten. Wir führten über das gesamte letzte Jahr hinweg ein Technologiescreening durch, um die optimalen Maßnahmen für die regenerative Eigenerzeugung von Strom und Wärme zu wählen.“ Das Ergebnis: Mittelfristig wird das Unternehmen die regenerative Nah- und Eigenerzeugung von Strom und Wärme deutlich ausbauen – zum Beispiel durch neue Photovoltaikanlagen und den Einsatz von Wärmepumpen, um anfallende Abwärme aus Produktionsprozessen wieder zu nutzen. Zudem möchte das Unternehmen einen Großteil der Prozesse auf Ökostrom umstellen, die bis dato über fossile Energieträger betrieben wurden. „Was wir jedoch nicht vergessen dürfen, ist Effizienz“, sagt Markus Faigl. Denn weiterhin gilt: „Jede Kilowattstunde, die gespart wird, müssen wir weder erzeugen noch einkaufen. Dies gelingt zum Beispiel durch eine umfassendere Verwendung von LED-Lampen in der Beleuchtung der Standorte oder die Umrüstung von Ventilatoren durch energieeffizientere Antriebe.“

Carolin Fichtner ist die Expertin im Team Mission:Zero, wenn es um Emissionen in der Logistikkette geht. „Weg von der Straße, hin zur Schiene: 2022 haben wir erfolgreich den Bahnanteil erhöht“, erklärt die Leiterin des Handlungsfeldes „Dekarbonisierung Logistik“. Besonders eine Einzelmaßnahme sticht dabei heraus: die Umstellung der Zellmodultransporte zum Audi Werk in Brüssel, die nun im Regelprozess per Schiene und nicht mehr über Straßen durchgeführt werden. Knapp 3.800 Tonnen<sup>8</sup> CO<sub>2</sub> werden dadurch pro Jahr gespart. „Optimierte Transportkonzepte und alternative Technologien versprechen erhebliche CO<sub>2</sub>-Einsparungen. Deshalb steht für 2023 ganz oben auf der Tagesordnung, gemeinsam mit der Volkswagen Konzernlogistik eine langfristige Roadmap voranzutreiben, wie wir Transporte zum und vom Werk möglichst klimaschonend organisieren und welche Transporttechnologien – zum Beispiel Biogas- oder Elektro-Lkw – wir einsetzen. Darüber hinaus wollen wir unsere Anforderungen an eine nachhaltige Logistik in Fahrzeugprojekten verankern, um so schon in der frühen Planungsphase den Fokus auf niedrige Emissionen in der Logistikkette zu legen.“ /

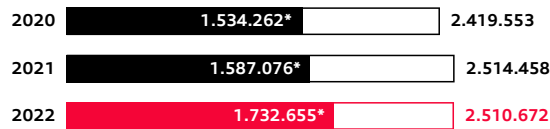
**Energieintensität Audi Konzern – Segment Automobile<sup>5</sup> in MWh/Fzg.**

Eine Vielzahl wohlüberlegter Energiesparmaßnahmen – zum Beispiel die Reduktion der Raumwärme in den Büros und Hallen in Kombination mit einem milden Winter – führte zu deutlich weniger Energieverbrauch: Die Energieintensität des Konzerns, bezogen auf die Automobilproduktion inklusive Komponentenfertigung, lag im Berichtsjahr bei 2,74 MWh pro Fahrzeug<sup>5</sup> (MWh/Fzg.). Das sind 12,74 Prozent (0,4 MWh/Fzg.) weniger als im Jahr 2021.



**Energieverbrauch innerhalb des Audi Konzerns gesamt nach Art<sup>6</sup> in MWh**

Der gesamte Energieverbrauch innerhalb des Konzerns in MWh sank sogar leicht – und das, obwohl der Audi Konzern 2022 über 100.000 Fahrzeuge mehr produzierte. Der Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um circa 5,89 Prozent auf 69,01 Prozent.



\* aus erneuerbaren Energien

**Emissionen Segment Automobile (inkl. Komponenten) in kg/Fzg. (Intensität der Treibhausgasemissionen (Scope 1<sup>3,7</sup> und Scope 2<sup>4,7</sup> in kg CO<sub>2</sub>/Fzg.))**

Auch die gesamt emittierten CO<sub>2</sub>-Emissionen pro im Berichtsjahr produziertem Fahrzeug (in kg) sanken deutlich. Der Intensitätsquotient – die Intensität der Treibhausgasemissionen bezogen auf die Automobilproduktion inklusive Komponentenfertigung – betrug im Berichtsjahr 203,73 kg CO<sub>2</sub> pro Fahrzeug.



<sup>5</sup> Die dargestellte Energieintensität bezieht sich auf die Automobilproduktion (inkl. Komponentenfertigung). Hierzu wird der Gesamtenergieverbrauch der Automobil- und Komponentenwerke durch die an den Standorten produzierten Automobile geteilt.

<sup>6</sup> Energieverbrauch gesamt: Diese Kenngröße setzt sich aus dem Strom- und Wärmeverbrauch sowie dem Einsatz an Brenngasen für Fertigungsprozesse und dem Bezug an externer Kälte am Standort zusammen.

<sup>7</sup> Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert. Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren des VDA gerechnet.

<sup>8</sup> Bei der Angabe handelt es sich um eine Jahresprognose, da die Maßnahme unterjährig umgesetzt wurde. Die Prognose basiert auf der geplanten Produktion 2023 am Audi Standort Brüssel. Sie ist abhängig von Schwankungen im Produktionsprogramm am Standort.

# Mission:Zero – Wasser

Der sorgsame Umgang mit dieser Ressource ist ein wesentliches Thema von Mission:Zero und der Umweltpolitik des Konzerns“, sagt Daniel König, Leiter des Handlungsfeldes „Wassernutzung“. Es geht Audi darum, sparsam und effizient mit Wasser umzugehen. Die Vier Ringe planen, bis 2035 den ökologisch gewichteten Wasserverbrauch<sup>9</sup> an den Standorten Ingolstadt, Neckarsulm, Győr, San José Chiapa und Brüssel zu halbieren. „Das ist ein ambitioniertes Ziel mit einem großen Beitrag für ein nachhaltigeres Unternehmen“, erklärt Daniel König. Die Vision für die Zukunft? „Wir wollen auch beim Thema Wasser langfristig unabhängig werden.“

Bei der Nutzung von Wasser verfolgt Audi einen hotspotbasierten Ansatz und setzt gerade dort an, wo die Verfügbarkeit kritisch oder der Bedarf besonders hoch ist. Vier Maßnahmen hat das Unternehmen definiert, um Wasser bewusst und sparsam zu verwenden. Erstens: effizientere Prozesse und neueste, wassersparende Technologien, etwa in Lackierereien und bei diversen Tauchbädern oder angepasste Abläufe bei den Dichtigkeitsprüfungen in der Montage. Zweitens: geschlossene Wasserkreisläufe, bei denen das Wasser gereinigt und immer wieder innerhalb des Werks eingesetzt wird. Drittens: die verstärkte Nutzung von Regenwasser. Und viertens: keine Verwendung von Trinkwasser in der Produktion.

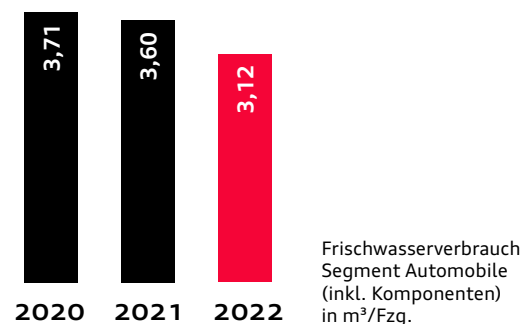
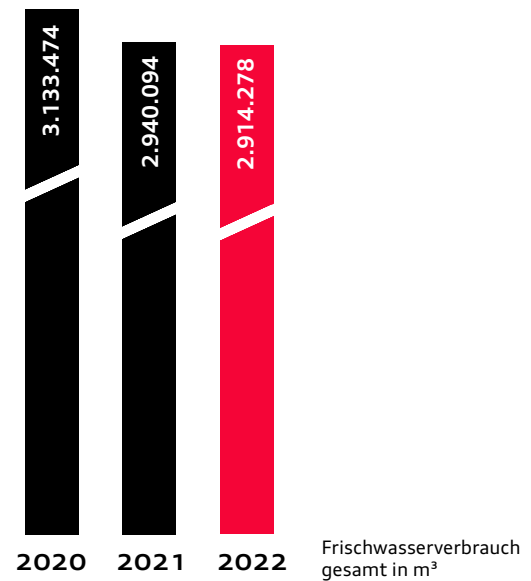
Zum Beispiel vereinbarte Audi 2022 im Werk Brüssel mit dem belgischen Partnerunternehmen Hydria eine Kooperation zur Integration des Klärwerks Brüssel-Süd in die Wasserversorgung seines Fertigungsstandorts und will so seine Wassernutzung sukzessive bis voraussichtlich Ende des Jahres 2024 umstellen, um dann kein Trinkwasser mehr in der Fahrzeugproduktion zu verwenden. Dadurch sollen pro Jahr circa 100.000 Kubikmeter Trinkwasser eingespart werden.

Das Audi Werk in Neckarsulm hat das Ziel, sein Brauchwasser bis 2025 ausschließlich aus dem Ablauf der benachbarten Kläranlage zu gewinnen, in die der Standort sein Abwasser auch einleitet. Der so gewonnene Kreislauf reduziert den Frischwasserbedarf um mehr als 70 Prozent. Audi México in San José Chiapa produziert bereits seit 2018 als weltweit erstes Werk eines Premiumherstellers von Automobilen vollständig abwasserfrei. Um den eigenen Wasserbedarf möglichst niedrig zu halten, setzt Audi in Mexiko auch auf ein großes Regenwasser-Rückhaltebecken auf dem Werkgelände: Das Reservoir hat eine Kapazität von rund 234.000 Kubikmetern.

<sup>9</sup> Der ökologisch gewichtete Wasserverbrauch ermöglicht die Vergleichbarkeit der absoluten Wasserbedarfe an den weltweiten Audi Standorten unter Berücksichtigung lokal vorherrschender Wasserstressfaktoren und der Nutzung von Regenwasser. So können Einsparungen dort priorisiert werden, wo die Verfügbarkeit von Wasser besonders knapp ist.

## Frischwasserverbrauch im Audi Konzern in m<sup>3</sup> und in m<sup>3</sup>/pro Fzg.

Der sorgsame Umgang mit Ressourcen wie Wasser ist ein wesentlicher Baustein des Audi Umweltprogramms Mission:Zero. Im Jahr 2022 konnte der Audi Konzern den Wasserverbrauch im Vergleich zum Vorjahr – gerechnet auf m<sup>3</sup> pro im Berichtsjahr produziertem Fahrzeug und auch insgesamt – deutlich senken. Die Gründe dafür sind vielfältig: Neben technischen Lösungen (Optimierung von Filtrerrückpülungszyklen bei der Wasservorbehandlung) und wetterbedingten Gründen (Reduzierung des Kühlbedarfs) sorgte auch die Behebung von Leckagen für diesen Rückgang.

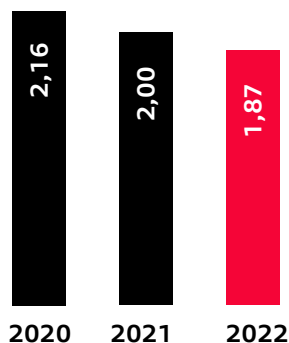


› Zudem zählt Audi seit Januar 2023 als erster Premiumautomobilhersteller zu den Mitgliedern der Alliance for Water Stewardship (AWS). Der globale Zusammenschluss aus Unternehmen, NGOs und dem öffentlichen Sektor setzt sich für den verantwortungsvollen Umgang mit Wasserressourcen entlang der Wertschöpfungskette ein. Durch diese Mitgliedschaft kann der Audi Standort San José Chiapa in Mexiko die Zertifizierung nach dem International Water Stewardship Standard, auch bekannt als AWS-Standard, beantragen. Ziel des AWS-Standards ist es, Wasser möglichst effizient (Wassermanagement) und unter Berücksichtigung aller relevanten Interessengruppen im jeweiligen Einzugsgebiet (Verantwortung für Wasserressourcen) zu nutzen. Um dies zu erreichen, legt die AWS den Schwerpunkt auf ein Konzept, das über das reine

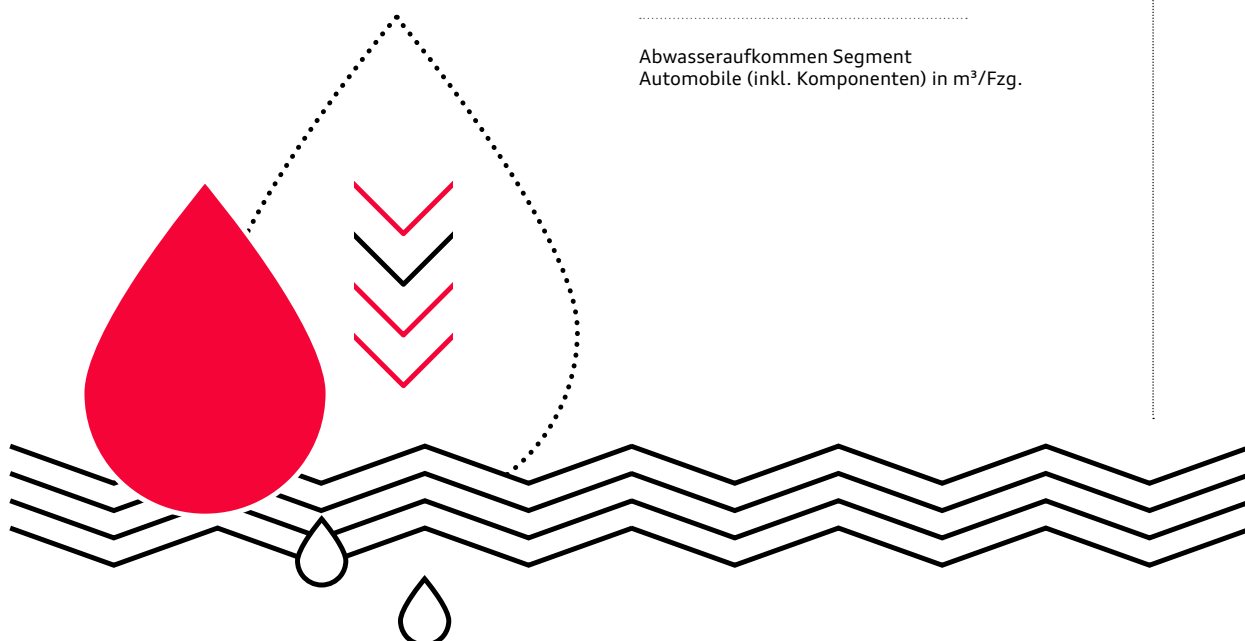
Wassermanagement hinausgeht und fünf Aspekte umfasst: gute Wasserbewirtschaftung, nachhaltiger Wasserhaushalt, gute Wasserqualität, wichtige wasserbezogene Gebiete und sicheres Wasser, sanitäre Einrichtungen und Hygiene. Während der Zertifizierung wird das Wassermanagement entsprechend sowohl auf der Ebene des Standorts als auch auf der Ebene des Einzugsgebiets geprüft. Beispielsweise müssen folgende Fragen beantwortet werden: Wo lässt sich Wasserverbrauch senken, wo Wasserverschmutzung vorbeugen? Und wie kann Audi sicherstellen, dass für andere Parteien wie etwa die Landwirtschaftsbetriebe vor Ort keine Benachteiligungen entstehen? „Die Mitgliedschaft in der AWS ist für uns ein wichtiger Schritt, weil sie auch nach außen das Signal gibt, dass wir uns an ihren Leitlinien orientieren“, erklärt Daniel König. /

#### Gesamtvolumen der Abwassereinleitung in m<sup>3</sup>/Fzg.

Im Jahr 2022 sank das Abwasseraufkommen, gemessen in m<sup>3</sup> pro Fahrzeug. Das absolute Volumen stieg, weil 2022 erstmals auch die Werte von Bentley (ca. 94.000 m<sup>3</sup>) addiert wurden. Zusammengefasst: Die Zahl der produzierten Fahrzeuge (Markengruppe Premium) stieg um circa 15 Prozent im Vergleich zum Vorjahr, die Abwassereinleitung aber nur um circa 7 Prozent.



Abwasseraufkommen Segment Automobile (inkl. Komponenten) in m<sup>3</sup>/Fzg.



# Mission:Zero – Ressourceneffizienz

<sup>10</sup> Die Angabe weist jährliche Einsparungen auf Basis von umgesetzten Optimierungen der Audi Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Győr, Brüssel und San José Chiapa aus und basiert auf deren Produktionsprogramm 2022.

Natürliche Ressourcen sind wesentliche Produktionsfaktoren und Basis industrieller Wertschöpfung. Doch Ressourcen sind begrenzt. Es gilt, Rohstoffe nicht schneller zu verbrauchen, als sie von der Natur und ihren Ökosystemen erneuert werden können. Das ermöglicht eine nachhaltige Regeneration. „Wir bei Audi wollen Ressourcen noch effektiver und effizienter einsetzen, als wir das bisher getan haben – dafür entwickeln wir unsere Kompetenzen und Ansätze stetig weiter, um im Endeffekt weniger zu verbrauchen“, erklärt László Horváth, Leiter des Handlungsfeldes „Ressourceneffizienz“.

Ressourceneffizienz fängt bei der richtigen Materialverwendung entlang des gesamten Produktentstehungsprozesses an und endet – möglichst spät – in der stofflichen Verwertung. László Horváth: „Unser Ziel ist es, Materialien in Kreisläufen zu führen, denn das spart Ressourcen und Energie, die sonst zur Herstellung neuer Rohstoffe notwendig wären.“ Im Rahmen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeiten sollen geschlossene Kreisläufe so zum festen Bestandteil der automobilen Wertschöpfungskette von Audi werden.

Die Ziele im Handlungsfeld: Bis 2025 (Basisjahr 2019) soll die Abfallmenge pro Fahrzeug innerhalb des Werks um 10 Prozent reduziert werden und der Anteil der stofflichen Verwertung um 10 Prozentpunkte (Basisjahr 2019) steigen. Die Senkung der Abfallmenge zur Beseitigung hat davon abgesehen weiterhin die höchste Priorität. Sie soll um 35 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2010 sinken. Um diese Ziele zu erreichen, helfen laut László Horváth vor allem drei Aspekte.

Erstens: ein enger Austausch untereinander. „Früher haben die Audi Produktionsstandorte jeweils

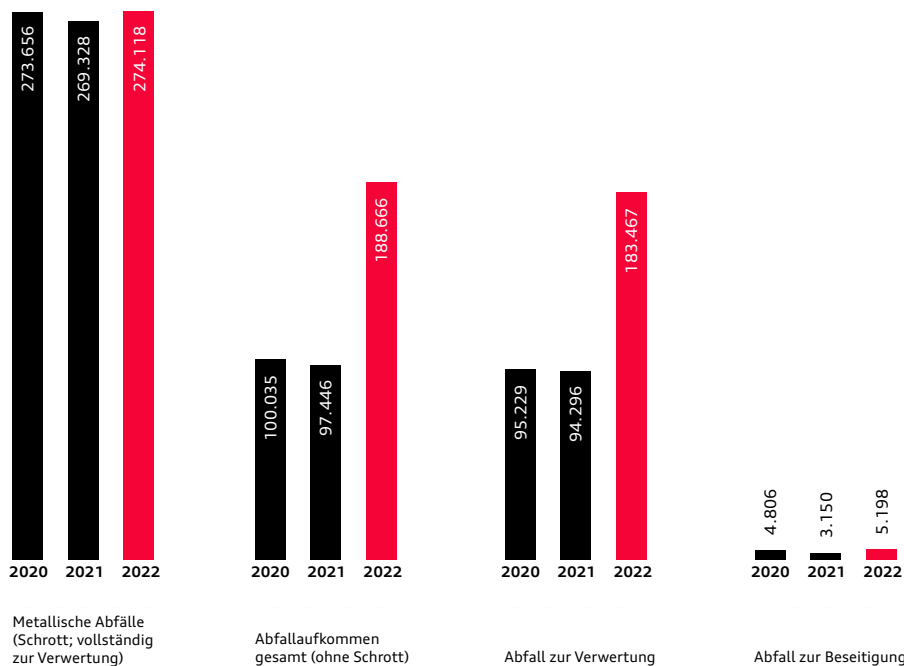
eigene Lösungen entwickelt, wenn es um die Reduktion von Abfällen ging, ohne sich mit den anderen Standorten zu vernetzen. Heute mit Mission:Zero ist das anders: Wir arbeiten Hand in Hand und teilen unsere Best Practices.“

Zweitens: Stoffstromanalysen, also vertiefte Input-Output-Analysen. „Diese helfen, die größten Potenziale zu identifizieren und eine ‚Go to Zero‘-Checkliste zu erstellen, die wir sukzessive abarbeiten“, so Horváth.

Drittens: datengetriebener Umweltschutz mit digitalen Tools. „Unser CO<sub>2</sub>-Kalkulator – den wir zurzeit an mehreren Standorten testen – wird Kolleg\_innen in Logistik und Beschaffung helfen, die richtigen Entscheidungen mit Blick auf Verpackungsmaterialien zu treffen.“

Bei den Verpackungen zahlte sich das Credo „So viel wie nötig, so wenig wie möglich!“ aber schon 2022 aus: Das Team Ressourceneffizienz der Supply Chain konnte, durch zahlreiche Optimierungen in enger Zusammenarbeit mit den Zulieferunternehmen, im Berichtsjahr knapp unter 550 Tonnen<sup>10</sup> Kunststoffmüll einsparen. Dafür gewann das Projekt den „Zero Impact Factory Award“ des Volkswagen Konzerns. Projektleiter Lutz Roth ist zufrieden: „Die Auszeichnung im Konzern und vor allem unsere Ergebnisse zeigen, dass wir auf dem richtigen Weg sind.“

Wenn es um die Reduzierung von Verpackungsmüll geht, dann kennt Carolin Rauch, Supply Chain Entwicklung, die Herausforderungen genau. „Verpackungen sind ein großes Thema für uns Logistiker\_innen. Es geht um Reduktion, aber auch um den Einsatz erneuerbarer Rohstoffe. Unser Ziel ist es, bis 2030 bei Neufahrzeugprojekten mehr als 90 Prozent kreislauffähige Verpackungen zu verwenden“, erklärt Rauch. /



## Gesamtgewicht des Abfalls nach Entsorgungsmethoden in t

Audi schließt Materialkreisläufe soweit möglich, um Abfälle zu verringern. Im Berichtsjahr sind konzernweit 274.118 Tonnen metallische Abfälle angefallen, die vollständig zur Verwertung gehen.

Das Abfallaufkommen ohne metallische Abfälle (Schrott) stieg vor allem aufgrund einer Optimierung der Erfassung an: 2022 wurden zum ersten Mal Abfälle aus Baumaßnahmen am Standort Neckarsulm in dieser Kategorie erfasst. Circa 90.000 Tonnen Bodenaushub einer Baumaßnahme erhöhen den Gesamtwert des Abfallaufkommens auf 188.666 Tonnen, davon 97,24 Prozent zur Verwertung. Die Bauaktivität erklärt auch den Anstieg in der Kategorie Abfall zur Beseitigung.

Erhebliche Freisetzungen von Chemikalien, Ölen oder Abfällen in die Umwelt sind im Berichtszeitraum nicht aufgetreten.



<sup>2</sup> Audi Werke in: Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko).

## Mission:Zero – Biodiversität

**W**as braucht es, um biologische Vielfalt erfolgreich voranzubringen? Dr. Antje Arnold, Leiterin des Handlungsfelds „Biodiversität“, ist sich sicher: „Hohe Ziele. Denn wer sich keine hohen Ziele setzt, der wird auch keine erreichen – und im Ergebnis weit unterhalb dessen landen, was tatsächlich machbar gewesen wäre.“ Dank dieser Philosophie und viel Beharrlichkeit in der Sache schaut Dr. Antje Arnold zufrieden auf 2022 und erwartungsvoll auf 2023. Besonders wichtig für den Projekterfolg: Bewusstseinsbildung.

„Bewusstseinsbildung bedeutet im Ergebnis: Wir alle sollten verstehen, dass die biologische Vielfalt auf dem Planeten unsere Lebensgrundlage darstellt und wir uns für ihren Erhalt und ihre Wiederherstellung einsetzen müssen“, so Dr. Antje Arnold. „Ehrlicherweise stehen wir jetzt bei diesem Thema dort, wo wir vor 15 Jahren beim Thema Klimawandel standen. Damals hat dieser nur den wenigsten Menschen Sorgen bereitet – heute sind die Auswirkungen im Alltag für uns alle spürbar.“ Deshalb arbeiten Dr. Antje Arnold und ihre Kolleg\_innen daran, für das Thema zu begeistern – im Werk und darüber hinaus. Neben lokalen Biodiversitätsprojekten wie naturnah gestaltete Freiflächen an allen Standorten, einer stärkeren Vernetzung des Unter-

nehmens mit NGOs, der Politik oder der unmittelbaren Nachbarschaften hilft dabei besonders der Biodiversitätsindex.

Der Index ist eine konzernweite Entwicklung gemeinsam mit Volkswagen und erfasst 58 Biodiversitätsparameter für fünf Audi Produktionsstandorte<sup>2</sup>. Faktoren sind zum Beispiel der Versiegelungsgrad des Werks, wie viele heimische Pflanzenarten auf dem Werkgelände wachsen, bewusstseinsbildende Aktionen für Mitarbeitende und externe Naturschutzprojekte. Dr. Antje Arnold erklärt: „Projekte mit externen Initiativen in Sachen Naturschutz sind ein wichtiger Faktor des Index. Mit ihnen erweitern wir unsere Umsetzungsmöglichkeiten über die Werkgrenzen hinaus, machen auf uns als Marke aufmerksam und stärken unser Image.“ Beispielsweise konnten Audi Mitarbeitende in Zusammenarbeit mit dem Landesbund für Vogelschutz Flächen außerhalb des Werkzauns naturnah pflegen.

Der Vorteil des Index: Fortschritte sind leichter zu erfassen, Werke vergleichbar und die Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen wird messbar. Natürlich ist auch dieser Index mit einem hohen Ziel verbunden. Arnold: „Bis 2025 wollen wir unseren Index auf 50 Prozentpunkte erhöhen und damit im Durchschnitt die Hälfte des Biodiversitätsindex über alle Audi Werke erfüllen.“ /

Mehr Informationen zu Mission:Zero finden Sie online [hier](#).

# Umweltmanagement bei Audi

## Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 110-122](#).

**A**udi analysiert die Umweltaspekte in seinem weltweiten Fabrikverbund genau – mit der Vision, seine Autos im Jahr 2025 in bilanziell CO<sub>2</sub>-neutralen Werken<sup>1</sup> zu produzieren. Neben CO<sub>2</sub>-Emissionen betrachtet Audi dabei alle weiteren standortbezogenen Umweltaspekte der betrieblichen Wertschöpfung.

Grundlage für eine umweltverträgliche Produktion bei Audi sind Umwelt- und Energiemanagementsysteme, die das Unternehmen seit 1995 stufenweise eingeführt hat. In fast allen europäischen Automobilwerken des Audi Konzerns ist das Umweltmanagementsystem der Europäischen Union, EMAS (Eco-Management and Audit Scheme), installiert.

Die Audi Produktionsstandorte im In- und Ausland verfügen über zertifizierte Managementsysteme nach DIN EN ISO 14001<sup>11</sup> bzw. DIN EN ISO 50001<sup>12</sup>. Insbesondere die europäischen Standorte verfügen zusätzlich über eine Validierung nach EMAS, dem Premiumstandard der Europäischen Union. Dabei muss speziell dafür zugelassenen, externen Umweltgutachter\_innen nachgewiesen werden, dass die betreffenden Standorte ihre tatsächliche Umweltleistung nachhaltig steigern. Die Einhaltung gesetzlicher Anforderungen ist dafür die Ausgangsbasis. Der Vorsitzende des Vorstands legt die Umwelt- und Energiepolitik fest, die für das gesamte Unternehmen verbindlich ist. Die Vorgaben werden in regelmäßigen Zeitabständen überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Die Umwelt- und Energiepolitik gilt für alle Produkte, Dienstleistungen und Tätigkeiten und wird auf allen Ebenen des Unternehmens umgesetzt. Die Organisationseinheit Umweltschutz koordiniert die ökologischen Aktivitäten des Audi Konzerns und ist zentrale Anlaufstelle für die jeweiligen Umweltschutzgremien des Volkswagen Konzerns. Sie erarbeitet übergeordnete und strategische Regelungen und setzt diese in die Praxis um. Der betriebliche Umweltschutz an den

Standorten liegt im Verantwortungsbereich des/der jeweiligen Umweltschutzbeauftragten.

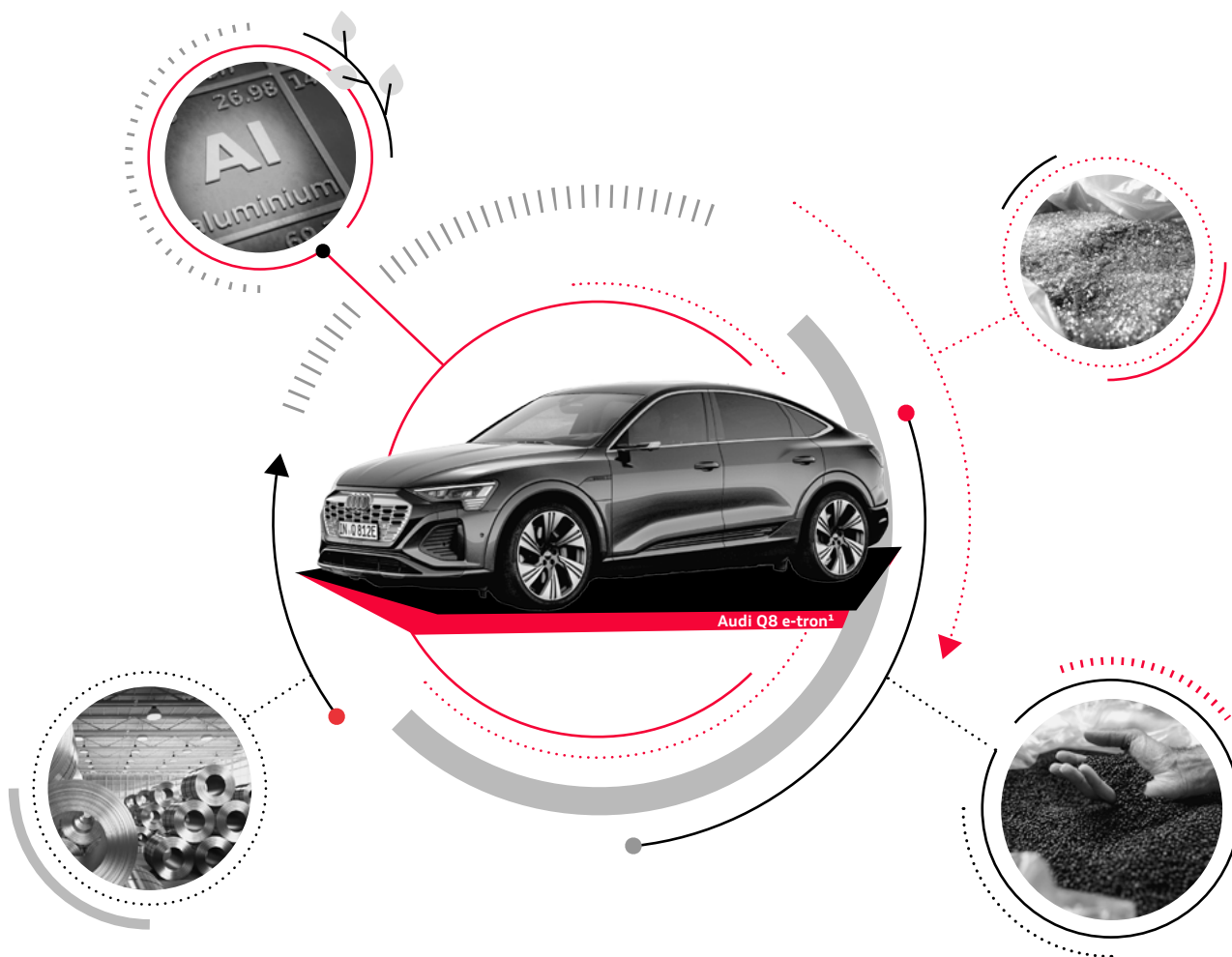
## Geltungsbereich der Kennzahlen

Die Erhebung der Umweltkennzahlen erfolgt – soweit nicht anders angegeben – auf Basis der Volkswagen Norm 98000. Diese Norm legt fest, wie betriebliche Umweltdaten innerhalb des Volkswagen Konzerns und seiner Töchter ermittelt werden. Ziel ist es, umweltrelevante Daten aus allen Werken vergleichbar zu erfassen und zu dokumentieren. Im Wesentlichen beruhen die Umweltdaten auf Messungen und Berechnungen. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie zum Beispiel auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2021 anhand der Ist-Werte für 2021 aktualisiert.

Der Erfassungsumfang der Umweltkennzahlen bezieht sich auf die Produktionsstandorte des Audi Konzerns. Soweit nicht anders angegeben, sind dies die folgenden Werke: Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley; seit 2022), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet. Für eine bessere Nachvollziehbarkeit werden deshalb neben den Umweltdaten des Audi Konzerns (inkl. Motorradproduktion Ducati in Bologna und Amphur Pluakdaeng) auch die Umweltdaten der Automobilproduktion separat ausgewiesen (Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (seit 2022) und Sant'Agata Bolognese). /

<sup>11</sup> ISO 14001: Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Győr, Brüssel, San José Chiapa, Crewe, Sant'Agata Bolognese, Bologna, Amphur Pluakdaeng und São José dos Pinhais.

<sup>12</sup> ISO 50001: Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Győr, Brüssel, San José Chiapa, Crewe und Sant'Agata Bolognese.



# Zurück in ein neues Leben

Funktioniert Circular Economy in der Automobilindustrie praktisch ebenso wie theoretisch? Audi wagt den Versuch und testet im Projekt MaterialLoop mit 100 gebrauchten Fahrzeugen, wie möglichst viele Materialkreisläufe bilanziell geschlossen werden können.

Text: Sven Schulte-Rummel

<sup>1</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0.  
Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannweiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.



**B**isher nahm der Lebenszyklus eines Fahrzeugs eher ein schroffes Ende. Eine Zeit voller gemeinsamer Reisen und geteilter Erfahrungen, aus denen sich unzählige Geschichten ergaben, endete oftmals in einer Verschrottung, bei der nur ein geringer Anteil der Materialien für die Produktion neuer Fahrzeuge wiederverwendet wurde. Audi will nun neue Wege gehen und versucht in einem Pilotprojekt mit 100 gebrauchten Fahrzeugen einen möglichst großen Anteil von Materialien wieder in die automobilen Wertschöpfungskette einfließen zu lassen. In Zukunft sollen gemeinsam mit Partnerunternehmen immer mehr Materialkreisläufe bilanziell geschlossen werden. Mit dem Projekt MaterialLoop gewinnt Audi eine Vielzahl an neuen Erkenntnissen auf dem Weg zur Umsetzung einer Circular Economy.

Kann die Natur ein Vorbild sein für die Art und Weise, wie ein Automobilunternehmen wirtschaftet? „Ja“, sagt Dennis Christian Meinen überzeugt. Der Experte für Circular Economy der AUDI AG macht eine kurze Pause und fährt dann fort: „Die Natur kennt keinen Abfall, dort gibt es nur Stoffkreisläufe. Audi nimmt sich das zum Vorbild, mit dem Anspruch, immer mehr Kreise entlang der Wertschöpfungskette zu schließen.“

Kreislaufwirtschaft steht im Gegensatz zum traditionellen linearen Wirtschaftsmodell, das auf große Mengen leicht zugänglicher Rohstoffe sowie auf günstige Energie setzt. Doch die Ressourcen der Erde sind endlich, Energie wird zunehmend kostbarer – der effiziente Einsatz von beidem ist essenziell. Und das nicht nur in wirtschaftlicher Hinsicht: „Es gibt eine smarte Definition von Nachhaltigkeit, nach der wir auch bei Audi streben: Alles, was man für immer machen kann, ist nachhaltig – mit der Betonung auf ‚für immer‘“, sagt Dennis Christian Meinen.

### Nährboden für Innovationen

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen ist einer der Faktoren, die die Entwicklung von geschlossenen Kreisläufen zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema für die Markengruppe Premium machen. Schließlich stecken in jedem neuen Fahrzeug wertvolle Rohstoffe und Bauteile (siehe Grafik S. 92). Die verstärkte Etablierung von Kreisläufen ist nicht mit einem technologischen Rückschritt verbunden. Im Gegenteil: Sie ist eine Chance, technische Innovationen zu fördern und einzufordern. Dennis Christian Meinen erklärt: „Im Kern geht es bei Circular Economy um einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen. Wir wollen den Wert von Produkten und Materialien so lange wie möglich erhalten. Im Fokus stehen dabei Langlebigkeit, Reparaturfähigkeit und eben auch die Recyclingfähigkeit unserer Produkte.“

Der Einsatz von Sekundärmaterialien darf jedoch nicht in Konkurrenz zu hohen Qualitätsansprüchen stehen. Deshalb ist es wichtig, automobilen Sekundärmaterialien mit möglichst hoher Qualität zurück in den automobilen Produktionszyklus zu führen. „Heute findet für verschiedene Materialströme aus dem Altfahrzeug noch ein Downcycling statt“, sagt Philipp Eder,



Für diesen Audi hat das letzte Stündlein geschlagen – bevor es in ein neues Leben geht: Demontagearbeiten für MaterialLoop.

Strategie in der Audi Beschaffung. „Das bedeutet: Die qualitativen Eigenschaften eines neuen Produkts aus Recyclingmaterial sind niedriger als die des Ursprungsprodukts. Wenn zum Beispiel aus dem Metall von Altfahrzeugen Baustahl wird und Autoglasscheiben zu Trinkflaschen oder Dämmmaterial verarbeitet werden, dann befinden wir uns in solch einer Abwärtsspirale.“ Deshalb treibt die Audi Beschaffung Projekte voran, um perspektivisch mehr Materialien und Bauteile in einem Kreis führen zu können, der deren gleichbleibende Qualität zum Ziel hat.

Beispiele dafür sind der Aluminium Closed Loop sowie der jüngst etablierte PlasticLoop. In der Audi Q8 e-tron<sup>1</sup> Baureihe verbaut das Unternehmen sicherheitsrelevante Bauteile, die erstmals anteilig aus gemischten automobilen Kunststoffabfällen über einen chemischen Recyclingprozess<sup>2</sup> hergestellt wurden: die Kunststoffabdeckungen der Gurtschlösser. Die produzierten Bauteile sind ebenso hochwertig wie Neuware und haben dieselben technischen Eigenschaften – und Audi zeigt damit, wie Recycling ohne Qualitätsverlust gelingen kann. Doch die Vier Ringe wollen nicht nur vereinzelt Bauteile aus Kunststoffrezyklaten verwenden: Der vermehrte Einsatz von Sekundärmaterialien, insbesondere Post-Consumer-Rezyklaten<sup>3</sup> aus Altfahrzeugen, ist das Ziel.

<sup>1</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 24,4–20,1 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreite in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.

<sup>2</sup> Das Kunststoffgranulat der Gurtschlossabdeckung (inkl. Füllstoffe und Additive) wird zu mindestens 70 Prozent aus dem im Projekt PlasticLoop hergestellten Pyrolyseöl erzeugt, das im Rahmen des Herstellungsprozesses des Kunststoffgranulats zugeführt wurde. Die Zuordnung des abfallbasierten Pyrolyseöls auf das Kunststoffgranulat erfolgt im Rahmen eines Massenbilanzansatzes mit einem qualifizierten Credit Transfer. Dies bedeutet, dass durch die ecocycle GmbH, eine unabhängige externe Zertifizierungsstelle, bestätigt wird, dass die Projektmitglieder die für die Gurtschlossabdeckungen benötigten Mengen an fossilen Ressourcen durch Pyrolyseöl, das aus automobilen Kunststoffmischfraktionen hergestellt wurde, ersetzt haben. Beabsichtigt ist eine ausreichende Bereitstellung von Pyrolyseöl im oben genannten Umfang für die gesamte Serienlaufzeit des Audi Q8 e-tron<sup>1</sup> auf Basis der aktuell geplanten Produktionszahlen.

<sup>3</sup> Bei Post-Consumer-Rezyklaten handelt es sich um Sekundärmaterialien, die bereits durch Verbraucher\_innen genutzt wurden.



Recycling von Rohstoffen für das Pilotprojekt MaterialLoop

› **Auf dem Weg zu nachhaltigen Lösungen**

Durch eine erneute automobiler Nutzung der Materialien lassen sich wertvolle Primärmaterialien einsparen. Der direkte Zugriff auf die Sekundärmaterialien könnte zudem perspektivisch zu einer verbesserten Versorgungssicherheit beitragen. Auch regulatorische Vorgaben zielen vermehrt darauf ab, zum Beispiel die in der EU aktuell in Revision befindliche End-of-Life-Directive – dies war ein weiterer Grund für die Vier Ringe, im Herbst 2022 das Projekt **MaterialLoop** zu starten, was sich mit „Materialkreislauf“ übersetzen lässt. Mit insgesamt 100 Fahrzeugen, die am Ende ihres Produktlebenszyklus stehen, wird zusammen mit 15 Partnerunternehmen aus Industrie und Forschung erprobt, wie aus nicht mehr funktionstüchtigen Fahrzeugen Materialquellen für die Produktion neuer Fahrzeuge werden können, bei welchen Wertstoffen noch weiteres Potenzial besteht, welche neuen technischen Verfahren entwickelt werden müssen und was heute schon wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll umsetzbar ist.

Zudem werden in dem Projekt wertvolle Informationen für die Konstruktion künftiger Modelle gesammelt. Um die Recyclingfähigkeit der Produkte zu optimieren, spielt auch das „Design for Recycling“ eine entscheidende Rolle. Die Maxime lautet, Bauteile und deren Komponenten so zu gestalten, dass diese am Lebensende im Verwertungsprozess sortenrein getrennt werden können. „Unser Ziel ist es, die Recyclingfähigkeit mit allen technischen Anforderungen an unser Produkt noch besser in Einklang zu bringen. Das ist eine große Herausforderung, bietet uns aber die Chance,



Zur Person

**Dennis Christian Meinen**  
Strategie Nachhaltigkeit / Circular Economy, AUDI AG



Zur Person

**Philipp Renner**  
Circular Economy, Technische Entwicklung, AUDI AG

“ Wir wollen den Wert von Produkten und Materialien so lange wie möglich erhalten. “

Dennis Christian Meinen, Strategie Nachhaltigkeit, AUDI AG

das Altfahrzeug als hochwertige Materialressource zu etablieren“, sagt Philipp Renner, der sich innerhalb der Technischen Entwicklung mit Circular-Economy-Themen beschäftigt.

Die im Projekt gewonnenen Erkenntnisse werden gemeinsam mit der Technischen Entwicklung und weiteren Fachbereichen in Leitfäden überführt und sollen so das recyclinggerechte Entwickeln von Bauteilen optimieren. Der Fokus des Projekts MaterialLoop liegt dabei auf den vier Materialgruppen Aluminium, Stahl, Kunststoff und Glas ([siehe Infografik Seite 91](#)).

**Technisch machbar – aber auch in der Serienproduktion umsetzbar?**

Beim Thema Glas hat Audi bereits im April 2022 die ersten Schritte gewagt: „Gemeinsam mit

› unseren Projektpartnerunternehmen haben wir einen Prozess entwickelt, der es erlaubt, nicht mehr reparierbares Autoglas erneut für die Produktion neuer Windschutzscheiben zu verwenden“, erläutert Philipp Eder das vorläufige Ergebnis eines weiteren Pilotprojekts von Audi mit drei Partnerunternehmen aus der Autoglasbranche. Die Wiederaufbereitung von beschädigtem Autoglas führt dazu, dass insgesamt weniger Energie und Rohstoffe für die Herstellung neuer Scheiben aufgewendet werden müssen. Schließlich ermöglicht der Einsatz von aufbereitetem Material eine Reduzierung des Bedarfs an Primärmaterialien wie beispielsweise Quarzsand. Im Vergleich zur Herstellung neuen Glases wird bei der Wiederaufbereitung zudem bis zu 30 Prozent weniger Kohlenstoffdioxid emittiert. „Dieser Prozess wird bis ins Jahr 2023 für die Serienproduktion erprobt, um Erfahrungen zu Materialqualität, Stabilität und Kosten zu sammeln. Wenn das Glasrecycling wirtschaftlich und ökologisch sinnvoll realisiert werden kann, soll dieser Prozess künftig bei der Produktion der Windschutzscheiben für den Audi Q4 e-tron umgesetzt werden“, sagt Philipp Eder.



**Zur Person**

**Philipp Eder**  
Strategie Beschaffung, Nachhaltigkeit Lieferkette, AUDI AG

” Wenn alle an einem Strang ziehen, dann lassen sich immer mehr Kreisläufe schließen.“

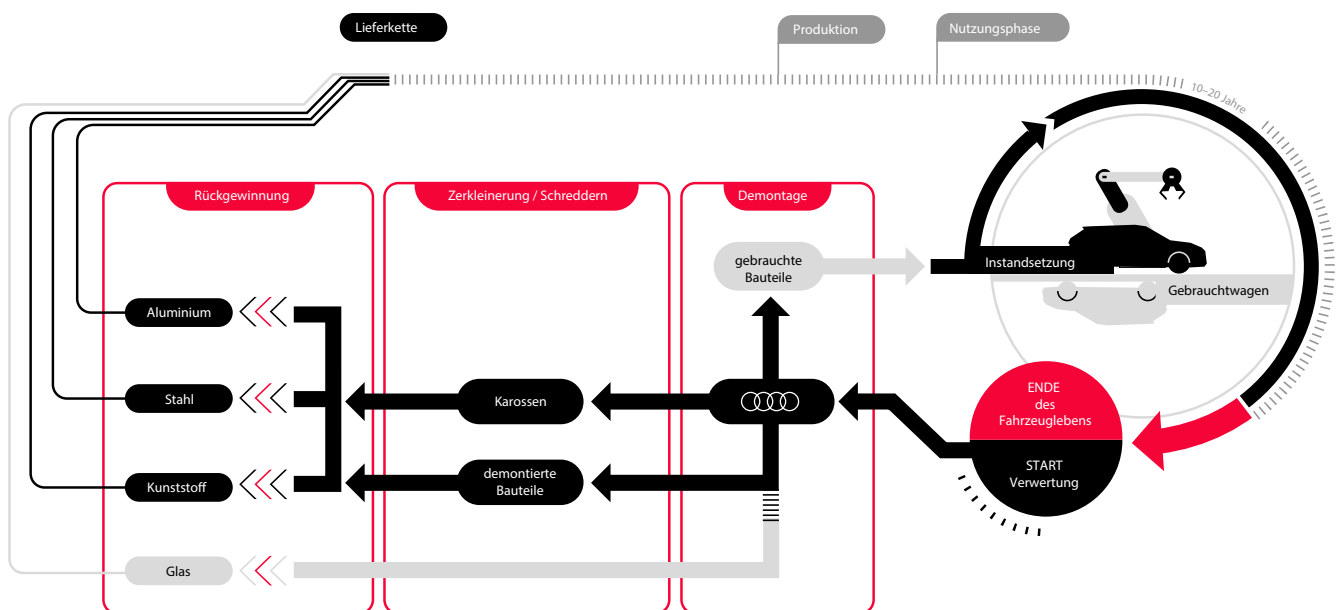
**Philipp Eder**, Strategie Beschaffung, Nachhaltigkeit Lieferkette, AUDI AG

**Die gesamte Industrie ist gefragt**

Philipp Eder, Dennis Christian Meinen und Philipp Renner wissen: Viele Prozesse lassen sich nicht von heute auf morgen umstellen. Doch mit Mut zu innovativen Technologien und neuen Anforderungen in der Fahrzeugentwicklung ist es möglich, zahlreiche Materialien und Bauteile in intelligente Kreisläufe zu integrieren – das beweist das Projekt MaterialLoop. Philipp Eder: „Wir haben in den vergangenen Jahren in verschiedenen Circular-Economy-Projekten gelernt, dass wir vom Fachwissen aus unterschiedlichsten Bereichen des Unternehmens und auch aus anderen Branchen profitieren können. Wenn alle Partnerunternehmen an einem Strang ziehen, dann lassen sich immer mehr Kreisläufe schließen.“ Darauf zielt Audi mit dem Projekt MaterialLoop ab – denn das Potenzial der Kreislaufwirtschaft ist noch lange nicht ausgeschöpft. /

**Materialien im Kreis führen: Das Pilotprojekt MaterialLoop**

Audi erprobt mit Projektpartnerunternehmen einen geschlossenen Kreislauf für Altfahrzeuge. Im Projekt „MaterialLoop“ erprobt Audi mit 15 Projektpartnern einen geschlossenen Kreislauf für Altfahrzeuge. Die Ziele: Erstens möglichst viel Material aus 100 Altfahrzeugen ohne Qualitätsverlust (Vermeidung von Downcycling) zurück in einen automobilen Kreislauf zu führen. Zweitens: Erkenntnisse mit Blick auf Design und Konstruktion zu sammeln: Wie und aus welchen Materialien sollen Bauteile in Zukunft konstruiert und gefertigt werden, damit man sie im automobilen Kreislauf halten kann? Nach der Entnahme von Bauteilen, welche sich für den Wiederverkauf als Gebrauchtteile eignen, liegt der Fokus des MaterialLoop-Projektes auf dem Recycling der Materialgruppen Stahl, Aluminium, Kunststoff und Glas.



Demontage in der Pilotanlage für Batterierecycling in Salzgitter: Die Batteriesysteme werden von allen Anbauteilen befreit und in die einzelnen Module zerlegt.



**Ziele für nachhaltige Entwicklung**

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf Seite 110–122.

**Menge der von Audi verarbeiteten Rohstoffe in Fahrzeugen 2022.**

Darstellung beruht auf den Produktionszahlen der AUDI AG in 2022 und aktuellen Zerlegestudien einzelner Modelle der jeweiligen Baureihen; rundungsbedingte Abweichungen vorbehalten.

# Nicht ausgepowert

Die Lithium-Ionen-Batterie ist das Herzstück und das größte Bauteil eines Elektroautos. Doch was passiert mit der Batterie, wenn das E-Fahrzeug am Ende seiner Lebenszeit angekommen ist? Eine Entsorgung hat weder ökologisch noch ökonomisch Sinn. Hochvoltbatterien von ausrangierten Elektroautos können auch nach jahrelangem Einsatz auf der Straße weiter sinnvoll genutzt werden.

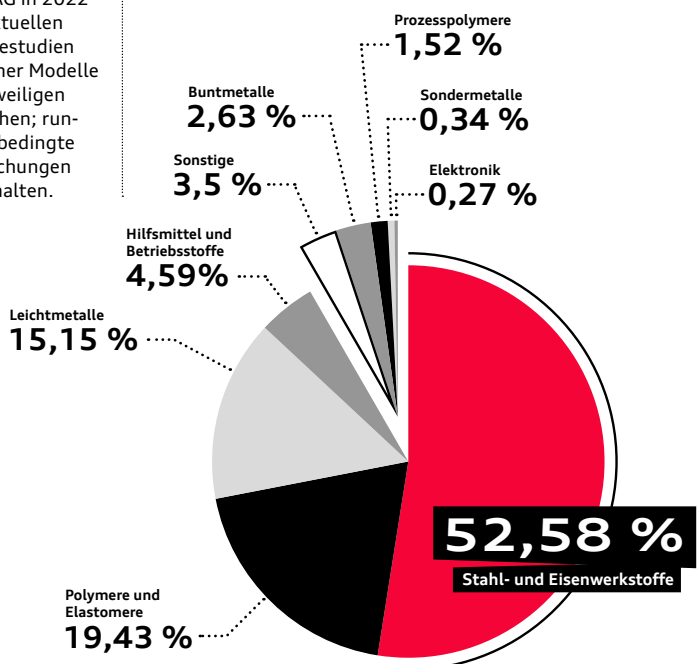
Audi entwickelt dafür in Kooperation mit dem Volkswagen Konzern ein Vorgehen. Zuerst wird die Hochvoltbatterie auf ihren Funktionszustand („State of Health“) geprüft. Dies geschieht zum Beispiel mit einer von Audi eigens entwickelten Analysesoftware innerhalb weniger Minuten. Je nach noch vorhandener Leistungsfähigkeit, die das Prüfsystem feststellt, kann die Batterie einem von drei möglichen Verwendungszwecken zugeführt werden.

**Erstens: Remanufacturing.** Das bedeutet, dass die Hochvoltbatterie aufgrund ihres Leistungsstands und Materialwerts (bspw. Steuergeräte und Module) wiederaufbereitet und als Austauschteil weiterhin in einem E-Fahrzeug eingesetzt wird.

**Zweitens: Second Life.** Die Hochvoltbatterie hat noch einen mittleren bis guten Leistungsstand und kann dadurch noch jahrelang in einem „zweiten Leben“ außerhalb eines E-Fahrzeugs genutzt werden. Das kann zum Beispiel in einer flexiblen Schnellladesäule, in den Audi Charging Hubs, einem mobilen Lade-roboter, einem fahrerlosen Transportsystem, einem Heimstromspeicher oder einem Notstromsicherungssystem der Fall sein. Audi testet aktuell zahlreiche Einsatzzwecke.

**Drittens: effizientes Recycling.** Dies geschieht in Deutschland zum Beispiel in einer Pilotanlage von Volkswagen in Salzgitter. Hier werden nicht mehr nutzbare Hochvoltbatterien, deren Leistungsstand zu niedrig ist, um sie weiterhin im Fahrbetrieb einzusetzen, zuerst einer Vorbehandlung unterzogen (Entladung und Demontage). Anschließend werden die Energiespeichereinheiten (z.B. Modul und/oder Zelle) durch mechanische Verfahren zerkleinert und in einzelne Fraktionen wie Aluminium, Kupfer, Kunststoffe und „Schwarzes Pulver“ sortiert. Das „Schwarze Pulver“ enthält die wertvollen Batterierohstoffe Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt sowie Graphit, die durch spezialisierte Partnerunternehmen mit hydrometallurgischen Verfahren sortenrein aufbereitet werden. Danach können sie in weiteren Prozessschritten unter anderem zu neuem Kathodenmaterial verarbeitet werden.

Die PowerCo in Salzgitter ist eine europäische Aktiengesellschaft, in welcher der Volkswagen Konzern seine weltweiten Batterieaktivitäten bündelt. Ziel der PowerCo ist es, Batteriezellen mit einer Recyclingquote von über 90 Prozent als Teil eines Rohstoffkreislaufs (Closed Loop) herzustellen. Die Zellfabrik wird perspektivisch mit einer Jahreskapazität von 40 GWh fertigen – genug für rund 500.000 elektrische Fahrzeuge. Die Fabrik in Salzgitter ist Blaupause und Auftakt für die weltweite Batterieoffensive – mit sechs Zellfabriken in Europa und perspektivisch weiteren in Nordamerika. /





Dr. Johanna Klewitz



Lukas Petersik



Roland Dieling



Dr. Felix Homfeldt

# In der Verantwortung: Menschenrechte achten – die Umwelt schonen

Die Lieferketten von Audi sind weit verzweigt. Das Unternehmen arbeitet mit mehr als 14.000 Lieferant\_innen in über 60 Ländern zusammen. Damit ist eine große Verantwortung verbunden, die weit über die eigenen Werktoke von Audi hinausgeht. Ein intelligentes Management der Lieferkette bietet dafür eine enorme Chance, denn es spielt eine entscheidende Rolle auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Unternehmen: ein Besuch in der Audi Beschaffung.

Text: Maximilian Höke



“  
Wir machen klare  
Vorgaben für  
Compliance, Umwelt  
und Soziales.“

Dr. Johanna Klewitz, Leiterin  
Nachhaltigkeit Lieferkette, AUDI AG



Jeder produzierte Audi hinterlässt einen Fußabdruck. Und es liegt in unseren Händen, dass dieser Abdruck nicht nur möglichst gering ausfällt, sondern dass er – wo möglich – auch etwas Positives bewirkt“, sagt Bernd Zielke, Leiter der Steuerung des Geschäftsbereichs Beschaffung. In einem modernen Fahrzeug stecken durchschnittlich rund 3.000 bis 5.000 Bauteile von vielen unterschiedlichen Lieferfirmen. Daran wird deutlich, wie groß der Verantwortungsbereich ist, den Beschaffer\_innen bei Audi haben.

Bernd Zielke: „Unser strategisches Ziel ist es, durch die Art unserer Unternehmensführung einen positiven Impact auf Menschen und Umwelt zu haben – nicht nur bei unseren direkten Zulieferbetrieben, sondern auch entlang deren Lieferkette. Damit stoßen wir weitreichende positive Veränderungen im gesamten Herstellungsprozess vom Rohstoff bis zum fertigen Auto an.“

Doch mit welchen Strukturen und Maßnahmen kann Audi diesem Ziel in der weitverzweigten Lieferkette gerecht werden? „Wir haben das Thema in drei Handlungsfelder aufgeteilt: Menschen, Innovationen und Umwelt“, erklärt Beschaffungsstrategie Marco Philippi. „Und durch jedes dieser Felder streben wir danach, den Status quo in der Lieferkette gemeinsam mit unseren Partnerunternehmen positiv zu verändern.“



Zur Person

**Bernd Zielke**  
Leiter Steuerung  
Beschaffung,  
AUDI AG



Zur Person

**Marco Philippi**  
Leiter Strategie Be-  
schaffung, AUDI AG

Das Gemeinsame ist für uns essenziell, denn wenn wir es schaffen, dass sich unsere Partner\_innen und auch deren Partner\_innen gemeinsam mit uns weiterentwickeln, dann können wir entlang der kompletten Lieferkette Risiken mindern, negative Folgen möglichst reduzieren und positiv wirken.“

### Drei Handlungsfelder für eine nachhaltige Lieferkette ✓

Ein Audi besteht aus vielen Tausend Einzelteilen, unterliegt einem aufwendigen Herstellungsprozess und baut auf global weitverzweigten Lieferketten auf. Potenzielle ökologische und soziale Risiken, wie beispielsweise die CO<sub>2</sub>-Emissionen oder Arbeitsbedingungen in den Batterielieferketten, erhöhen die Komplexität eines Lieferkettenmanagements. Es ist der Anspruch des Unternehmens, mit einem verantwortungsvollen Lieferkettenmanagement wirksame Ergebnisse für die Umwelt und die Menschen zu generieren. Das bedeutet, potenzielle soziale und ökologische Risiken in den Lieferketten zu analysieren und zu verstehen, um diese dann mit angemessenen Maßnahmen zu mitigieren bzw. zu vermeiden. Gleichzeitig versteht Audi seine Lieferkette als Chance, positive Wirkungen für Menschen und die Umwelt zu generieren. Dieser Anspruch ist die Basis für die Strategie eines verantwortungsvollen Lieferkettenmanagements, die im Geschäftsbereich Beschaffung von der Abteilung „Nachhaltigkeit Lieferkette“ verantwortet wird. Drei Handlungsfelder konkretisieren diesen Anspruch:

- Handlungsfeld Menschen: Audi arbeitet kontinuierlich daran, die Arbeitsbedingungen für Menschen beispielsweise beim Umgang mit kritischen Rohstoffen in der Lieferkette zu verbessern.
- Handlungsfeld Umwelt: Audi entwickelt Standards, deren Ziel es ist, dass umweltbezogene Anforderungen in der Lieferkette eingehalten werden.
- Handlungsfeld Innovation: Durch die verstärkte Integration neuer Technologien wie künstliche Intelligenz will Audi die Nachvollziehbarkeit in den globalen und komplexen Zulieferketten immer weiter erhöhen.

Besonders die soziale Verantwortung hat durch das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG), das seit Januar 2023 in Deutschland in Kraft ist, einen noch höheren Stellenwert bekommen. Das Gesetz (siehe Kasten) ist aus den [Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte](#) der Vereinten Nationen abgeleitet.

### Handlungsfeld Menschen ✓

Audi bekennt sich zu seiner unternehmerischen Verantwortung für Menschenrechte und orientiert sich dabei maßgeblich an den [UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte](#). Das Fundament jeglicher Zusammenarbeit sind die Verträge, die Audi mit seinen Lieferant\_innen schließt – und dabei spielen Menschenrechte und weitere soziale Aspekte eine wichtige Rolle.

Jedes Unternehmen, das mit Audi zusammenarbeiten möchte, muss sich an die verbindlichen

Die meisten Emissionen fallen aber nicht bei unseren direkten Lieferant\_innen an, sondern in den vorgelagerten Produktionsprozessen.

Dr. Felix Homfeldt  
Experte für Dekarbonisierung, AUDI AG



Gemeinsam mit den relevanten Partnerunternehmen wollen wir effektive Lösungsansätze entwickeln.

Roland Dieling  
Umweltexperte, Nachhaltigkeit Lieferkette, AUDI AG

› Leitprinzipien des Code of Conduct für Geschäftspartner des Volkswagen Konzerns (CoC) halten. Dieser Verhaltenskodex macht den Geschäftspartner\_innen von Audi klare Vorgaben für Compliance, Umwelt und Soziales und bildet auch die Basis für das Nachhaltigkeitsrating (Sustainability-Rating bzw. S-Rating). Grundsätzlich ist ein positives S-Rating notwendig, um mit der Volkswagen AG oder einer Konzernmarke eine Geschäftsbeziehung eingehen zu können. Alle Gesellschaften des Volkswagen Konzerns befolgen dabei denselben Prozess zum S-Rating – so auch Audi. Mithilfe des S-Ratings ermittelt Audi die Leistungen der Lieferant\_innen anhand von Nachhaltigkeitskriterien in den Bereichen Umwelt und Soziales. Das S-Rating erfolgt basierend auf den Produktionsstandorten der Lieferant\_innen und ist für alle relevanten Unternehmen verpflichtend, die mit Audi in eine Geschäftsbeziehung treten möchten. Es ist ab einer Unternehmensgröße von mehr als zehn Beschäftigten am Produktionsstandort verpflichtend. Kleinstunternehmen mit weniger als zehn Beschäftigten können sich von der S-Rating-Pflicht befreien lassen. Grundlage für das S-Rating stellt die Selbstauskunft, der sogenannte Self-Assessment Questionnaire (SAQ), dar – ein standardisierter Fragebogen für die Automobilbranche. Die Bewertung erfolgt auf Basis der Antworten der Lieferant\_innen. Insgesamt haben bis zum Ende des Berichtszeitraums am 31.12.2022 rund 16.000 Lieferant\_innen einen SAQ im Rahmen des S-Ratings abgeschlossen.

Unabhängig von dem Ergebnis hilft der SAQ, Mängel und Defizite zu erkennen und diese aktiv anzugehen. Zu diesem Zweck bietet der SAQ konkrete Verbesserungsvorschläge für die Lieferant\_innen, um deren Ergebnis zu steigern. Rund 6.700 Lieferant\_innen, die

Mit dem Symbol „✓“ gekennzeichnete Absätze wurden bis zur jeweils nächsten Zwischenüberschrift von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

im Berichtsjahr Umsatz mit dem Volkswagen Konzern machten, konnten sich im Berichtsjahr in der Bewertung auf Basis ihrer Selbstauskunft verbessern. Sollten die Antworten der Lieferant\_innen aus dem SAQ nicht zu einer positiven Bewertung führen, kann für den Produktionsstandort der Lieferant\_innen zusätzlich ein Vor-Ort-Check veranlasst werden. Dieser Vor-Ort-Check hat unter anderem zum Ziel, Arbeitsbedingungen und Hinweise der Beschäftigten im Rahmen der

## Das Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz im Überblick

Es gilt seit 1. Januar 2023 für in Deutschland ansässige Unternehmen ab 3.000 Beschäftigten, ab 2024 für Unternehmen ab 1.000 Beschäftigten.

Es regelt die Einhaltung von menschenrechts- und umweltbezogenen Pflichten in der vor- und nachgelagerten Wertschöpfungskette sowie im eigenen Geschäftsbereich.

Es bestraft Verstöße mit Zwangs- und Bußgeldern (bis zu zwei Prozent des Konzern-Jahresumsatzes) sowie mit Ausschluss von öffentlichen Vergaben.

› Interviews an Ort und Stelle zu prüfen. Als ergänzendes Prüfinstrument ist der Vor-Ort-Check nur dann notwendig, wenn das Ergebnis der Selbstauskunft eine Punkteschwelle unterschreitet und somit eine Risikogrenze überschritten wird. Im aktuellen Berichtsjahr wurden 252 Vor-Ort-Checks im Volkswagen Konzern durchgeführt. Wenn Verstöße festgestellt werden, müssen diese von den Lieferant\_innen abgearbeitet werden. Werden mehrere Abweichungen erkannt, kann dies zu einem Re-Audit führen. Im äußersten Fall kann eine Beendigung der Geschäftsbeziehung erfolgen.

Ein weiteres wichtiges Instrument des verantwortungsvollen Lieferkettenmanagements ist der sogenannte Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM). Dieser greift, wenn es Hinweise auf einen potenziellen Verstoß von Lieferant\_innen gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner gibt. Hinweise können zu jedem Zeitpunkt über das [Hinweisgeber-system](#) unter [whistleblower-office@audi.de](mailto:whistleblower-office@audi.de) gemeldet werden. Im Berichtszeitraum wurden 145 Hinweise auf Verstöße mittels Supply Chain Grievance Mechanism im Volkswagen Konzern bearbeitet. Insgesamt wurden vier Lieferant\_innen aufgrund von schweren Verstößen vorübergehend für neue Vergaben blockiert.

Ergänzt werden diese Maßnahmen beispielsweise durch das [Raw Materials Due Diligence Management System](#) (RMDDMS) des Volkswagen Konzerns. Seit 2021 berichtet der Volkswagen Konzern jährlich im „Responsible Raw Materials Report“ zu Status, Fortschritt und Zielen. Das RMDDMS fokussiert 16 Rohstoffe wie Kobalt, Leder oder Aluminium. Hier ist das potenzielle Risiko von Menschenrechtsverletzungen in den Förderungs- und Herstellungsprozessen besonders hoch. Das RMDDMS unterstützt die Identifizierung, Bewertung und Minimierung dieser Risiken und orientiert sich an den fünf Schritten der „Due Diligence Guidance for Responsible Business Conduct“ der OECD und den Anforderungen der „OECD Due Diligence Guidance for Responsible Supply Chains of Minerals from Conflict-Affected and High-Risk Areas“.

Der Volkswagen Konzern und seine Tochtermarken teilen sich die Zuständigkeiten für die Fokus-Rohstoffe auf. So können Synergien gehoben und gleichzeitig einheitliche Standards im Management der Lieferketten etabliert werden. Innerhalb des RMDDMS verantwortet Audi für den Rohstoff Aluminium die Konzeption risikomitigierender Maßnahmen sowie die Risikoanalyse.

Diese Rolle ist auch historisch bedingt: Die AUDI AG ist bereits seit 2013 Mitglied in der Aluminium Stewardship Initiative (ASI) und verfolgt über den „Chain of Custody“<sup>1</sup>-Standard einen Ansatz, der eine nachhaltige Herstellung von Aluminium über die gesamte Wertschöpfungskette zum Ziel hat. Alle Mitglieder der Initiative tragen unter anderem Sorge für die Achtung der Menschenrechte entlang der Wertschöpfungskette und erarbeiten gemeinsam Lösungen und Maßnahmen zu deren Einhaltung. Beispielsweise sind Vertreter\_innen indigener Völker, die in der Nähe von Bauxitminen leben, fester Bestandteil der Organisationsstruktur der ASI. Der Austausch mit Gewerkschaftsvertreter\_innen spielt ebenfalls eine wichtige Rolle.

Die oben aufgeführten Maßnahmen sind integraler Bestandteil des im Berichtsjahr gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern entwickelten „Responsible Supply Chain System“ (ReSC-System) für die Beschaffung



“ Mit unserer Nachhaltigkeitsinitiative Act4-Impact bringen wir wichtige Akteur\_innen aus unserer Lieferkette zusammen. “

Lukas Petersik  
Nachhaltigkeit Lieferkette, AUDI AG

<sup>1</sup>„Chain of Custody“ heißt ins Deutsche übersetzt Beweiskette.

In dieser wird dokumentiert, wo ein Unternehmen wie viel Aluminium einkauft und wohin es verkauft wird. Damit ist der gesamte [Aluminiumkreislauf](#) zertifizierter Unternehmen nachvollziehbar.

([Volkswagen AG Nachhaltigkeitsbericht 2022](#)). Das ReSC-System muss weltweit und verbindlich von allen Marken des Volkswagen Konzerns umgesetzt werden. Es ist in entsprechenden Richtlinien des Konzerns und seiner Marken verankert. Ziel ist, auf Basis einer systematischen Risikoanalyse menschenrechtliche Risiken entlang der Lieferkette des Volkswagen Konzerns zu vermeiden bzw. zu mitigieren, Verstöße abzustellen und die Nachhaltigkeitsleistung der Lieferant\_innen kontinuierlich zu verbessern.

Die Achtung grundlegender Rechte anderer Menschen spielt im Management der Lieferkette jedoch nicht nur in Bezug auf Arbeitsbedingungen eine wichtige Rolle. Bei der Audi Initiative „[Supplier Diversity & Inclusion](#)“ wird gesellschaftliche und wirtschaftliche Teilhabe in den Mittelpunkt gestellt. Sie hat zum Ziel, die Lieferketten vielfältiger zu machen. Dabei identifiziert die Initiative Unternehmen anhand von zwei Kriterien. Erstens: Sie schaffen einen Mehrwert auf sozialer Ebene, indem sie Lösungsangebote entweder für gesellschaftliche oder ökologische Herausforderungen bieten (Social Businesses). Zweitens: Angehörige unterrepräsentierter Gruppen (Minority Owned Businesses) sind in der Leitung, beispielsweise Frauen, ›



› Menschen mit Behinderung, BIPOC<sup>2</sup>, Mitglieder der LGBT\_IQ<sup>3</sup>-Community oder andere. Außerdem ist Audi eine Partnerschaft mit der globalen Organisation für soziale Innovation Yunus Social Business eingegangen. Mit der Teilnahme an deren Programm „Unusual Partners“ setzt sich Audi für die stärkere Integration von Social Businesses in der Wertschöpfungskette ein, indem Audi versucht in Zukunft öfter Social Businesses zu beauftragen und so die Diversität in der Lieferkette fördert.

Und neben der Suche nach geeigneten Social Businesses für Audi bildet auch Capacity Building einen weiteren Schwerpunkt des „Unusual Partners“-Programms. Entsprechende Online-Trainings für Zulieferunternehmen und Audi Mitarbeiter\_innen zum Thema Social Procurement sind bereits in der Umsetzung. Soziale Innovationen können so zu einem Mittel werden, um die Lieferkette diverser zu gestalten.



Unsere Lieferant\_innen dürfen keine Mitarbeitenden diskriminieren und müssen das Grundrecht aller Mitarbeitenden anerkennen, Gewerkschaften sowie Arbeitnehmervertretungen zu bilden und ihnen beizutreten. “

Dr. Johanna Klewitz,  
Leiterin Nachhaltigkeit Lieferkette, AUDI AG

## Handlungsfeld Innovationen ✓

Innovationen sind jedoch nicht nur auf sozialer Ebene für das Lieferkettenmanagement relevant. Ein Blick in das Handlungsfeld Innovationen zeigt, wie vielfältig die Ansätze sind.

Zusammen mit anderen Marken des Volkswagen Konzerns integriert Audi unter anderem verstärkt künstliche Intelligenz (KI) in seine Prozesse. Mithilfe intelligenter Algorithmen wird beispielsweise frühzeitig geprüft, ob potenzielle Nachhaltigkeitsrisiken in der Lieferkette vorliegen. So analysiert die vom Unternehmen Prewave entwickelte KI öffentlich zugängliche Nachrichten aus über 150 Ländern in mehr als 50 Sprachen in Echtzeit. Anschließend wertet eine künstliche Intelligenz die Informationen semantisch aus und konsolidiert die verschiedenen Quellen. Die KI versteht den Sinngehalt der Meldungen und klassifiziert sie je nach Verdacht auf potenzielle Nachhaltigkeitsverstöße. Ein Nachhaltigkeitsrisiko, das festgelegte Kriterien aus dem Code of Conduct für Geschäftspartner erfüllt und über das Medien berichten, wird so automatisch als Hinweis gemeldet. Dank dieser Technologie kann Audi im Bedarfsfall schneller reagieren. Es ist dann die Auf-

<sup>2</sup> Black, Indigenous, and People of Color

<sup>3</sup> Lesbian, Gay, Bisexual, Transgender, Intersex, Queer. Der Unterstrich \_ bei LGBT\_IQ symbolisiert die Bandbreite der Transgender.



Auf dem Weg zu einem nachhaltigeren Liefernetzwerk sind digitale Werkzeuge und innovative Ansätze entscheidend. “

Lukas Petersik,  
Nachhaltigkeit Lieferkette, AUDI AG

gabe des SCGM-Expertenteams, in Einklang mit dem Prozess des Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) den Sachverhalt zu prüfen und, falls notwendig, geeignete Maßnahmen einzuleiten.

Neben dieser technischen Innovation setzt Audi auch auf innovative Herangehensweisen. Mit der Nachhaltigkeitsinitiative Act4Impact baut das Unternehmen ein Netzwerk aus wichtigen Partner\_innen auf, um gemeinsam an Lösungen für eine nachhaltigere Lieferkette zu arbeiten.

So wurde zum Beispiel ein spezielles Online-Trainingsportfolio zum Thema Nachhaltigkeit etabliert, das sich vor allem an Mitarbeitende von Lieferant\_innen des Volkswagen Konzerns richtet. Aus dieser Zielgruppe durchliefen allein im Jahr 2022 rund 3.000 Teilnehmer\_innen das Training. Zusätzlich dazu hat Audi das Act4Impact-Playbook konzipiert. Ziel jedes Kapitels dieses Handbuchs ist es, den Lieferant\_innen mögliche Wege für mehr Nachhaltigkeit aufzuzeigen und sie zu inspirieren, geeignete Prozesse und Praktiken selbst zu entwickeln.

## Dekarbonisierungsindex

Auf dem Weg zur klimaschonenden Mobilität nutzt Audi den Dekarbonisierungsindex (DKI)<sup>4</sup>, der für alle Marken des Volkswagen Konzerns eine strategische Messgröße zur CO<sub>2</sub>-Reduktion ist. Er bezieht die gesamte Wertschöpfungskette mit ein – von der Gewinnung von Rohstoffen und der Produktion über die Kraftstoff- und Strombereitstellung und die Fahremissionen bis hin zum Recycling.

<sup>4</sup> Der Dekarbonisierungsindex (DKI) beschreibt die durchschnittlichen Emissionen von CO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub>-Äquivalenten entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios (der Regionen Europa [EU 27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island], China und USA) und wird in Tonnen CO<sub>2</sub> pro Fahrzeug angegeben. Er beinhaltet sowohl die direkten und indirekten Emissionen von CO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub>-Äquivalenten der einzelnen Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) als auch alle weiteren direkten und indirekten Emissionen von CO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub>-Äquivalenten im Lebenszyklus der Fahrzeuge des Portfolios der AUDI AG (Scope 3). Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionsspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilität berechnet. Die CO<sub>2</sub>-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionsspezifischen Strommischen berechnet. Die Wartung der Fahrzeuge wird hier nicht berücksichtigt. Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach der Norm ISO 14040 verifiziert worden.

## › Handlungsfeld Umwelt ✓

Aus Umweltgesichtspunkten bedeutet Nachhaltigkeit in der Lieferkette, unter anderem dafür zu sorgen, dass in allen Prozessen so wenig CO<sub>2</sub> wie möglich ausgestoßen wird, und das schon bevor ein Bauteil zu Audi kommt.

2018 hat das Unternehmen ein CO<sub>2</sub>-Programm in der Lieferkette gestartet. Das Team „Nachhaltigkeit Lieferkette“ ist in die daraus resultierenden Dekarbonisierungsaktivitäten des Gesamtunternehmens fest eingebunden. Dabei zahlen die mit den Lieferant\_innen verabschiedeten Maßnahmen auf das übergeordnete Unternehmensziel ein, bis zum Jahr 2030 CO<sub>2</sub>-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus eines Audi Fahrzeugs um 40 Prozent gegenüber dem Ausgangsjahr 2018 zu reduzieren. Gemessen werden diese Fortschritte im sogenannten Dekarbonisierungsindex (DKI, siehe Kasten Seite 97).



Wir haben 2018 ein CO<sub>2</sub>-Programm in der Lieferkette gestartet. Anfangs ging es darum, Wissen aufzubauen und Erfahrungen zu sammeln. Mittlerweile ist das Team ‚Nachhaltigkeit Lieferkette‘ ein fester organisatorischer Bestandteil der Dekarbonisierungsaktivitäten des Gesamtunternehmens. “

**Dr. Felix Homfeldt,**  
Experte für Dekarbonisierung, AUDI AG

Für eine zielgerichtete Dekarbonisierung geht Audi auf Basis von sogenannten CO<sub>2</sub>-Hotspots vor. Das Team „Nachhaltigkeit Lieferkette“ hat gemeinsam mit seinen DKI-Prozesspartner\_innen im Unternehmen bestimmte Materialien oder Bauteile identifiziert, bei denen mit den höchsten Einsparpotenzialen gerechnet wird. Größter Emissionstreiber in der Lieferkette bei einem Elektrofahrzeug ist dabei die Hochvoltbatterie, gefolgt von Aluminium- und Stahlbauteilen. Zusammen machen Bauteile aus diesen drei Bereichen in der Regel mehr als die Hälfte des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks aus. Die meisten CO<sub>2</sub>-Emissionen fallen aber nicht bei den direkten Lieferant\_innen an, sondern in den vorgelagerten Produktionsprozessen.

Deshalb setzt Audi – zusammen mit den Unternehmen dieser vorgelagerten Produktionsprozesse – an verschiedenen Stellen auf grüne Energie bei der Produktion von ausgewählten Bauteilen. Außerdem werden CO<sub>2</sub>-reduziertes Aluminium und perspektivisch CO<sub>2</sub>-reduzierter Stahl eingesetzt. Recyclingkonzepte und die Verwendung von Sekundärmaterial kommen ebenfalls zum Einsatz. Sekundäraluminium spart zum Beispiel bis zu 95 Prozent Energie gegenüber

### Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 110–122](#).

<sup>4</sup> Unter bilanzieller CO<sub>2</sub>-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, der Herstellung und des Recyclings der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund\_innen, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Primäraluminium. Exemplarisch für das Schließen interner Recyclingkreisläufe (Circular Economy) steht der Aluminium Closed Loop, welcher über die Jahre in immer mehr Werken implementiert wurde – aktuell in Ingolstadt, Neckarsulm, Győr und dem Mehrmarkenstandort Bratislava. Die in den Presswerken anfallenden Verschnitte werden sortenrein an die Lieferant\_innen zurückgegeben. Diese können das hochwertige Sekundärmaterial für die Herstellung neuer Aluminiumbleche verwenden und benötigen dadurch weniger Primäraluminium. Dass dieser Prozess funktioniert, beweist das „Chain of Custody“-Zertifikat der Aluminium Stewardship Initiative, mit dem Audi 2020 für die Standorte Ingolstadt und Neckarsulm ausgezeichnet wurde. Das „Chain of Custody“-Zertifikat bescheinigt, dass das in den Presswerken verarbeitete Material aus einer durchgängig ASI-zertifizierten Lieferkette stammt. Damit – und mit der eigenen Performance-Zertifizierung – kann der Verschnitt ebenfalls als „Chain of Custody“-konform deklariert werden. Die enge Zusammenarbeit mit den Lieferant\_innen ist bei all diesen Aktivitäten eine wichtige Grundlage des Erfolgs. 2022 konnte Audi durch die Maßnahmen in der Lieferkette mit den Lieferant\_innen bereits mehr als 375.000 Tonnen CO<sub>2</sub> bilanziell<sup>4</sup> einsparen.

Als weiterer Schwerpunkt im Handlungsfeld Umwelt rückt der umweltverträgliche und effiziente Umgang mit der Ressource Wasser in den Fokus.

Regionale Unterschiede bei der Verfügbarkeit von sauberem Wasser stellen eine besondere Herausforderung bei der Entwicklung einer Wasserstrategie für die Lieferkette dar. Deshalb verfolgt Audi einen risikobasierten Ansatz, der die regionale Verfügbarkeit miteinbezieht. Es wird analysiert, welche Regionen hohem Wasserstress ausgesetzt sind und welche Materialien für ihre Herstellung besonders viel Wasser beanspruchen. Aus der Schnittmenge dieser Regionen und Materialien hat Audi Hotspots abgeleitet. Für diese sollen im nächsten Schritt gemeinsam mit den relevanten Lieferant\_innen effektive Lösungsansätze entwickelt werden.

Um seinem Engagement weiteren Nachdruck zu verleihen, trat Audi im Januar 2023 als erster Premium-automobilhersteller der Alliance for Water Stewardship bei. Das globale Netzwerk aus Unternehmen, NGOs und staatlichen Organisationen setzt sich für eine nachhaltigere und verantwortungsvolle Nutzung der Ressource Wasser in Zusammenarbeit mit den relevanten Interessengruppen ein. /



Die Herausforderung bei der Entwicklung einer Wasserstrategie für die Lieferkette sind in besonderem Maße die regionalen Unterschiede bei der Verfügbarkeit von sauberem Wasser. “

**Roland Dieling,** Umweltexperte,  
Nachhaltigkeit Lieferkette, AUDI AG

# 5



## Mitarbeitende & Gesellschaft

Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 21,6–19,6; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0.  
Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs.  
Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.



# Mitarbeitende & Gesellschaft

## Nachhaltigkeit auf allen Ebenen 101

Umweltbewusstsein, soziales Engagement, unternehmerische Verantwortung – diese Themen spielen bei Audi eine große Rolle. Wie sie in der Praxis angewendet werden, zeigt ein Besuch bei drei Audianer\_innen

## Transformation aus eigener Kraft 106

Mit speziellen Aus- und Weiterbildungsprogrammen bereitet Audi seine Mitarbeitenden auf neue Aufgaben und Technologien vor – und wirkt so gleichzeitig dem Fachkräftemangel entgegen. Ein Besuch in der neuen Batteriemontage in Ingolstadt

➤ Unsere konkreten Maßnahmen zum Kernthema Mitarbeitende & Gesellschaft finden Sie im Audi [Nachhaltigkeitsprogramm](#), wichtige Kennzahlen [im Anhang](#).

# Nachhaltigkeit auf allen Ebenen

Umweltbewusstsein und umweltschonendes Handeln, soziales Engagement, weitsichtige Unternehmensführung – das alles macht nachhaltige Unternehmen aus. Doch was bedeutet das in der Praxis? Ein Besuch bei drei Menschen, für die Nachhaltigkeit nicht nur Job, sondern Lebensaufgabe ist.

Text: Ramona Riegler und Johannes Palm



## Michael Hügel: Natur und Technologie im Einklang

„Ich pendle zwischen Büro, Homeoffice und frischer Luft.“ Egal von wo aus Michael Hügel arbeitet, er ist gerne von der Natur umgeben. Entweder bei lokalen Baumpflanzaktionen, die die Audi Stiftung für Umwelt organisiert, oder auch in seinem Homeoffice: Der Nachhaltigkeitsexperte lebt mit seiner Familie in einem Holzhaus.

Michael Hügel baute 2009 als Teil eines kleinen Teams die Audi Stiftung für Umwelt mit auf – eine gemeinnützige Gesellschaft und 100-prozentige Tochtergesellschaft der AUDI AG. Die Stiftung ist Teil des gesellschaftlichen und umweltpolitischen Engagements von Audi.

Zunächst konzentrierte sich die Audi Stiftung für Umwelt auf naturbezogene Projekte zu Umweltschutz und Artenvielfalt, wie beispielsweise das Gründungsprojekt „Eichenwald“: „Wir haben dabei nicht einfach wild Bäume gepflanzt, sondern uns gemeinsam mit der Technischen Universität München gefragt: Wie können wir Bäume so pflanzen, dass wir eine möglichst hohe Kohlenstoffbindung bei gleichzeitig hoher Biodiversität erreichen?“, sagt Hügel. Im Zuge der Internationalisierung dieses Forschungsansatzes wurden bislang mehr als 100.000 Eichen an verschiedenen internationalen Standorten gepflanzt.

Im Laufe der Zeit kamen verstärkt Projekte hinzu, bei denen der Umweltschutz mit der Audi DNA – und damit auch mit „Vorsprung durch Technik“ – verbunden wurde. Daraus entstand beispielsweise das heutige Handlungsfeld „Greenovation“, welches die Entwicklung innovativer Technologien für den Umweltschutz fördert und erlebbar macht. Im aktuellen Greenovation-Projekt unterstützt das Team um Michael Hügel das deutsch-indische Start-up Nunam, das unter anderem aus gebrauchten Batteriemodulen aus Erprobungsfahrzeugen Energiespeicher entwickelt. Mit diesen Stromspeichern werden zum Beispiel Geschäfte in ländlichen Regionen Indiens mit Licht versorgt, sodass mittlerweile einige Händler\_innen auch bei Dunkelheit ihrer Tätigkeit nachgehen können. Die Audi Stiftung für Umwelt fördert das Greenovation-Projekt nicht nur finanziell, sondern auch durch aktive Projektarbeit und die Vernetzung mit relevanten Partner\_innen. Eines der Ziele der Audi Stiftung für Umwelt ist dabei immer: Bewusstsein schaffen – dafür, dass sich moderne Technologie und Umweltschutz perfekt ergänzen.

## Dr. Carina Behrends: Gelebte Vielfalt

Bewusstsein schaffen gehört auch zur Mission von Dr. Carina Behrends aus dem Team Diversity & Inclusion (D&I) bei Audi. Seit knapp drei Jahren setzt sich Dr. Carina Behrends für D&I in der gesamten Marken-



BE  
WU  
SST  
SEIN

**Michael Hügel,**  
Experte für  
Nachhaltigkeit,  
Audi Stiftung für  
Umwelt GmbH

gruppe Premium ein – etwa durch Schulungen und die Weiterentwicklung von Personalprozessen oder dem Erfahrungsaustausch bei Kooperationen mit internationalen Vielfaltsinitiativen und New-Work-Projekten.

„Vielfalt hat sehr großes Potenzial. Wenn verschiedene Perspektiven, Ideen, Meinungen zusammenkommen, kann sehr viel Innovation entstehen, vor allem in einem internationalen Unternehmen wie Audi und der gesamten Markengruppe Premium. Das wollen wir nutzen“, fasst Dr. Carina Behrends zusammen. Studien, wie jüngst von McKinsey, belegen: Unternehmen mit hoher Diversität haben eine um 25 Prozent größere Wahrscheinlichkeit, überdurchschnittlich profitabel zu sein. Gleichzeitig sind sie als Arbeitgeber attraktiver, wie eine Erhebung von StepStone zeigt.

Der Einsatz für D&I umfasst deutlich mehr, als viele denken. Dr. Carina Behrends und ihr Team geben Audi beispielsweise auf nationalen und internationalen Plattformen und Events eine Stimme und gehen mit Expert\_innen anderer Unternehmen in den Austausch darüber, was getan werden kann, um in Wirtschaft und Gesellschaft gleiche Chancen für alle zu erreichen.

Vielfältig, inclusive und international: So sieht für Dr. Carina Behrends die ideale Arbeitswelt aus. „Wir >

**Dr. Carina Behrends,**  
Experte  
für Diversity &  
Inclusion, AUDI AG

### Gleichberechtigte Teilhabe

Bis Ende 2025 sollen die Frauenanteile schrittweise auf 20 Prozent in der zweiten und 12 Prozent in der ersten Führungsebene erhöht werden. Diese Ziele hatte die AUDI AG gemäß den gesetzlichen Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft formuliert. Es gilt in diesem Zusammenhang, die Audi Diversity-Strategie konsequent umzusetzen. Dazu gehören die Realisierung flexibler Arbeitsmodelle und der Ausbau von Jobsharing-Angeboten vor allem auf den Führungsebenen.

Im Aufsichtsrat betrug zum 31. Dezember 2022 der Frauenanteil 40 Prozent. Zur Sicherstellung dieses Anteils hat sich der Aufsichtsrat bis zum Jahr 2025 einen Zielwert von 30 Prozent gesetzt, der von der Seite der Anteilseigner\_innen und Arbeitnehmer\_innen jeweils getrennt erfüllt werden soll. Für den Vorstand hat der Aufsichtsrat bis zum Jahr 2026 ebenfalls eine formelle Zielquote von zwei Frauen beschlossen. Zum Ende des Jahres 2022 war eine Frau im Vorstand der AUDI AG vertreten.



# ZUGEHÖRIGKEIT

› wollen ein Umfeld schaffen, in dem alle ihr Bestes geben können.“ Daran arbeitet auch Sarah Schwelling, die sich unter anderem für Supplier Diversity in der gesamten Lieferkette bei Audi einsetzt.

### Sarah Schwelling: Am Tisch für Menschenrechte

Es ist acht Uhr morgens und Sarah Schwelling startet in einen weiteren Tag voller Mail- und Telefonkontakte zu verschiedenen Lieferant\_innen des Audi Konzerns, deren Anliegen es zu klären gilt. Heute sind es Fragen wie: „Welche Nachhaltigkeitsanforderungen muss ich als Zulieferunternehmen von Audi erfüllen?“ oder „Wie kann ich als Zulieferbetrieb von Audi dazu beitragen, dass meine eigenen Lieferant\_innen Menschenrechte einhalten?“

Audi arbeitet mit über 14.000 Zulieferunternehmen aus 60 Ländern zusammen. „Aufgrund der Vielzahl an Lieferant\_innen und Sublieferant\_innen sind wir täglich mit einer sehr hohen Komplexität konfrontiert. Daher setzen wir zuerst dort an, wo die Risiken am höchsten sind“, sagt Sarah Schwelling, Experte für menschenrechtliche Sorgfaltspflicht in der Lieferkette. Um hier den Überblick zu behalten, hat Audi bereits vor einigen

Jahren eigens dafür eine Organisationseinheit im Bereich Beschaffung ins Leben gerufen: „Nachhaltigkeit Lieferkette“. Dort arbeiten Sarah Schwelling und ihre Kolleg\_innen gemeinsam mit den Lieferant\_innen beispielsweise dafür, dass CO<sub>2</sub>-Emissionen in der Lieferkette reduziert werden, dass Materialkreisläufe geschlossen werden, dass neue Technologien für nachhaltigere Lieferketten nutzbar gemacht werden und dass die Arbeitsbedingungen bei den Lieferbetrieben internationalen Standards entsprechen. Hierbei nutzt das Team rund um Sarah Schwelling das 2019 eingeführte Sustainability-Rating. Mit dem S-Rating arbeitet das Unternehmen gemeinsam mit seinen Lieferant\_innen daran, dass Menschenrechte, Arbeitssicherheit und Umweltschutz in der Lieferkette eingehalten werden. Zur Prüfung dieser Punkte werden beispielsweise die Menschenrechts-Policy und das Umweltmanagementsystem der Lieferant\_innen und Sublieferant\_innen kontrolliert oder im Rahmen risikobasierter Vor-Ort-Überprüfungen Interviews mit Mitarbeitenden geführt. Ein positives S-Rating ist bei Audi Voraussetzung für die Auftragsvergabe an Lieferant\_innen und trägt damit bedeutend zur Nachhaltigkeit in der Lieferkette bei. Eine negative Bewertung

› wird sehr ernst genommen: Die dokumentierten Punkte müssen vom Zulieferunternehmen abgearbeitet werden, bis es fallspezifisch zu einer erneuten Vor-Ort Überprüfung kommt. „Es geht aber nicht nur darum, Probleme aufzudecken, sondern auch darum, diese gemeinsam zu lösen. Damit es gar nicht erst zu Problemen kommt, bieten wir unseren Lieferant\_innen regelmäßig Schulungen und Trainingsmaterialien an“, erläutert Schwellinger.

Teil dieser Schulungsunterlagen ist auch das Thema „Supplier Diversity & Inclusion“. Sarah Schwellinger und ihrem Team ist es ein Anliegen, Bewusstsein für dieses Feld zu schaffen, etwa durch die Integration des Themas in Trainingsmaterialien für Lieferant\_innen oder durch Workshops für Beschaffer\_innen und Schnittstellenpartner\_innen. Aber auch bei der Auswahl von neuen Zulieferunternehmen spielt Supplier Diversity & Inclusion eine große Rolle: Audi will die Zusammenarbeit mit diversen Unternehmen<sup>1</sup> ausbauen und damit nicht nur die Innovationskraft solcher Unternehmen nutzen, sondern auch einen Mehrwert in der Lieferkette und der Gesellschaft schaffen.

### People & Culture: Der Mensch im Mittelpunkt

Michael Hügel, Dr. Carina Behrends, Sarah Schwellinger – alle drei engagieren sich für positive gesellschaftliche Veränderungen und leisten damit auch einen wichtigen Beitrag für die nachhaltige Weiterentwicklung von Audi. Zu dieser Entwicklung tragen auch Ralph Ilsanker und seine Kolleg\_innen aus der Personalstrategie bei: Das Team hat in Zusammenarbeit mit dem Audi Konzern und den Tochtergesellschaften ein Konzept zur Stärkung einer optimalen Arbeitskultur entwickelt.

„‘People & Culture’ ist ein ganzheitliches Konzept für die Verbindung zwischen Mensch, Kultur und Arbeit“, erklärt Ralph Ilsanker. Die Maßnahmen erstrecken sich dabei über vier Ebenen: vom Individuum über das Team bis hin zum Gesamtunternehmen und über die AUDI AG in die Welt hinaus (siehe Infografik Seite 105). Und auch hier wird international gedacht: Das Konzept wurde in 2022 in der gesamten Marken-Gruppe Premium und den Standorten ausgerollt.

Ein Projekt, das auf Basis dieses Konzepts ins Leben gerufen wurde, ist „better normal“. Ein Ansatz zur Flexibilisierung der Arbeitswelt.

### better normal: Eine Arbeitswelt für alle

Die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben sowie optimale Arbeitsbedingungen sind Audi ein Anliegen. Hybrides Arbeiten ist dadurch heute in vielen Bereichen des Audi Konzerns die neue Realität. Die Überarbeitung einer Betriebsvereinbarung ebnete 2022 dafür den Weg: Mobiles Arbeiten und Präsenzarbeit werden



# VERANTWORTUNG

**Sarah Schwellinger**,  
Expertin für  
Menschenrechte  
in der Lieferkette,  
AUDI AG

<sup>1</sup> Diverse Unternehmen sind Firmen, die entweder einen sozialen Mehrwert durch die Lösung gesellschaftlicher oder ökologischer Herausforderungen (Social Businesses) schaffen oder im Besitz von Angehörigen unterrepräsentierter Gruppen (Minority Owned Businesses) sind.

als gleichwertige Arbeitsmodelle angesehen. Starre Vorgaben gibt es nicht. Stattdessen wird auf Flexibilität und Eigenverantwortung gesetzt, was nicht nur individuell bestmögliche Arbeitsbedingungen gewährleistet, sondern auch die Produktivität im gesamten Unternehmen fördert. Außerdem gibt die überarbeitete Betriebsvereinbarung den Mitarbeitenden Anspruch auf verschiedene Ausstattungspakete. Diese Pakete sehen sowohl IT-Ausstattung als auch Büromöbel vor und stellen sicher, dass die Mitarbeitenden passend und gesundheitsförderlich mobil arbeiten können.

Die Coronapandemie und die damit einhergehenden Anpassungen im Arbeitsalltag stellten und stellen einen nicht unwesentlichen Katalysator für diese Entwicklung dar. Auch wenn das Arbeiten im Büro nun wieder möglich ist, werden die Vorteile des hybriden Arbeitens weiter genutzt: Im Zeitraum Oktober bis Dezember 2022 haben rund zwei Drittel aller Mitarbeitenden in variablen Arbeitszeitmodellen hybrid gearbeitet, also in Präsenz im Büro und mobil.

Im nächsten Schritt des Projekts „better normal“ werden nun an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm die technischen und räumlichen Voraussetzungen geschaffen, damit hybrides Arbeiten für die



› Mitarbeitenden noch attraktiver und effizienter wird. Neue Büroraumkonzepte mit Kreativräumen, Projektecken und optimierten Besprechungsräumen fördern die persönliche Vernetzung und Interaktion. Individuelle Arbeitsplätze werden sukzessive abgelöst durch flexible Desksharing-Modelle mit Arbeitszonen, die unterschiedliche Bedürfnisse abdecken: konzentriertes Arbeiten, persönliche Vernetzung, effiziente Besprechungen und Raum für Kreation.

„Die Implementierung der Maßnahmen ist im vollen Gange. 2023 wird sich die Arbeitswelt bei Audi noch einmal sichtbar verändern“, erklärt Gerald Kolbeck, Leiter des Projekts „better normal“. Auch in Bereichen, die nicht hybrid arbeiten können – etwa in der Produktion –, sollen spürbare Verbesserungen der Arbeitsbedingungen umgesetzt werden, beispielsweise durch flexible Schichtarbeitsmodelle und moderne Pausen- und Erholungsräume.

### Gelebte Nachhaltigkeit

Dr. Carina Behrends, Sarah Schwellinger, Michael Hügel, Ralph Ilsanker und Gerald Kolbeck: Sie haben auf den ersten Blick nicht viel gemein, arbeiten in unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens und setzen sich für verschiedene Themen ein. Und doch eint sie ein großes, übergeordnetes Ziel: ESG<sup>2</sup>. Jede\_r Einzelne von ihnen zeigt, wie soziales Engagement, eine weit-sichtige Unternehmensführung und umweltbewusstes Handeln in der Praxis aussehen können. Und sie alle als Gemeinschaft zeigen, wie Nachhaltigkeit bei Audi auf allen Ebenen gelebt wird. /

## Gesellschaftliches Engagement

Die Markengruppe Premium hat im Jahr 2022 insgesamt 50,5 Mio. EUR für gesellschaftliche Engagements aufgewendet. Entlang der Leitprinzipien Engage, Educate und Empower förderte die Gruppe zahlreiche Projekte. Diese reichten von gemeinwohlorientierten Engagements wie Spenden bis hin zu Investitionen in das gesellschaftliche Umfeld mit einem klaren Bezug zu strategischen Unternehmenszielen. Hierzu zählen Wissenschaftskooperationen wie das Doktorandenprogramm oder die Beteiligung an öffentlichen Forschungsprojekten, zum Beispiel zum Thema „Battery Pass“. Weitere Engagements der Markengruppe liegen in gesellschaftlichen Sponsorings, eigenen Projektinitiativen und Partnerschaften im sozialen Umfeld sowie in Initiativen und Verbänden mit Nachhaltigkeitsbezug wie der Global Battery Alliance, dem UN Global Compact oder der Alliance for Water Stewardship.

# 2/3

Im Zeitraum Oktober bis Dezember 2022 haben rund zwei Drittel aller Mitarbeitenden in variablen Arbeitszeitmodellen hybrid gearbeitet, also in Präsenz im Büro und mobil.

<sup>2</sup> ESG steht für Environmental, Social und Governance.

### Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 110–122](#).

Audi @ the world around us

All of us @ Audi

Teams @ Audi

Me @ Audi

## People & Culture

Audi @ the world around us

Audi übernimmt Verantwortung und setzt sich für eine lebenswerte Zukunft ein – innerhalb und außerhalb des Unternehmens. Mittel dazu sind zum Beispiel der Einsatz für Diversity & Inclusion und Corporate Citizenship. Zu den Maßnahmen zählen Angebote zur Vereinbarkeit von Beruf und Pflege, zur Kinderbetreuung oder die Initiative „Audi Ehrensache“, bei der sich Audianer\_innen ehrenamtlich engagieren können.

All of us @ Audi

Ziel ist die Etablierung einer positiven und modernen Kultur sowie eines neuen Leadership-Verständnisses. Dazu trägt zum Beispiel der neue Leadership.Compass bei: Dieser bildet das zentrale Führungsverständnis bei Audi ab und zeigt mit Leitsätzen an, wie Audi führen möchte: mit Empowerment und Ownership.

Teams @ Audi

Audi fördert leistungsstarke Teams, die Transformation des Personals und die Implementierung einer digitalen Arbeitswelt. Ein daraus entstandenes Projekt, das diese Entwicklungen weiter vorantreibt, ist „better normal“.

Me @ Audi

Audi gewährleistet eine positive Erfahrung aller Mitarbeitenden. Ein integraler Bestandteil hierfür ist der ganzheitliche Ansatz des Gesundheitsmanagements mit Maßnahmen für die körperliche und psychische Gesundheit. Zu den Angeboten zählen beispielsweise die Audi Health Guides: Sie fungieren als Lots\_innen und Kommunikator\_innen, um die Vielzahl an Informationen zum Thema Gesundheit und die Angebote des Audi Gesundheitsmanagements wirksam zu verteilen. Am Standort Ingolstadt sind aktuell über 70 Health Guides aus allen Geschäftsbereichen im Einsatz.

# Transformation aus eigener Kraft

Audi verfolgt den Wandel zur E-Mobilität mit voller Konsequenz und begegnet Herausforderungen der Transformation mit souveräner Flexibilität in den Strukturen und mit Standfestigkeit in seiner Kultur und seinen Werten.

Text: Ramona Riegler und Ludwig Bremauer



**B**is zum Jahr 2033 läuft phasenweise die Produktion der letzten Verbrenner aus. Mitarbeitende aus allen Unternehmensbereichen – von der Entwicklung über die Beschaffung bis hin zur Produktion – arbeiten täglich daran, die Transformation hin zur Elektromobilität zu stemmen. Damit einher gehen nicht nur Herausforderungen; auch Chancen tun sich auf. Um sie zu ergreifen, bereitet Audi seine Belegschaft mit intensiven Aus- und Weiterbildungsprogrammen bestmöglich vor und wirkt damit zusätzlich dem Fachkräftemangel entgegen. Wie gut das funktioniert, zeigen der Werdegang von Anlagenfahrer Daniel Mayer und der Aufbau der Batteriemontage in Ingolstadt.

In der Ingolstädter Werkhalle montieren unzählige orangefarbene Roboterarme in sechs Bandabschnitten die Hochvoltbatterien für die nächste Generation von Audi Elektrofahrzeugen auf Basis der Premium

**Daniel Mayer,**  
Anlagenfahrer,  
Batteriemontage  
Ingolstadt,  
AUDI AG

**Platform Electric (PPE).** „Die Montage ist technisch hoch anspruchsvoll, aber letztlich einfach zu erklären: Es gibt eine ‚Wanne‘ inklusive Kühlsystem. Darin montieren wir auf einer wärmeableitenden Paste das Hochvoltbatteriesystem bestehend aus einzelnen Modulen und Anschlüssen. Anschließend verkleben wir den Deckel und installieren eine Steuereinheit als Schnittstelle zum Fahrzeug. Und bevor die Batterie dann letztlich fertig ist, gibt es noch einige Sicherheitsüberprüfungen“, zählt Daniel Mayer auf.

#### Aus Initiative wird Innovation

Der ausgebildete Elektromaschinenbauer begann seine Karriere bei Audi als Fertigungsfachkraft in der Vormontage für die Hinterachse des Audi A5. Ein Bereich mit etablierten Prozessen und einem großen Erfahrungsschatz. Doch mit der Elektrifizierung

› der Mobilität ändern sich nicht nur die Fahrzeuge, sondern auch bewährte Fertigungsprozesse. Dass dies neue berufliche Möglichkeiten eröffnet, hat Daniel Mayer früh erkannt: „Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch: Deshalb habe ich mich 2018 für ein Sabbatical entschieden und in der Zeit meinen Elektromeister gemacht.“

Seine neu erworbenen Kompetenzen wollte er in die Elektrifizierung von Audi einbringen und ergriff 2020 die Chance. In einer Keimzelle von etwa 20 Audianer\_innen arbeitete er sich in das Thema ein, um beim Aufbau der neuen Batteriemontage in Ingolstadt mitzuwirken. Zwei Jahre später verantwortet Daniel Mayer nun zwei Bandabschnitte. Er überprüft jeden Arbeitsschritt, kennt jede Bewegung seiner Roboter ganz genau und dokumentiert Auffälligkeiten, um einen reibungslosen Start in die Serie gewährleisten zu können.

Mit den besonderen Anforderungen bei der Fertigung der Hochvoltbatterien machte er sich dabei in verschiedenen Qualifizierungsprogrammen vertraut, unter anderem in der Audi Akademie. Technisch-theoretisches Wissen, wie Sicherheitsregeln beim Arbeiten unter Hochspannung, erwarb er „off the Job“ in Schulungen und Vorlesungen. „Aber das Lernen ‚on the Job‘ lag mir mehr“, lacht Daniel Mayer. Dafür stand er im regen Austausch mit Expert\_innen des Batteriekompetenzzentrums in Neckarsulm und des Batterietechnikums in Gaimersheim. Von der Grundlagenforschung an Batteriezellen über die Entwicklung von Prototypen und neuen Fertigungstechniken bis zu Lebensdauerprüfständen und dem Vorserienbau der Hochvoltakkumulatoren – die Expert\_innen sind die Quelle der E-Kompetenz bei Audi und teilen das gewonnene Wissen im Konzern.

### Keine Zukunft ohne Vision

Mehrere Hundert Batterien für die Audi Q6 e-tron Familie werden nach dem Produktionsstart in der zweiten Jahreshälfte 2023 pro Schicht die Montage verlassen. „Die Batterie ist für uns das Herzstück des Autos“, erklärt Philipp Heizmann, Leiter der Batteriemontage in Ingolstadt. In dem Werk kommen einige Technologien erstmalig bei Audi zum Einsatz. Das in Serie abzubilden, war ein spannender Prozess. Oder, wie Daniel Mayer einordnet: „Das war echte Pionierarbeit.“

Aktuell sind in der Batteriemontage in Ingolstadt speziell ausgewählte Mitarbeitende beschäftigt. „Transformation wird von Motivation getragen – und die Motivation der Belegschaft ist hoch!“, sagt Heizmann. „Bei dem Aufbau des Werks standen wir vor einer leeren Halle und mussten erst einmal die Grundlagen definieren. Das war eine große Herausforderung“, erinnert er sich. Unterstützung kam und kommt aus Brüssel, die von Beginn an mit Erfahrung und Wissen zur Seite stand. So sind beispielsweise Prozessplaner\_innen, die beim Aufbau der Montage in Brüssel mitgewirkt haben, nun in Ingolstadt aktiv. Aber auch innerhalb des Volkswagen Konzerns werden Synergien genutzt: In regelmäßigen Abständen finden sich Kolleg\_innen von Volkswagen, Škoda, Audi Ingolstadt und Audi Brüssel zusammen: „Wir tauschen uns sowohl innerhalb unserer Markengruppe als auch im Konzern



## „Das war echte Pionierarbeit.“

Daniel Mayer  
Anlagenfahrer, Batteriemontage Ingolstadt, AUDI AG

regelmäßig aus – die Welt der Hochvolttechnik ist hier gut vernetzt“, fasst Philipp Heizmann zusammen.

Im nächsten Schritt wird nun das Personal aufgebaut: Ende 2023 sollen es 300 Audianer\_innen sein, die an der Mobilitätswende in Ingolstadt mitarbeiten. Es wird dabei gezielt in den eigenen Reihen nach Personen gesucht, die dann speziell für die Batteriemontage qualifiziert werden. Das Interesse an den zukunftssträchtigen Jobs ist groß: „Alle, die hier arbeiten, kommen mit einem speziellen Mindset. Das sind Menschen, die sich einbringen wollen und Lust haben, die Zukunft der Mobilität mitzugestalten“, schwärmt Philipp Heizmann.

### Neues entsteht nur zusammen

In enger Zusammenarbeit entwickeln Expert\_innen aus der Batteriefertigung, der Audi Akademie, der Batteriemontage Brüssel, dem Batterietechnikum Gaimersheim und dem Batteriekompetenzzentrum Neckarsulm maßgeschneiderte Qualifizierungswege für Mitarbeitende wie Daniel Mayer. Seit 2021 befinden sich für den Anlauf der Produktion der Audi Q6 e-tron Familie etwa 200 Mitarbeitende in Qualifizierung bzw. haben diese bereits abgeschlossen. Weitere 1.200 Mitarbeitende werden bis Ende 2023 aus- und weitergebildet oder umgeschult.

„Das ist ein rollierender Prozess. Wir verfeinern unsere Qualifizierungswege nach wie vor, um immer effizienter werden zu können, und werden sie auch fortlaufend an neue Anforderungen anpassen“, erklärt Benedikt Meier, der als Sachbearbeiter und verantwortliche Elektrofachkraft die Schnittstelle der Produktion zur Audi Akademie bildet.

Neben den diversen Weiterbildungs- bzw. Umschulungsmaßnahmen baut Audi die E-Kompetenz im

### Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf Seite 110–122.

› Konzern auch durch zukunftssträchtige Ausbildungsberufe und duale Studiengänge kontinuierlich aus. Dazu zählen beispielsweise die dualen Studiengänge Robotik, Elektro- und Informationstechnologie sowie Künstliche Intelligenz oder die Ausbildungsberufe Kfz-Mechatroniker\_in mit Schwerpunkt System- und Hochvolttechnik bzw. Fachinformatiker\_in Anwendungsentwicklung.

### Gemeinsam für eine starke Zukunft

Einen Fahrzeughersteller mit Fokus auf Verbrennungsmotoren in wenigen Jahren auf E-Mobilität umzustellen ist ein Kraftakt. Technisch, strukturell und kulturell. Tamara Staniszewski weiß das. Sie ist Qualifizierungsberaterin und Expertin darin, Audianer\_innen zu höherwertigen oder andersartigen Aufgaben zu befähigen. „Menschen, die bereits bei uns arbeiten, sind ein absolutes Pfund – sie kennen unsere Systeme, unsere Prozesse, unsere Kultur“, sagt sie. Die aufwendige Einarbeitung könne damit entfallen. Das bedeute, ver-

glichen mit der Einstellung einer externen Fachkraft, eine Zeitersparnis pro Kopf von gut einem halben Jahr.

Welche Jobcluster im Zuge der Elektrifizierung transformiert werden müssen, hat sie mit der strategischen Personalplanung genau im Blick, um die Mitarbeitenden aus diesen Bereichen gezielt anzusprechen.

Diese Kultur des offenen Dialogs im Unternehmen und die Motivation der Audianer\_innen machen die Elektrifizierung des Konzerns möglich. „Die erste Audi Batteriefertigung in Deutschland mit aufzubauen, dabei zu sein, das ist eine Erfahrung, die ich nie vergessen werde“, resümiert Daniel Mayer.

Die Transformation der Automobilbranche bringt große Herausforderungen – aber ebenso große Chancen für die Zukunft. Diesen Wandel gestaltet Audi aktiv mit. Ausgestattet mit jahrzehntelanger Erfahrung und gestärkt durch hochmotivierte und gezielt ausgebildete Audianer\_innen wird der Konzern den Umstieg auf die Elektromobilität nicht nur schaffen, sondern bestens meistern. /

# Qualifizierung bei Audi

Kompetenzen entwickeln und fördern: Die Transformation erfordert neue Schlüsselkompetenzen. Die Audi Akademie bündelt alle Bildungsaktivitäten bei Audi – von der Berufsausbildung bis zur Weiterbildung und Kompetenzentwicklung – und gestaltet so gemeinsam mit den Fachbereichen den Kompetenzvorsprung von Audi.

## 7.377

Anzahl Weiterbildungsveranstaltungen\*

## 508.311

Anzahl Qualifizierungsstunden\*

Teilnahmen an Qualifizierungen\*:

## 51.164

Davon Transformationsqualifizierungen:

rund **16.000**

Davon zum Schwerpunkt Digitalisierung:

rund **7.000**

\* AUDI AG Deutschland (ohne Web Based Trainings (WBTs), inkl. Trainingscenter). Alle Zahlen beziehen sich auf 2022.



# Anhang

## **Agenda 2030**

110

17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen: Für welche SDGs sich Audi besonders engagiert und welche Rolle die Mitgliedschaft im UN Global Compact spielt

## **Nachhaltigkeitsprogramm**

111

Konkrete Maßnahmen, verbunden mit strategischen Zielen: Das Audi Nachhaltigkeitsprogramm

## **Nachhaltigkeitskennzahlen**

123

Transparent und auf einen Blick nachzuvollziehen: Die Nachhaltigkeitskennzahlen des Audi Konzerns zu den vier Kernthemen und ihre Entwicklung von 2020 bis 2022

## **Verbrauchs- und Emissionsangaben**

133

Verbrauchs- und Emissionswerte, unterteilt nach vollelektrischen Fahrzeugen, Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, Fahrzeugen mit Erdgasantrieb und Plug-in-Hybridfahrzeugen

## **Vermerk**

136

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

## **GRI-Index**

138

Navigieren Sie zu wichtigen Nachhaltigkeitsthemen über den GRI-Inhaltsindex

# Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen im Fokus

Audi verknüpft sein Nachhaltigkeitsengagement mit den Zielen für eine nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen.

Im Fokus: die fünf Ziele, bei denen der Impact am größten sein kann.

# 17

## SDGs im Überblick

Nur wenn niemand zurückgelassen wird, können alle Ziele der Agenda 2030 erreicht werden:



Bei der Generalversammlung der Vereinten Nationen (UN) 2015 haben sich 193 Staaten in der Agenda 2030 auf 17 Ziele geeinigt. Sie nennen sich „globale Ziele für nachhaltige Entwicklung“ oder auf Englisch „Sustainable Development Goals“ (SDGs).

SDGs verbinden die soziale, ökologische und ökonomische Dimension von Nachhaltigkeit und verknüpfen so die Bekämpfung von Armut mit dem Schutz natürlicher Lebensgrundlagen. Denn: Sozialer Fortschritt ist ohne die Berücksichtigung der Grenzen des Planeten nicht dauerhaft möglich.

Die Agenda 2030 steht für ein globales Wohlstandsverständnis, das über die verengte Betrachtung von Pro-Kopf-Einkommen hinausreicht. Es geht um eine Umgestaltung von Volkswirtschaften hin zu nachhaltiger Entwicklung, beispielsweise durch verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster und saubere sowie erschwingliche Energie. Es wird deutlich, dass Klimapolitik, nachhaltige Entwicklung und Armutsbekämpfung untrennbar miteinander verwoben sind.

Audi orientiert sich an den Sustainable Development Goals. In internen Workshops wurde erarbeitet, zu welchen SDGs Audi mit seinem Handeln den besten Beitrag leisten kann. Hierfür wurden die Themen und Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse mit den SDGs abgeglichen. So konnte ermittelt werden, bei welchen fünf Nachhaltigkeitszielen das Unternehmen den größten Einfluss ausüben kann. Natürlich versucht Audi, umfänglich seinen Beitrag zu leisten, und zahlt daher auch auf andere als die unten genannten fünf SDGs ein; dies wird auch in den Storys jedes Kapitels des Audi Reports beispielhaft aufgezeigt. **Im Fokus des Engagements des Unternehmens stehen jedoch folgende fünf SDGs:**



Audi macht sich für dauerhaftes und breitenwirksames Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle stark.



Audi arbeitet an einer widerstandsfähigen Infrastruktur, fördert eine nachhaltige Industrialisierung und unterstützt Innovationen.



Audi begegnet den Herausforderungen der Urbanisierung mit intelligenten und zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten.



Audi fördert nachhaltigen Konsum auch durch eine möglichst umweltfreundliche Produktion. Energie- und Ressourceneffizienz sind dabei zwei wichtige Kernelemente.



Audi produziert und entwickelt Produkte mit dem Ziel, den Menschen eine klimaschonende, individuelle Fortbewegung zu ermöglichen.

## Audi unterstützt den UN Global Compact

Audi ist Mitglied des Global Compact der Vereinten Nationen (UN GC), der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung. Die Mitgliedschaft in einer der aktivsten Plattformen für den Austausch zwischen Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Politik bildet eine wichtige Säule des Stakeholder-Managements.

Audi berichtet über seinen Fortschritt bei der Umsetzung der zehn Global-Compact-Prinzipien und seine Aktivitäten zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung im Rahmen der jährlichen Communication on Progress, welche auf der Website des UN Global Compact einsehbar ist.

[AUDI AG | UN Global Compact](#)



United Nations  
Global Compact

# Audi Nachhaltigkeits- programm

Das Audi Nachhaltigkeitsprogramm verbindet strategische Ziele im Bereich Nachhaltigkeit mit konkreten Maßnahmen. Es gliedert sich in die vier Kernthemen „Wirtschaften und Integrität“, „Produkte und Services“, „Wertschöpfung und Produktion“ sowie „Mitarbeitende und Gesellschaft“.












## Audi Nachhaltigkeitsprogramm

### Wirtschaften und Integrität (Tabelle 1 von 2)

<sup>1</sup> Der angegebene strategische Zielkorridor gilt ab sofort.

<sup>2</sup> Der Audi Transformationsplan (ATP) ist zum 31.12.2022 abgeschlossen worden.

<sup>3</sup> Der Audi Transformationsplan (ATP) hatte auch im geplanten Abschlussjahr 2022 einen positiven Effekt auf das Operative Ergebnis. Im Berichtsjahr wurden Maßnahmen in Höhe von über 4 Mrd. EUR umgesetzt, die aufgrund der Versorgungsgänge bei Halbleitern zum überwiegenden Teil auf der Kostenseite wirkten. Seit Beginn des ATP im Jahr 2018 hat das Programm somit rund 14,4 Mrd. EUR realisiert und damit das anvisierte Ziel von 15 Mrd. EUR aufgrund des pandemie- und versorgungsbedingt geringeren Absatzvolumens nur knapp verfehlt. Der ATP hat sich als wirksames Instrument zur Absicherung unserer Profitabilität erwiesen. Viele der Maßnahmen wirken nachhaltig und sind bereits in unsere Linienorganisation überführt worden.






Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
9 bis 11 Prozent Operative Umsatzrendite, ab 2030 > 11 Prozent <sup>1</sup>	Umsetzung der Audi Strategie „Vorsprung 2030“ <sup>2</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Über 21 Prozent Kapitalrendite (Return on Investment – RoI) als strategisches Ziel <sup>1</sup>	Umsetzung der Audi Strategie „Vorsprung 2030“ <sup>2</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
6,0 bis 7,0 Prozent Forschungs- und Entwicklungsquote als strategisches Ziel <sup>1</sup>	Umsetzung der Audi Strategie „Vorsprung 2030“ <sup>2</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
4,0 bis 5,0 Prozent Sachinvestitionsquote als strategisches Ziel <sup>1</sup>	Umsetzung der Audi Strategie „Vorsprung 2030“ <sup>2</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Selbstfinanzierung der Transformation zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität	Umsetzung der Audi Strategie „Vorsprung 2030“ <sup>2</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
15 Mrd. EUR Maßnahmenpotenzial durch den Audi Transformationsplan auf Kosten- und Erlösseite 2018–2022 <sup>3</sup>	Bereits aufgelegte Programme mit Projektmanagement-Office (PMO) und Arbeitspaketen des Vorstands. Flankierend kontinuierliche Steuerung	2022 <sup>2</sup>	
Stärkung der konzernweiten Compliance und Integrität	Umsetzung des konzernweiten Compliance- und Integritätsprogramms Together-4Integrity des Volkswagen Konzerns auf Basis der internationalen Ethics & Compliance Initiative in allen Gesellschaften inkl. Post-Monitorship-Maßnahmen	2025	 
	Strategische Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen zu Compliance und Integrität	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 



## Audi Nachhaltigkeitsprogramm

### Wirtschaften und Integrität (Tabelle 2 von 2)

<sup>4</sup> Der weltweite Roll-out war dann erfolgreich, wenn die Guideline per Mail und/oder per Marketingdatenbank an die Märkte verteilt wurde.

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Weiterentwicklung eines ESG-Management-Systems	Weiterentwicklung von Prozessen, Methoden, Strukturen und robusten Datensystemen	2023	
Globaler Schutz von und der verantwortungsvolle Umgang mit personenbezogenen Daten	Verbindliche Maßnahmen in der Audi Markengruppe, z. B. Führen eines Verfahrensverzeichnisses, interne Meldeprozesse bei Datenschutzverstößen, Gewährleistung von Betroffenenrechten oder Etablierung eines angemessenen Risikomanagements	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
Schaffung einer global einheitlichen Grundlage zur Ausführung verantwortungsvoller Marketingaktivitäten <sup>4</sup>	Entscheidung und weltweiter Roll-out der Responsible Marketing Guideline	2023	  

## Audi Nachhaltigkeitsprogramm

### Produkte und Services (Tabelle 1 von 2)













<sup>1</sup> Der Dekarbonisierungsindex (DKI) misst als konzernweiter KPI die durchschnittlichen Emissionen von CO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub>-Äquivalenten entlang des gesamten Lebenszyklus (von der Rohstoffgewinnung bis hin zur Verwertung) des Audi Pkw-Portfolios und wird in Tonnen CO<sub>2</sub> pro Fahrzeug angegeben. Er beinhaltet sowohl die direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen der einzelnen Produktionsstandorte (Scope 1 und 2) als auch alle weiteren relevanten direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen im Lebenszyklus der Fahrzeuge (Scope 3). Die Audi DKI-Ziele leisten einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns.

<sup>2</sup> verkaufte Neuwagenflotte in EU, USA und Chinaexport

<sup>3</sup> Das Ziel wird aufgrund der starken Zunahme des Marktanteils bei BEV-Fahrzeugen nicht weiter verfolgt, da folglich die Verbrennermaßnahme Mildhybridisierung nicht mehr signifikant zur Reduzierung der CO<sub>2</sub>-Flottenemissionen beiträgt. Des Weiteren spielt die eingeschränkte Verfügbarkeit von Zulieferteilen (Halbleiter, Kabelstränge aus der Ukraine etc.) in Verbindung mit der priorisierten Verwendung der verfügbaren Materialien in BEV-Fahrzeugen eine Rolle.




<sup>4</sup> Grundlage sind hierbei ausschließlich RFNBO\*-Kraftstoffe (= Renewable Fuel of Non Biological Origin), welche keine negativen Auswirkungen etwa auf die Verwendung von Rohstoffen zur Nahrungsmittelherstellung haben. Die genutzten Biofuels werden ausschließlich aus Reststoffen der zweiten Generation\* hergestellt. Dies sind Reststoffe, welche bei der Nahrungsmittelherstellung anfallen, auf den Ackerflächen zurückbleiben und anderweitig nicht genutzt werden.

\* siehe Erneuerbare-Energien-Richtlinie (RED II)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Dekarbonisierungsindex (DKI): Reduzierung des CO <sub>2</sub> -Fußabdrucks (Life-cycle) je Fahrzeugmodell auf Flottenbasis um 30 Prozent bis 2025 gegenüber dem Basisjahr 2015 und um 40 Prozent bis 2030 (Basisjahr 2018) <sup>1,2</sup>	Erstellung von DKI-Roadmaps sowie Ableitung und Implementierung von Maßnahmen zur Dekarbonisierung über den gesamten Lebenszyklus	2025	  
Deutliche Senkung des Kraftstoffverbrauchs in jedem neuen Fahrzeug gegenüber dem Vorgängermodell	Umstellung von 70 Prozent der weltweit verkauften Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf Mildhybridisierung oder Plug-in-Hybridisierung	2022 <sup>3</sup>	 
Absicherung der technologischen Kompatibilität der Produkte von Audi für den Einsatz mit synthetischen Kraftstoffen als Beitrag zur Defossilisierung der Bestandsflotte <sup>4</sup>	Bewertung und Umsetzung der nötigen technischen Voraussetzungen für die Nutzung von synthetischen Kraftstoffen für Fahrzeuge mit einem Produktionsjahr bis rückwirkend 2015	2025	 
Erweiterung des Angebots elektrifizierter Antriebskonzepte	40 Prozent der Audi Neufahrzeuge verfügen über einen elektrifizierten Antrieb (Angebot von mindestens einem batterieelektrischen Fahrzeug pro Kernsegment)	2025	 
Globaler Schutz von und verantwortungsvoller Umgang mit personenbezogenen Daten	Verfeinerung der Ablauforganisation zur Absicherung von Privacy by Design, Privacy by Default	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Verantwortung für die Sicherheit von Kund_innen und Verkehrspartner_innen	Angebot von vorausschauenden Assistenz- und Sicherheitssystemen	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 

## Audi Nachhaltigkeitsprogramm

### Produkte und Services (Tabelle 2 von 2)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Erhöhung der Verkehrssicherheit	Weiterentwicklung von Technologien hin zum assistierten/automatisierten Fahren	2025	 
Entwicklung eines attraktiven Mobilitätsportfolios <sup>5</sup>	Entwicklung neuer Geschäftsmodelle im Rahmen der neuen synergetischen Ausrichtung im Konzern	2028	 
Langfristige Erhaltung der Wettbewerbsfähigkeit mit Blick auf Brennstoffzellen-Antriebskonzepte <sup>6</sup>	Verschiedene Maßnahmen der Technologie- und Marktbeobachtung sowie der Absicherung des Technologiezugangs. Im Fokus stehen mögliche Veränderungen der Rahmenbedingungen, etwa die zukünftige Verfügbarkeit erneuerbarer Energien.	Kontinuierliche Weiterentwicklung zur Absicherung des Technologiezugangs	 


















<sup>5</sup> Mit der strategischen Neuausrichtung im Konzern für neue Mobilitätsgeschäftsmodelle passt Audi sein Mobilitätsportfolio an die neue Strategie an.

<sup>6</sup> Fokus auf Entwicklung von batterieelektrisch angetriebenen Fahrzeugen, vgl. Technologieklarheit

# Audi Nachhaltigkeitsprogramm

## Wertschöpfung und Produktion (Tabelle 1 von 3)

<sup>1</sup> Das Speak-up-E-Mail-Postfach für potenzielle Verstöße durch Lieferant\_innen ist öffentlich auf der Audi Website zugänglich: [www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/value-creation-and-production/supply-chain-responsibility/commitment-is-an-act.html](http://www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/value-creation-and-production/supply-chain-responsibility/commitment-is-an-act.html)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen integrieren	Schulung aller Mitarbeitenden der Beschaffung, um für Nachhaltigkeitsstandards in der Lieferantenbeziehung zu sensibilisieren	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
	Schulung der Lieferant_innen zur Sensibilisierung für Nachhaltigkeitsstandards in der Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
	Nachhaltigkeitsrating (S-Rating) als verpflichtendes Vergabekriterium	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
	Mitarbeit an Branchenstandards und Konzerninstrumenten zur Sicherstellung der Einhaltung umweltbezogener und sozialer Standards in der Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
	Supply Chain Grievance Mechanism: Weiterentwicklung der Audi Beschwerdelandschaft für die Lieferkette; Beschwerdekanal ist öffentlich zugänglich. <sup>1</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
	Weiterentwicklung von präventiven Maßnahmen hinsichtlich ESG-Risiken in der Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  

# Audi Nachhaltigkeitsprogramm

## Wertschöpfung und Produktion (Tabelle 2 von 3)

<sup>2</sup> Entfällt künftig, da in DKI-Aktivitäten integriert. Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion in der Lieferkette werden im Rahmen der Audi Dekarbonisierungsaktivitäten fortgeführt.

<sup>3</sup> Entfällt künftig als Einzelmaßnahme durch Integration in die DKI-Aktivitäten. Inhaltliche Fortführung insbesondere des Trackings, wenn Einzelmaßnahmen etwa per Lastenheft eingefordert werden. Maßnahmen zur CO<sub>2</sub>-Reduktion der Lieferkette werden im Rahmen der Audi Dekarbonisierungsaktivitäten fortgeführt.

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Nachhaltigkeit in die Rohstoffversorgung integrieren	Raw Material Due Diligence Management: OECD-konformes Rohstoffmanagement	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
	Adaption bestehender Prozesse durch sukzessive Implementierung menschenrechtlicher Sorgfaltspflicht für kritische Rohstoffe in der Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	   
Integration umweltbezogener Maßnahmen in die Lieferkette	Durchführung von CO <sub>2</sub> -Workshops mit ausgewählten Hotspot-Lieferunternehmen zur Identifikation von Maßnahmen mit CO <sub>2</sub> -Reduktionspotenzial <sup>2</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
	Roll-out des Aluminium Closed Loops in weitere Werke	2025	 
	Verankerung des Einsatzes von Grünstrom in der Lieferkette <sup>3</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
	Entwicklung eines „Responsible Water Stewardship Program“ für die Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	   
	Mit Act4Impact soll ein Netzwerk aus Partner_innen in unserer Lieferkette aufgebaut werden, die wirtschaftlich, ökologisch und sozial etwas verbessern wollen.	Mit dem Act4Impact-Programm wollen wir das Audi Act4Impact-Playbook für unsere Lieferant_innen global ausrollen, um mögliche Wege für mehr Nachhaltigkeit aufzuzeigen.	2025

# Audi Nachhaltigkeitsprogramm

## Wertschöpfung und Produktion (Tabelle 3 von 3)

<sup>4</sup> Győr und Brüssel bereits bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral; Unter bilanzieller CO<sub>2</sub>-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO<sub>2</sub>-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und Recycling der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund\_innen, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

<sup>5</sup> Ziel wie geplant durch Finalisierung eines KPI-Sets in 2022 erreicht. Der Fokus liegt zunächst auf der Erhöhung des Einsatzes von Sekundärmaterial in den Fahrzeugprojekten.

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Erreichung des Konzernzielwertes Umweltentlastung Produktion (UEP) von 35 Prozent. Die UEP ist eine fahrzeugspezifische Kenngröße. Betrachtet wird die Entwicklung von 2010 bis 2025 der fünf Kennzahlen CO <sub>2</sub> -Emissionen, Gesamtenergieverbrauch, Abfälle zur Beseitigung, Frischwasserverbrauch und VOC-Emissionen.	Ausplanung und Umsetzung von standortspezifischen Maßnahmenpaketen zur Erreichung der konzernweiten Reduktionsziele	2025	   
Systematische Energieverbrauchsreduzierung des Gesamtenergieverbrauchs der Standorte	Reduzierung des Gesamtenergieverbrauchs durch vom Vorjahresverbrauch abgeleitete Ziele und entsprechende konkrete, umgesetzte und dokumentierte Einzelmaßnahmen der Betreiber- und Planungsbereiche	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
Alle Werke bilanziell CO <sub>2</sub> -neutral <sup>4</sup>	Ausplanung und Umsetzung von standortspezifischen Maßnahmenpaketen zur Zielerreichung	2025	   
	Ausweitung des ASI-Performance-Standards/„Chain of Custody“ auf weitere Aluminiumbauteile und Produktionsstandorte der AUDI AG	2024	   
Verankerung von Circular-Economy-Konzepten im Unternehmen	Erstellung von Konzepten zur Kreislaufführung der Hochvoltbatterie	2025	
	Erarbeitung eines KPI-Sets zur internen Steuerung von Circular-Economy-Konzepten	2022 <sup>5</sup>	
Nachhaltigkeit in die Lieferkette und die eigene Wertschöpfung von Hochvoltspeichern integrieren	Erarbeitung von Nachhaltigkeitsprinzipien sowie Mitarbeit an der Einführung von Standards für Hochvoltspeicher im Rahmen der Arbeitsgruppen „Kreislaufwirtschaft“ und „Innovationen“ der Global Battery Alliance, veranstaltet vom World Economic Forum	Kontinuierliche Weiterentwicklung	   

# Audi Nachhaltigkeitsprogramm

## Mitarbeitende und Gesellschaft (Tabelle 1 von 4)

<sup>1</sup> Konkrete Schritte für 2023 und 2024:  
 - Abschluss Testfelder Bürowelt „Better Normal“ (inkl. Desksharing) im 1. Hj. 2023  
 - Roll-out (1. Welle) Bürowelt „Better Normal“ (inkl. Desksharing) im 2. Hj. 2023  
 - Roll-out (2. Welle) Bürowelt „Better Normal“ in 2024  
 - Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeitswelt in den direkten Bereichen in 2023 (u.a. Aufenthaltsqualität, Digitalisierung)

<sup>2</sup> (Online-)Vorträge und Aktionen in den Handlungsfeldern Bewegung, Ernährung, Psychische Gesundheit organisiert und durchgeführt. Weiterführung der Online-Formate und weiterer Formate auch 2023 geplant. Pilotierung der Multiplikatorenfunktion des „Health Guide“ zur Verankerung und Sensibilisierung für Gesundheit/ Gesundheitsthemen

<sup>3</sup> Konkrete Maßnahmen in 2023: Durchführung eines veganen Aktionsmonats (immer Januar) mit dem Ziel: Jedes zweite Gericht in den Hauptmenülinien (Classic und Green Line) ist vegetarisch oder vegan.

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Flexibilisierung von Arbeitszeit und -ort	Etablierung des mobilen Arbeitens	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Einführung „Better Normal“ auf Basis der Betriebsvereinbarung „Hybrides Arbeiten“ (10/2022) <sup>1</sup>	2024	
Methodische und inhaltliche Aktualisierung der Berufsausbildung und Weiterbildung	Erweiterung digitaler Lernmethoden	2025	
	Inhaltliche Anpassung der Berufsausbildung und Weiterbildung in Bezug auf strategische Zukunftsthemen	2025	
Förderung der Gesundheit von Mitarbeitenden	Aufbau digitaler Angebote in der betrieblichen Gesundheitsförderung	2022 <sup>2</sup>	
	Ausbau gesundheitsfördernder (u.a. auch vegetarischer und veganer) Speisenangebote sowie die konsequente Ausrichtung der Menüpläne an den ESS-Line-Prinzipien der Audi Gastronomie <sup>3</sup>	2023	
Förderung von Chancengleichheit	Steigerung des Frauenanteils in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf zwölf Prozent und in der zweiten Führungsebene auf 20 Prozent	2025	
Stärkung der kulturellen Vielfalt	Ausbau des Anteils internationaler Manager_innen innerhalb der AUDI AG, weltweite Mitarbeiterrotation der Belegschaft, internationale Nachwuchsprogramme, interkulturelle Sensibilisierung und Trainings	2025	

## Audi Nachhaltigkeitsprogramm

### Mitarbeitende und Gesellschaft (Tabelle 2 von 4)

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs	
<p><sup>4</sup> Intensivierung der Planungen hinsichtlich Ausbau der Kinderbetreuungsangebote an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm</p> <p><sup>5</sup> Durchführung von drei Themenwochen verstärkt die Fokussierung auf das gesellschaftlich hochrelevante Themenfeld „Beruf und Pflege“.</p> <p><sup>6</sup> Ziel wird künftig nicht weiter kommuniziert, da das Jobticket und weitere Unterstützungsangebote bereits etabliert sind.</p> <p><sup>7</sup> internationaler Ausbau der Angebote im Bereich ehrenamtliches Engagement von Mitarbeitenden</p>	Ausbau der Kinderbetreuung durch kontinuierliche Anpassung von Belegplätzen in regionalen Betreuungseinrichtungen sowie Aufbau weiterer Betreuungsplätze. Ausbau der Ferienbetreuung durch verstärkte Kooperation mit regionalen Partnern <sup>4</sup>	2027	 	
	Vereinbarkeit von Beruf und Privatem	Fokussierung auf die Vereinbarkeit von Beruf und Familie: Etablierung von Themenwochen im Bereich Beruf und Pflege in den Bereichen Prävention, Demenz und Sterbebegleitung/ Trauerarbeit <sup>5</sup>	2023	
	Förderung der Mobilität für Mitarbeitende durch Stärkung des Angebots von Jobtickets und unterstützende Angebote zur Bildung von Fahrgemeinschaften	Kontinuierliche Weiterentwicklung <sup>6</sup>	 	
Weiterentwicklung ehrenamtlicher Programme	Audi Social Day als internationaler Freiwilligentag erstmals an allen Audi Produktionsstandorten gleichzeitig <sup>7</sup>	2023		






## Audi Nachhaltigkeitsprogramm

### Mitarbeitende und Gesellschaft (Tabelle 3 von 4)

<sup>8</sup> Das Audi Führungsleitbild wurde in 2022 aktualisiert und in Leadership.Compass umbenannt.

<sup>9</sup> mehr als 6.000 Teilnehmende in Formaten zu Führungs- und Zusammenarbeitskultur in 2022

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Förderung einer Unternehmenskultur im Sinne der Volkswagen Konzerngrundsätze, der Audi Unternehmenswerte und des Leadership.Compass	Konzernweite Durchführung des Role Model Program für Führungskräfte. Alle Manager_innen mit Führungsverantwortung sind verpflichtet, mindestens zwei Maßnahmen pro Jahr zur Förderung einer offenen Dialogkultur und vertrauensvollen Zusammenarbeitskultur umzusetzen. <sup>8</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Etablierung des Grundsatzindikators zur nachhaltigen Verankerung der Volkswagen Konzerngrundsätze und zur Messung des Kulturfortschritts. Erreichung des konzernweit festgelegten Zielwerts wird nachhaltig getrackt und intern flächendeckend kommuniziert.	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Unterstützung des Kulturwandels durch Initiativen, Formate und Veranstaltungen. <sup>9</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	

# Audi Nachhaltigkeitsprogramm










## Mitarbeitende und Gesellschaft (Tabelle 4 von 4)

<sup>10</sup> In Hinblick auf die ökologischen Herausforderungen des Klimawandels soll den Beschäftigten der AUDI AG zukünftig die Möglichkeit eingeräumt werden, von Modellen des Fahrradleasings zu günstigen Konditionen zu profitieren.

<sup>11</sup> Der MQ! Innovation Summit hat vier Jahre in Folge stattgefunden. In 2017 und 2018 in Ingolstadt, 2019 in Peking und im November 2020 als Online-Event weltweit. Aufgrund der Pandemie in den letzten beiden Jahren wurde die Veranstaltung ausgesetzt und wird nun auch nicht fortgeführt.

<sup>12</sup> In 2021 sollte „Wissenschaft im Dialog“ im Laufe des Jahres mit neuen Vorträgen starten. Dies konnte aufgrund der Coronapandemie nicht wie geplant umgesetzt werden. Die Maßnahme wird nicht weiterverfolgt.

<sup>13</sup> Erfolgreiche Pilotierung des Mental Health Checkups (Beratungsangebot zur Früherkennung und Frühintervention bei für Burn-out typischen Anzeichen). Wissenschaftliche Evaluation der Ergebnisse des Mental Health Checkups und Publikation in Fachzeitschrift. Ziel für 2023: Aufbau einer Fachfunktion Mental Health Care @ Audi mit Fokus Früherkennung, Frühintervention und Verhältnisprävention.

Ziel	Maßnahme	Anvisierter Termin	Abgleich SDGs
Steigerung Arbeitgeberattraktivität	Einführung Audi Fahrradleasing <sup>10</sup>	2023	 
	Initiierung und Förderung zukunftsorientierter Veranstaltungen mit Fokus gesellschaftliches Engagement/Innovationen (z.B. One Young World Summit) <sup>11</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Zugang zu Bildung für die Öffentlichkeit	Öffentliche Veranstaltungen „Wissenschaft im Dialog“ an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm <sup>12</sup>	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Weiterentwicklung der Forschung und Lehre in Zukunftsfeldern an Hochschulen und Universitäten	Unterstützung der Hochschulen mit Stiftungsprofessuren	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Förderung der psychischen Gesundheit	Stufe II und Stufe III: Ausbau der Unterstützungsangebote sowie Etablierung eines Netzwerkes und ganzheitlicher Versorgungsstrukturen zur physischen und psychischen Gesundheit <sup>13</sup>	2023	
Förderung der flexiblen Zusammenarbeit im Unternehmen	Schaffung und Etablierung neuer Zusammenarbeitsformate wie z. B.: agile Prozesswerkstatt, Denkwerkstatt in Berlin	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Etablierung eines neuen und integren Leadership-Verständnisses	Weiterentwicklung der Führungskultur durch Verankerung des Audi Führungsverständnis im Unternehmen, z.B. in Zielvereinbarungen und Performance Management. Nachhaltiges Tracking der Führungskultur durch Leadership.Indicator	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Förderung von ESG-Ideen von Mitarbeitenden	Integration von Nachhaltigkeit als eigenständige Kategorie im Audi Ideen-Programm, um eingereichte Ideen entsprechend einordnen zu können	2024	

## GRI 2-5

## Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Audi macht seine Nachhaltigkeitsleistungen mithilfe von Kennzahlen messbar und stellt diese transparent dar. Die Kennzahlen gelten jeweils für das Kalenderjahr und beziehen sich auf den Audi Konzern. Sofern Kennzahlen nur einzelne Gesellschaften des Audi Konzerns umfassen, ist dies entsprechend vermerkt. Die Kennzahlen sind jeweils gerundet, was zu geringfügigen Abweichungen in der Summenbildung führen kann.

Ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Jahr 2022 in der Übersicht für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022 wurden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die geprüften Kennzahlen sind mit dem Symbol „✓“ gekennzeichnet. Den Prüfungsvermerk finden Sie auf → [Seite 136](#).

## Wirtschaften und Integrität

<sup>1</sup> Die Sachinvestitionsquote umfasst Investitionen in Sachanlagen, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte gemäß Kapitalflussrechnung im Verhältnis zu den Umsatzerlösen.

	Einheit	2022	2021	2020
Umsatzerlöse	Mio. EUR	61.753	53.068	49.973
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	7.550	5.498	2.569
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	9.072	6.929	4.187
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	7.116	5.649	3.774
Gesamtinvestitionen	Mio. EUR	5.345	3.972	3.654
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	Mio. EUR	4.517	3.913	3.662
Operative Umsatzrendite	Prozent	12,2	10,4	5,1
Kapitalrendite	Prozent	22,2	16,7	7,4
Sachinvestitionsquote <sup>1</sup>	Prozent	4,2	3,8	3,8
Netto-Cashflow	Mio. EUR	4.808	7.757	4.589
Eigenkapitalquote	Prozent	44,6	39,3	36,1

<sup>1</sup> inklusive der Audi Modelle, die von den assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (China), sowie seit 2021 SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (China), lokal gefertigt wurden; seit 2022 inklusive der Marke Bentley

<sup>2</sup> inklusive der ausgelieferten Fahrzeuge, die von den assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (China), sowie seit 2021 SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (China), lokal gefertigt und verkauft wurden

<sup>3</sup> Die Marke Bentley gehört seit dem Jahr 2022 zum Audi Konzern; in den Vorjahren wurden Fahrzeuge der Marke Bentley über Audi Vertriebsgesellschaften ausgeliefert.

<sup>4</sup> Seit Januar 2021 müssen in allen Ländern, die die EU-Gesetzgebung zur Fahrzeugüberlassung übernommen haben, neu zugelassene Fahrzeuge mit WLTP-Werten (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ausgewiesen werden. Dieser neue Standard hat den seit 1992 gültigen NEDC-Standard (New European Driving Cycle) – zu Deutsch NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus) – abgelöst. Der WLTP-Standard berücksichtigt die durchschnittliche Fahr-situation umfassender als der NEFZ-Standard und weist damit einen realistischeren Kraftstoffverbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionswert aus. Der WLTP-Wert liegt dadurch über dem alten NEFZ-Wert. Eine genaue Umrechnung der Werte zwischen den beiden Verfahren ist nicht möglich.

<sup>5</sup> vorbehaltlich der offiziellen Daten der EU-Kommission im jährlichen CO<sub>2</sub>-Flottenmonitoring der Volkswagen Emissionsgemeinschaft

<sup>6</sup> Der CO<sub>2</sub>-Wert in g/km für 2020 bezieht sich auf EU 27+3 und den NEFZ-Abgaszyklus und entspricht den offiziellen Daten der EU-Kommission.

## Audi Nachhaltigkeitskennzahlen Produkte und Services

	Einheit	2022	2021	2020
<b>Produktion</b>				
Automobile	Automobile <sup>1</sup>	1.171.896	1.581.164	1.664.265
	Motoren	1.680.671	1.621.468	1.662.481
Motorräder	Motorräder	70.295	59.214	44.827
<b>Auslieferungen an Kund_innen</b>				
Automobile <sup>2</sup>	Automobile	1.638.638	1.688.978	1.700.258
Marke Audi <sup>2</sup>	Automobile	1.614.231	1.680.512	1.692.773
Deutschland	Automobile	214.678	180.883	214.427
Außerhalb Deutschlands	Automobile	1.399.553	1.499.629	1.478.346
Marke Bentley <sup>3</sup>	Automobile	15.174	61	55
Marke Lamborghini	Automobile	9.233	8.405	7.430
Motorräder	Motorräder	61.562	59.447	48.042
<b>Produktbezogene CO<sub>2</sub>-Emissionen</b>				
CO <sub>2</sub> -Emissionen der europäischen (EU 27+2) Pkw-Neuwagenflotte, EU seit 2021 ohne UK, für die Marke Audi	g CO <sub>2</sub> /km (WLTP seit 2021) <sup>4</sup>	120,76 <sup>5</sup> ✓	122,1 <sup>5</sup>	103,18 <sup>6</sup>

<sup>1</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley) seit 2022, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet. Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 20. Januar 2023. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z.B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2021 anhand der Ist-Werte für 2021 aktualisiert.

<sup>2</sup> Energieverbrauch gesamt: Diese Kenngröße setzt sich aus dem Strom- und Wärmeverbrauch sowie dem Einsatz an Brenngasen für Fertigungsprozesse und dem Bezug an externer Kälte am Standort zusammen.

## Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

### Wertschöpfung und Produktion<sup>1</sup>

	Einheit	2022	2021	2020
<b>Energie</b>				
Energieverbrauch gesamt <sup>2</sup>	MWh	2.510.672 ✓	2.514.458	2.419.553
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	2.486.169 ✓	2.488.118	2.396.752
	MWh/Fzg.	2,74 ✓	3,14	2,91
davon aus erneuerbaren Energien	MWh	1.732.655 ✓	1.587.076	1.534.262
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	1.730.130 ✓	1.585.205	1.532.357
	MWh/Fzg.	1,91 ✓	2,00	1,86
Strom	MWh	1.448.916 ✓	1.420.814	1.411.306
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	1.432.100 ✓	1.403.908	1.396.591
	MWh/Fzg.	1,58 ✓	1,77	1,69
Wärme (inkl. Fernwärme)	MWh	716.474 ✓	816.483	738.877
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	708.787 ✓	807.050	730.792
	MWh/Fzg.	0,78 ✓	1,02	0,89
davon Fernwärme	MWh	337.074 ✓	381.552	321.801
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	336.507 ✓	380.928	321.406
	MWh/Fzg.	0,37 ✓	0,48	0,39
Brenngase für Fertigungsprozesse	MWh	345.020 ✓	276.938	269.096
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	345.020 ✓	276.938	269.096
	MWh/Fzg.	0,38 ✓	0,35	0,33
Kälte (extern bezogen)	MWh	262 ✓	222	273
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	262 ✓	222	273
	MWh/Fzg.	0,0003 ✓	0,0003	0,0003
Exportierte Energie	MWh	2.733 ✓	3.156	3.291
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	1.858 ✓	2.036	2.777
	MWh/Fzg.	0,0020 ✓	0,0026	0,0034

<sup>1</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley) seit 2022, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet. Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 20. Januar 2023. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z.B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2021 anhand der Ist-Werte für 2021 aktualisiert.

## Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

### Wertschöpfung und Produktion<sup>1</sup>

	Einheit	2022	2021	2020
<b>Brennstoffe</b>				
Brennstoffeinsatz gesamt	MWh	949.070	1.010.796	982.376
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	914.972	973.747	950.762
	MWh/Fzg.	1,01	1,23	1,15
davon aus erneuerbaren Energien	MWh	238.974	169.889	135.423
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	238.974	169.889	135.423
	MWh/Fzg.	0,26	0,21	0,16
Erdgas	MWh	801.572 ✓	910.050	866.575
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	769.582 ✓	875.289	837.069
	MWh/Fzg.	0,85 ✓	1,11	1,02
Heizöl	MWh	55.166 ✓	7.909	15.905
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	55.166 ✓	7.909	15.905
	MWh/Fzg.	0,061 ✓	0,010	0,019
Dieselmotoren (Prüfstände)	MWh	14.466	16.573	20.275
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	14.466	16.573	20.275
	MWh/Fzg.	0,02	0,02	0,02
Ottomotoren (Prüfstände)	MWh	77.866	76.264	79.620
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	75.758	73.977	77.512
	MWh/Fzg.	0,08	0,09	0,09

<sup>1</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley) seit 2022, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet. Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 20. Januar 2023. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2021 anhand der Ist-Werte für 2021 aktualisiert.

<sup>2</sup> Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (siehe Seite 133). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet. Hinweis: Diese Fußnote betrifft nicht die Kennzahl „CO<sub>2</sub>-Einsparungen in der Logistik“.

<sup>3</sup> Direkte CO<sub>2</sub>-Emissionen: Diese Kenngröße setzt sich aus CO<sub>2</sub>-Emissionen zusammen, die durch den Brennstoffeinsatz am Standort sowie durch CO<sub>2</sub>-Emissionen aus dem Betrieb von Prüfständen verursacht werden. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 1 nach dem GHG-Protokoll.

<sup>4</sup> Indirekte CO<sub>2</sub>-Emissionen: Diese Kenngröße erfasst die CO<sub>2</sub>-Emissionen, die bei der Herstellung von bezogener Energie (Strom, Wärme, Kälte) entstehen. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 2 nach dem GHG-Protokoll.

## Audi Nachhaltigkeitskennzahlen Wertschöpfung und Produktion<sup>1</sup>

	Einheit	2022	2021	2020
<b>Emissionen<sup>2</sup></b>				
emittiertes CO <sub>2</sub> gesamt (Scope 1 und Scope 2)	t	189.078 ✓	232.419	231.632
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	184.752 ✓	227.966	227.795
	kg/Fzg.	203,73 ✓	287,88	276,46
davon direkte (Scope 1) CO <sub>2</sub> -Emissionen <sup>3</sup>	t	144.808 ✓	169.700	172.835
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	141.642 ✓	166.081	169.666
	kg/Fzg.	156,19 ✓	209,73	205,92
davon indirekte (Scope 2) CO <sub>2</sub> -Emissionen <sup>4</sup>	t	44.270 ✓	62.719	58.796
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	43.110 ✓	61.885	58.129
	kg/Fzg.	47,54 ✓	78,15	70,55
VOC-Emissionen <sup>5</sup>	t	992 ✓	772	825
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	991 ✓	771	824
	kg/Fzg.	1,09 ✓	0,97	1,00
direkte NO <sub>x</sub> -Emissionen <sup>6</sup>	t	188 ✓	173	178
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	184 ✓	171	173
	kg/Fzg.	0,20 ✓	0,22	0,21
Schwefeldioxid	t	1,20	2,14	2,04
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	0,98	2,14	2,04
	kg/Fzg.	0,001	0,003	0,002
Gesamtstaub	t	46	39	33
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	45	38	32
	kg/Fzg.	0,05	0,05	0,04
CO <sub>2</sub> -Einsparungen in der Logistik <sup>7</sup>	t CO <sub>2</sub> e	– <sup>8</sup>	8.994 ✓	11.802
Intensitätsquotienten der Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) <sup>3,4,9</sup>	kg/Fzg.	203,73	287,88	276,46

<sup>5</sup> VOC-Emissionen („volatile organic compounds“; flüchtige organische Verbindungen): Diese Zahl setzt sich aus den Emissionen der Lackierereien, der Prüfstände sowie sonstiger Anlagen zusammen.

<sup>6</sup> Direkte NO<sub>x</sub>-Emissionen: Diese Kennzahl setzt sich aus NO<sub>x</sub>-Emissionen zusammen, die durch die am Standort vorhandenen Heizhäuser, Lackierereien sowie den Betrieb von Prüfständen verursacht werden.

<sup>7</sup> Der Schienenverkehr wird in Deutschland, Österreich und in den Niederlanden mit DB Schenker vollständig CO<sub>2</sub>-frei abgewickelt.

<sup>8</sup> Die Kennzahl „CO<sub>2</sub>-Einsparungen in der Logistik“ wird seit 2020 erst im Folgejahr ausgewiesen. Grund hierfür ist der geänderte Berichtsprozess, der eine Auswertung der Kennzahl zum Veröffentlichungsdatum aktuell nicht möglich macht.

<sup>9</sup> Intensitätsquotienten der Treibhausgasemissionen: Summe der direkten und indirekten CO<sub>2</sub>-Emissionen je produziertem Fahrzeug. Angabe in kg CO<sub>2</sub>/Fzg.

<sup>1</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley) seit 2022, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet. Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 20. Januar 2023. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z.B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2021 anhand der Ist-Werte für 2021 aktualisiert.

<sup>2</sup> Direkteinleiter: Standort Münchsmünster; Indirekteinleiter: Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati)

## Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

### Wertschöpfung und Produktion<sup>1</sup>

	Einheit	2022	2021	2020
<b>Wasser</b>				
Frischwasserverbrauch gesamt	m <sup>3</sup>	2.914.278 ✓	2.940.094	3.133.474
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m <sup>3</sup>	2.825.806 ✓	2.847.458	3.060.097
	m <sup>3</sup> /Fzg.	3,12 ✓	3,60	3,71
Frischwasserverbrauch Eigengewinnung	m <sup>3</sup>	1.716.820 ✓	1.814.687	1.887.602
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m <sup>3</sup>	1.648.922 ✓	1.743.089	1.831.589
	m <sup>3</sup> /Fzg.	1,82 ✓	2,20	2,22
Niederschlagswasser genutzt	m <sup>3</sup>	157.608 ✓	196.079	172.926
Oberflächenwasser aus Seen, Flüssen, Meeren	m <sup>3</sup>	543.445 ✓	509.809	572.606
Grundwasser	m <sup>3</sup>	1.015.767 ✓	1.108.799	1.142.070
Frischwasserverbrauch Fremdbezug	m <sup>3</sup>	1.197.458 ✓	1.125.407	1.245.872
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m <sup>3</sup>	1.176.884 ✓	1.104.369	1.228.508
	m <sup>3</sup> /Fzg.	1,30 ✓	1,39	1,49
<b>Abwasser</b>				
Abwasseraufkommen	m <sup>3</sup>	1.717.280 ✓	1.603.384	1.808.352
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m <sup>3</sup>	1.698.866 ✓	1.579.948	1.778.986
	m <sup>3</sup> /Fzg.	1,87 ✓	2,00	2,16
Direkteinleitung <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	120.078	4.355	8.918
Indirekteinleitung <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	1.597.202	1.575.593	2.386.336
<b>Abwasserfrachten</b>				
Chemischer Sauerstoffbedarf	kg	441.705 ✓	299.823	309.271
Gesamt Phosphorgehalt als Phosphor (P)	kg	6.408 ✓	3.361	3.901
Gesamt Stickstoff als Stickstoff (N)	kg	59.918 ✓	32.269	26.339
Zink	kg	346 ✓	94	85



<sup>1</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley) seit 2022, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet. Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 20. Januar 2023. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2021 anhand der Ist-Werte für 2021 aktualisiert.

## Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

### Wertschöpfung und Produktion<sup>1</sup>

	Einheit	2022	2021	2020
<b>Abfall</b>				
Abfallaufkommen gesamt (ohne Schrott)	t	188.666 ✓	97.446	100.035
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	187.077 ✓	95.995	98.875
	kg/Fzg.	206,29 ✓	121,23	120,00
Abfall zur Verwertung	t	183.467 ✓	94.296	95.229
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	181.939 ✓	92.908	94.145
	kg/Fzg.	200,62 ✓	117,33	114,26
Sonstiger Abfall zur Verwertung	t	53.651 ✓	50.038	46.279
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	52.268 ✓	48.827	45.281
	kg/Fzg.	57,64 ✓	61,66	54,96
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	t	35.684 ✓	38.847	42.188
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	35.593 ✓	38.708	42.138
	kg/Fzg.	39,25 ✓	48,88	51,14
Nicht produktionsspezifischer Abfall zur Verwertung	t	94.133 ✓	5.411	6.762
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	94.078 ✓	5.373	6.727
	kg/Fzg.	103,74 ✓	6,78	8,16
Abfall zur Beseitigung	t	5.198 ✓	3.150	4.806
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	5.138 ✓	3.087	4.730
	kg/Fzg.	5,67 ✓	3,90	5,74
Sonstiger Abfall zur Beseitigung	t	898 ✓	1.253	1.206
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	890 ✓	1.245	1.164
	kg/Fzg.	0,98 ✓	1,57	1,41
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	t	942 ✓	1.590	3.253
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	890 ✓	1.534	3.219
	kg/Fzg.	0,98 ✓	1,94	3,91
Nicht produktionsspezifischer Abfall zur Beseitigung	t	3.359 ✓	307	347
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	3.358 ✓	307	347
	kg/Fzg.	3,70 ✓	0,39	0,42
Metallische Abfälle (Schrott; vollständig zur Verwertung)	t	274.118 ✓	269.328	273.656
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	273.511 ✓	268.706	273.120
	kg/Fzg.	301,60 ✓	339,33	331,47

<sup>1</sup> Jahresdurchschnittswert

<sup>2</sup> ohne Auszubildende

<sup>3</sup> ohne Beschäftigung von nicht der Markengruppe Premium angehörigen Arbeitnehmer\_innen anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns

<sup>4</sup> zum 31. Dezember des Berichtsjahres

<sup>5</sup> Bei der Fluktuation berücksichtigt werden: arbeitgeber- und/oder arbeitnehmerseitige Kündigungen ohne Wiedereinstellzusage.

<sup>6</sup> ohne Befristete

## Audi Nachhaltigkeitskennzahlen Mitarbeitende und Gesellschaft

	Einheit	2022	2021	2020
<b>Beschäftigte</b>				
Beschäftigte Markengruppe Premium <sup>1</sup>	Anzahl	87.996 ✓	85.750	87.996
Inländische Gesellschaften <sup>1,2</sup>	Anzahl	55.311 ✓	56.889	58.432
davon AUDI AG	Anzahl	54.361 ✓	55.936	57.437
Werk Ingolstadt	Anzahl	39.642 ✓	41.189	42.131
Werk Neckarsulm	Anzahl	14.719 ✓	14.747	15.306
Ausländische Gesellschaften <sup>1,2,3</sup>	Anzahl	29.861 ✓	26.073	26.612
Audi Brussels S.A./N.V.	Anzahl	2.934 ✓	3.015	3.052
Audi Hungaria Zrt.	Anzahl	11.914 ✓	12.039	12.391
Audi México S.A. de C.V.	Anzahl	5.026 ✓	5.069	5.233
Automobili Lamborghini S.p.A.	Anzahl	1.934 ✓	1.830	1.769
Bentley Motors Ltd.	Anzahl	3.876 ✓	-	-
Ducati Motor Holding S.p.A.	Anzahl	1.734 ✓	1.560	1.337
Auszubildende <sup>1</sup>	Anzahl	2.369 ✓	2.337	2.493
Anzahl temporär beschäftigte Arbeitnehmer_innen Markengruppe Premium <sup>4</sup>	Anzahl	1.913	1.226	1.326
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit AUDI AG <sup>2,4</sup>	Jahre	19,0 ✓	18,7	18,3
Fluktuationsquote AUDI AG <sup>1,2,5,6</sup>	Prozent	0,9 ✓	0,7	0,6
Neueinstellungen Markengruppe Premium	Anzahl	4.575	1.820	2.181
Neueinstellungen AUDI AG	Anzahl	925	815	920
Durchschnittliches Alter <sup>2,4,6</sup>	Jahre	42,5 ✓	42,3	41,8
Anteil direkte Mitarbeitende <sup>4</sup>	Prozent	47,8	48,0	48,4
Anteil indirekte Mitarbeitende <sup>4</sup>	Prozent	49,3	49,0	48,7
<b>Altersstruktur AUDI AG<sup>2,4</sup></b>				
< 30 Jahre	Prozent	12,2 ✓	12,1	12,9
30–50 Jahre	Prozent	56,4 ✓	56,4	56,6
> 50 Jahre	Prozent	31,5 ✓	31,5	30,5

<sup>1</sup> zum 31. Dezember des Berichtsjahres

<sup>2</sup> ohne Auszubildende

<sup>3</sup> ohne Altersteilzeit-Freistellungsphase

<sup>4</sup> Bei der AUDI AG gibt es einen Managementkreis, einen oberen Managementkreis und einen Topmanagementkreis. Die Kennzahl berichtet den Prozentsatz der Frauen in allen drei Managementkreisen zusammen.

<sup>5</sup> Die durchschnittlichen Qualifizierungszeiten für das Jahr 2022 beinhalten erstmals neben terminabhängigen Weiterbildungsmaßnahmen (Klassenraumtrainings, Live-Online-Trainings) auch terminunabhängige Weiterbildungsmaßnahmen (Web Based Trainings, Online-Lernplattformen).

<sup>6</sup> Der Begriff „Nutzen“ ersetzt den in den Vorjahresberichten verwendeten Begriff „Einsparungen“, wobei Definition und Ermittlung der Kennzahl unverändert bleiben.

## Audi Nachhaltigkeitskennzahlen Mitarbeitende und Gesellschaft

	Einheit	2022	2021	2020
<b>Frauenanteil<sup>1</sup></b>				
Markengruppe Premium <sup>2</sup>	Prozent	15,9 ✓	15,4	15,2
AUDI AG	Prozent	16,4 ✓	15,9	15,8
davon Auszubildende	Prozent	23,3 ✓	22,8	23,8
davon gewerbliche Auszubildende	Prozent	20,0 ✓	19,3	20,3
davon kaufmännische Auszubildende	Prozent	54,3 ✓	63,6	74,2
Management <sup>3,4</sup>	Prozent	13,2 ✓	13	12,5
Audi Brussels S.A./N.V.	Prozent	7,3 ✓	7,3	7,0
Audi Hungaria Zrt.	Prozent	12,9 ✓	12,6	12,8
Audi México S.A. de C.V.	Prozent	15,5 ✓	14,7	14,8
Automobili Lamborghini S.p.A.	Prozent	19,2 ✓	19,6	20,2
Bentley Motors Ltd.	Prozent	18,3 ✓	-	-
Ducati Motor Holding S.p.A.	Prozent	18,3 ✓	18,1	17,6
<b>Durchschnittliche Qualifizierungszeit je Mitarbeiter_in AUDI AG</b>				
Qualifizierungszeit gesamt <sup>5</sup>	Stunden	13,0	9,1	9,0
Direkte Mitarbeitende <sup>5</sup>	Stunden	7,4	6	5,6
Indirekte Mitarbeitende <sup>5</sup>	Stunden	17,1	11,8	11,7
Mitarbeitende in Managementpositionen <sup>5</sup>	Stunden	25,5	13,7	15,6
<b>AUDI AG Ideen-Programm</b>				
Nutzen <sup>6</sup>	Mio. EUR	80,1 ✓	142,9	94,5
Realisierungsquote	Prozent	59,2 ✓	58,0	53,4

<sup>1</sup> Jahresdurchschnittswert

<sup>2</sup> ohne Auszubildende

<sup>3</sup> Der Gesundheitsstand berechnet sich durch die Formel  $100 - (\text{Krankheitstage/ bezahlungsrelevante Tage}) * 100$ .

<sup>4</sup> Stand zum 13. Januar 2023

<sup>5</sup> Die Kennzahl Unfallhäufigkeit gibt die Anzahl der Betriebsunfälle, die mindestens einen Tag Arbeitsausfall nach sich ziehen, je eine Million geleisteter Arbeitsstunden an.

<sup>6</sup> Ab dem Jahr 2021 umfasst die Kennzahl alle fahrzeugproduzierenden Gesellschaften der Markengruppe Premium, exklusive Bentley, Lamborghini und Ducati, die separat ausgewiesen werden. Die Kennzahl für das Jahr 2020 bezieht sich ausschließlich auf die AUDI AG.

<sup>7</sup> Diese Kennzahlen werden erstmals ab dem Jahr 2021 berichtet.

<sup>8</sup> Diese Kennzahlen werden erstmals ab dem Jahr 2022 berichtet.

<sup>9</sup> Die Kennzahl umfasst alle fahrzeugproduzierenden Gesellschaften der Markengruppe Premium, exklusive Bentley, Lamborghini und Ducati, die separat ausgewiesen werden.

<sup>10</sup> zum 31. Dezember des Berichtsjahres

<sup>11</sup> bezogen auf indirekte Mitarbeiter\_innen

<sup>12</sup> prozentualer Anteil der Mitarbeitenden mit Schwerbehinderung und Gleichstellung

<sup>13</sup> Auszahlung im Folgejahr; durchschnittlicher Wert für eine\_n Facharbeiter\_in der AUDI AG

<sup>14</sup> Die Audi Ergebnisbeteiligung wurde gemäß der Verhandlungsverpflichtung aus Audi.Zukunft weiterentwickelt. Der Wert ist vorbehaltlich der noch ausstehenden formellen Zustimmung durch den Gesamtbetriebsrat und die IG Metall und wurde auf Grundlage der mit dem Betriebsrat erarbeiteten Grundsätze berechnet.

<sup>15</sup> Weihnachtsspende, Restcentspende und Sonderspenden AUDI AG

## Audi Nachhaltigkeitskennzahlen Mitarbeitende und Gesellschaft

	Einheit	2022	2021	2020
<b>Weitere Strukturdaten</b> 123456789				
Gesundheitsstand AUDI AG <sup>1,2,3</sup>	Prozent	94,2 ✓	95,5	95,5
Unfallhäufigkeit Markengruppe Premium <sup>4,5,6</sup>	-	5,0 ✓	4,6	6,2
Unfallhäufigkeit Automobili Lamborghini S.p.A. <sup>5,7</sup>	-	1,8	1,9	-
Unfallhäufigkeit Bentley Motors Ltd. <sup>5,8</sup>	-	2,2	-	-
Unfallhäufigkeit Ducati Motor Holding S.p.A. <sup>5,7</sup>	-	3,7	2,8	-
Betriebsunfälle Markengruppe Premium <sup>4,7,9</sup>	Anzahl	520 ✓	475	-
Betriebsunfälle Automobili Lamborghini S.p.A. <sup>7</sup>	Anzahl	6	6	-
Betriebsunfälle Bentley Motors Ltd. <sup>8</sup>	Anzahl	16	-	-
Betriebsunfälle Ducati Motor Holding S.p.A. <sup>7</sup>	Anzahl	13	9	-
Anteil Akademiker_innen AUDI AG <sup>2,10,11</sup>	Prozent	50,8 ✓	52,2	52,3
Anteil Mitarbeitende anderer Nationalität AUDI AG <sup>10</sup>	Prozent	8,4 ✓	8,3	8,3
Anteil Menschen mit schwerer Behinderung AUDI AG <sup>10,12</sup>	Prozent	6,0 ✓	6,0	6,0
Arbeitsaufträge an Werkstätten für Menschen mit Behinderung AUDI AG	Mio. EUR	6,9 ✓	6,2	6,7
Audi Ergebnisbeteiligung pro Mitarbeiter_in AUDI AG <sup>13</sup>	EUR	8.510 <sup>14</sup> ✓	5.640	1.080
Spenden Mitarbeitende <sup>15</sup>	EUR	968.386 ✓	1.621.586	1.284.240
Ausgaben für gesellschaftliches Engagement <sup>16</sup>	Mio. EUR	50,5 ✓	16,4	15,1
Mitarbeitende in Teilzeit AUDI AG <sup>2,10,17</sup>	Anzahl	4.474	4.373	4.327
Mitarbeitende in Elternzeit AUDI AG <sup>10</sup>	Anzahl	3.833	3.729	3.788
Anzahl weibliche Mitarbeitende in Elternzeit AUDI AG	Anzahl	1.725	1.648	1.598
Anzahl männliche Mitarbeitende in Elternzeit AUDI AG	Anzahl	2.108	2.081	2.190
Durchschnittliche Dauer der Elternzeit	Monate	10	10	10

<sup>16</sup> Die Zusammensetzung der Kennzahl wurde im Jahr 2022 überarbeitet: Enthalten sind Aufwendungen der AUDI AG für Spenden, gesellschaftliche Sponsorings, eigene Projektinitiativen und Partnerschaften im sozialen Umfeld, Wissenschaftskooperationen sowie Mitgliedschaftsbeiträge in Initiativen und Verbänden mit Nachhaltigkeitsbezug. Ebenfalls inbegriffen sind soziale Engagements der internationalen Gesellschaften Audi Brussels, Audi Hungaria und Audi México sowie von Bentley, Ducati und Lamborghini.

<sup>17</sup> ohne Altersteilzeit-Freistellungsphase

## Verbrauchs- und Emissionsangaben

Alle Angaben basieren auf den  
Merkmalen des deutschen Marktes.  
Stand: 15. Februar 2023

	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km) (WLTP)	CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert (g/km) (WLTP)
<b>Modelle</b>		
Audi A1 Sportback	6,8–5,3	155–120
Audi A1 allstreet	6,4–5,6	146–128
Audi Q2	8,5–4,7	193–123
Audi Q3	10,1–5,0	228–131
Audi Q3 Sportback	10,1–5,0	229–132
Audi A3 Sportback	9,5–4,2	216–111
Audi A3 Limousine	9,4–4,1	214–108
Audi TT Coupé	9,2–6,6	208–151
Audi TT Roadster	9,3–6,8	210–155
Audi A4 Limousine	7,8–4,6	190–120
Audi A4 Avant	10,1–4,7	229–124
Audi A4 allroad quattro	8,1–5,7	194–150
Audi A5 Sportback	10,0–4,7	226–123
Audi A5 Coupé	9,8–4,7	223–122
Audi A5 Cabriolet	9,4–5,0	213–132
Audi Q5	9,2–5,6	230–146
Audi Q5 Sportback	9,1–5,6	229–147
Audi A6 Limousine	8,8–5,1	199–133
Audi A6 Avant	12,7–5,3	289–139
Audi A6 allroad quattro	9,1–5,8	208–152
Audi A7 Sportback	12,6–5,2	285–137
Audi Q7	12,8–7,8	290–204
Audi Q8	13,6–8,0	308–210
Audi A8	12,2–7,0	277–183
Audi R8 Coupé	13,1–12,5	297–284
Audi R8 Spyder	13,9–13,4	316–305
Bentley Bentayga	21,7	294
Bentley Continental GT	23,3–20,6	311–275
Bentley Continental GTC	26,4–20,0	320–284
Bentley Flying Spur	18,8	340
Lamborghini Urus	14,1	320
Lamborghini Huracán	14,9–13,9	338–328
Lamborghini Huracán STO	13,9	331
Lamborghini Aventador	18,0	442
Lamborghini Sián	19,2–18,5	447

## Verbrauchs- und Emissionsangaben

Modelle	CNG-Verbrauch kombiniert (kg/100 km) (WLTP)	CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert (g/km) (WLTP)
<b>Fahrzeuge mit Erdgasantrieb</b>		
Audi A3 Sportback g-tron	4,2 – 3,9	115 – 108
Audi A4 Avant g-tron	5,0 – 4,3	136 – 118
Audi A5 Sportback g-tron	4,8 – 4,3	133 – 116

Modelle	Kraftstoff-/Stromverbrauch kombiniert (l/100 km / kWh/100 km) (WLTP)	CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert (g/km) (WLTP)
<b>Plug-in-Hybridfahrzeuge</b>		
	WLTP-Angabe	WLTP-Angabe
Audi Q3 TFSI e	2,1/17,2–1,6/15,8	47–36
Audi Q3 Sportback TFSI e	2,0/17,0–1,6/15,9	46–37
Audi A3 Sportback TFSI e	1,4/15,8–1,1/14,4	31–24
Audi Q5 Sportback TFSI e	1,9/23,4–1,6/22,1	42–35
Audi Q5 TFSI e	1,8/23,3–1,5/21,9	42–34
Audi A6 Limousine TFSI e	1,6/21,1–1,0/18,6	35–24
Audi A6 Avant TFSI e	1,6/21,5–1,3/19,8	37–30
Audi A7 Sportback TFSI e	1,6/21,2–1,1/18,9	36–25
Audi Q7 TFSI e	2,2/23,9–2,0/23,0	51–45
Audi Q8 TFSI e	2,6/25,2–2,1/23,3	58–47
Audi A8 TFSI e	2,2/23,8–1,7/21,9	49–40
Bentley Flying Spur Hybrid	3,3/24,4	75

## Verbrauchs- und Emissionsangaben

Modelle	Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km)	CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert (g/km)
Vollelektrische Fahrzeuge	WLTP-Angabe	WLTP-Angabe
Audi Q4 e-tron	20,2 – 16,4	0
Audi Q4 Sportback e-tron	19,7 – 16,0	0
Audi Q8 e-tron	24,4 – 20,1	0
Q8 Sportback e-tron	24,1 – 19,5	0
Audi e-tron GT quattro	21,6 – 19,6	0
Audi RS e-tron GT	22,1 – 19,8	0

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Am 1. Januar 2022 hat der WLTP-Prüfzyklus den NEFZ-Prüfzyklus vollständig ersetzt, sodass für nach diesem Datum neu typgenehmigte Fahrzeuge keine NEFZ-Werte vorliegen. Die Angaben beziehen sich nicht auf ein einzelnes Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebots, sondern dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat usw.) können relevante Fahrzeugparameter, wie z. B. Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO<sub>2</sub>-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Dadurch können sich seit dem 1. September 2018 bei der Fahrzeugbesteuerung entsprechende Änderungen ergeben. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter [www.audi.de](http://www.audi.de).

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und den offiziellen spezifischen CO<sub>2</sub>-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO<sub>2</sub>-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter [www.dat.de](http://www.dat.de) unentgeltlich erhältlich ist.

# Vermerk

## Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

GRI 2-5

### An die AUDI AG, Ingolstadt

Wir haben ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Jahr 2022 in der Übersicht „Audi Nachhaltigkeitskennzahlen“ sowie ausgewählte Angaben im „Audi Report | Kombiniertes Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht“ der AUDI AG, Ingolstadt, (im Folgenden die „Gesellschaft“), die jeweils durch das Symbol „✓“ kenntlich gemacht wurden, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 (im Folgenden „Bericht“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Unser Auftrag bezieht sich dabei ausschließlich auf die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten Angaben in der deutschen PDF-Version des Berichts. Sonstige Verweise auf Angaben außerhalb des Berichts sowie Angaben für Vorjahre waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden: „Berichtskriterien“) sowie für die Auswahl der zu beurteilenden Angaben. Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Berichts zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation des Berichts) oder Irrtümern ist.

### Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten. Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssiche-

rungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

### Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen und Angaben im Bericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen und Angaben im Bericht in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden sind. Nicht Gegenstand unserer Prüfung waren sonstige Verweise auf Angaben außerhalb des Berichts sowie Angaben für Vorjahre.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und des Nachhaltigkeitsmanagements,
- Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des Berichts einbe-



zogen wurden, über den Aufstellungsprozess sowie über Angaben in dem Bericht,

- Befragung von Mitarbeitern der Konzernzentrale sowie der Fachabteilungen, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Erstellung des Berichts beauftragt sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen und Angaben im Bericht relevant sind,
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in Bezug auf die ausgewählten Kennzahlen und Angaben,
- Einsichtnahme in die relevante Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung der Daten, welche den mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Berichtszeitraum zugrunde liegen,
- Befragungen und Dokumenteneinsicht hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Bericht,
- Analytische Handlungen auf Ebene des Konzerns und einzelner Standorte hinsichtlich der Qualität der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Bericht,
- Durchführung von Standortbesuchen, um die Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung der Daten sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten auf Konzernebene zu beurteilen
  - AUDI AG (Ingolstadt, Deutschland)
  - AUDI México S.A. de C.V. (San José Chiapa, Mexiko)
- Kritische Durchsicht des Berichtsentwurfs auf Plausibilität und Konsistenz,
- Beurteilung der Darstellung der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen und Angaben im Bericht.

### Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeführten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungsnachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten Kennzahlen und Angaben im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden sind. Wir geben kein Prüfungsurteil zu den sonstigen Verweisen auf Angaben außerhalb des Berichts und zu Angaben für Vorjahre ab.

### Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

### Auftragsbedingungen und Haftung

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, unsere Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 ([www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen](http://www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen)). Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Vermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

München, den 8. März 2023

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nicole Richter  
Wirtschaftsprüferin

Hans-Georg Welz  
Wirtschaftsprüfer



# GRI-Index

Der Audi Konzern hat in Übereinstimmung („in accordance“) mit den GRI-Standards für den Zeitraum 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022 berichtet. Die Auswahl der zu berichtenden Angaben erfolgte auf Basis einer weiterentwickelten Wesentlichkeitsanalyse: Die Stakeholder-Perspektive wurde 2022 um eine Auswirkungsbewertung gemäß den neuen Standards der GRI ergänzt.

Für den „Content Index – Essentials Service“ überprüfte GRI Services, ob der GRI-Index klar und in Übereinstimmung mit den Standards dargestellt ist und ob die Verweise für die Angaben 2-1 bis 2-5, 3-1 und 3-2 mit den entsprechenden Abschnitten im Hauptteil des Berichts übereinstimmen. Der Service wurde an der deutschen Berichtsversion durchgeführt.

Universelle Standards	
GRI 1	Grundlagen 2021
GRI 2	Allgemeine Angaben 2021

GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
<b>1. Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken</b>			
Angabe 2-1	Organisationsprofil	4	
Angabe 2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden		Die Informationen im Audi Report beziehen sich grundsätzlich auf den Audi Konzern. Die wesentlichen vollkonsolidierten Gesellschaften sind im <a href="#">Audi Fact Pack</a> detailliert angegeben. Sollten sich bei Zahlen oder Anforderungen Abweichungen ergeben, ist dies im Audi Report kenntlich gemacht.
Angabe 2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	2, 155	
Angabe 2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen		Im Berichtsjahr fand keine Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen statt.
Angabe 2-5	Externe Prüfung	123, 136	
<b>2. Tätigkeiten und Mitarbeiter_innen</b>			
Angabe 2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	4, 93 ff.	
Angabe 2-7	Angestellte	123	<p>2-7 a) Bei den Angaben handelt es sich um Beschäftigtenzahlen. Je nach Kennzahl liegen der Jahresdurchschnittswert oder der Stichtag 31.12.2022 zugrunde, dies ist bei jeder Kennzahl entsprechend angegeben.</p> <p>2-7 b) i. – ii. Zum 31. Dezember 2022 waren von 87.342 Mitarbeitenden der Markengruppe Premium 1.913 Mitarbeitende befristet und 85.429 Mitarbeitende unbefristet angestellt.</p> <p>2-7 b) iv. – v. Zum 31. Dezember 2022 waren bei der AUDI AG 46.933 Mitarbeitende (davon 41.609 Männer und 5.324 Frauen) in Vollzeit beschäftigt, 4.474 Mitarbeitende (davon 1.390 Männer und 3.084 Frauen) in Teilzeit (jeweils ohne Auszubildende, ohne Altersteilzeit-Freistellungsphase).</p> <p>2-7 e) Während des Berichtszeitraums und zwischen den Berichtszeiträumen gab es keine erheblichen Schwankungen der Beschäftigtenzahlen.</p> <p>2-7 b) i.–ii. Eine Angabe nach Region und Geschlecht liegt nicht vor.</p> <p>2-7 b) iv.–v. Eine Angabe nach Region liegt nicht vor. Diese Angaben sind nicht steuerungsrelevant und werden daher nicht erhoben.</p> <p>2-7 b) iii. Arbeitnehmende mit nicht garantierten Arbeitszeiten spielen bei Audi keine Rolle, daher werden hier keine Zahlen erhoben.</p>
Angabe 2-8	Mitarbeiter_innen, die keine Angestellten sind		Nicht angestellte Beschäftigte spielen bei Audi nur eine untergeordnete Rolle. Kennzahlen zu nicht angestellten Beschäftigten sind daher nicht steuerungsrelevant und liegen nicht vor.

**GRI 2:  
Allgemeine  
Angaben 2021**

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
<b>3. Unternehmensführung</b>			
Angabe 2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung		<u>Weitere Informationen GRI</u> <a href="http://www.audi.com/de/company/profile/company-management.html">www.audi.com/de/company/profile/company-management.html</a>
Angabe 2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans		<u>Weitere Informationen GRI</u>
Angabe 2-11	Vorsitzende_r des höchsten Kontrollorgans		Der Vorsitzende des Aufsichtsrats der AUDI AG ist Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG. Bei der AUDI AG hat er keine geschäftsführende Funktion inne.
Angabe 2-12	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Beaufsichtigung der Bewältigung der Auswirkungen		<p>Die Strategiebildung, ebenso wie die anschließende Zieleableitung und Zieleverfolgung im Themenfeld der Nachhaltigkeit, ist vollständig in das reguläre Unternehmenssteuerungsmodell der AUDI AG integriert. Daran wirkt der Vorstand der AUDI AG entscheidend aktiv mit.</p> <p>Der Aufsichtsrat wird zu bedeutenden Entscheidungen informiert und gibt im Rahmen seiner Verantwortungsrolle zentrale Weichenstellungen frei.</p> <p>Zu diesem Gesamtprozess gehört auch die angemessene Berücksichtigung der berechtigten Interessen von Anspruchsgruppen, die im Vorfeld der Strategiebildung ermittelt und intensiv in die Entscheidungsprozesse einbezogen werden. Durch den weiteren Standardprozess werden zunächst projektbegleitend Umsetzungsgrade von zielführenden Maßnahmen gemonitort und anschließend eine Wirkungsanalyse durchgeführt, um die Effektivität in Bezug auf die ursprüngliche Stakeholder-Interaktion festzustellen.</p> <p>Die Wirkungsanalyse dient in der folgenden jährlichen Planungsrunde als neue Eingangsgröße zur Prozess- und Wirkungsverbesserung.</p>
Angabe 2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen		<p>Eine verantwortungsbewusste und nachhaltige Unternehmensführung ist Teil der Unternehmenskultur der AUDI AG. Um die Auswirkungen der Organisation auf die Wirtschaft, die Umwelt und die Menschen bestmöglich zu erfassen, hat der Vorstand der AUDI AG Strukturen geschaffen, um Auswirkungen in der Strategie zu berücksichtigen und in die Geschäftstätigkeit des Unternehmens zu integrieren. Der gesamte Vorstand ist verantwortlich für die ESG-Strategie der AUDI AG, was auch die Delegation und Koordination mit anderen Mitgliedern des Managements umfasst.</p> <p>Die AUDI AG hat einen Regelprozess definiert, in dem Verantwortliche in einem definierten Turnus an den Vorstand berichten. Dabei werden quantitative und qualitative Leistungsinformationen zu Programmen und Initiativen vorgelegt. Zusätzlich gibt es jederzeit die Möglichkeit, den Vorstand ad hoc zu informieren.</p>
Angabe 2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	2	Der Audi Report wird vom Audi Vorstand freigegeben, der auch die Gesamtverantwortung trägt.

GRI 2: Allgemeine Angaben 2021	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
Angabe 2-15	Interessenkonflikte		<u>Weitere Informationen GRI</u>
Angabe 2-16	Übermittlung kritischer Anliegen		Es erfolgt ein regelmäßiger Austausch über die Aktivitäten von Governance, Risk & Compliance. In diesem Rahmen finden reguläre und Ad-hoc-Berichterstattungen des Chief Compliance Officers an Vorstand, Aufsichtsrat sowie Group Chief Compliance Officer und Group Integrity Officer der AUDI AG sowie des Volkswagen Konzerns statt. Dies umfasst auch Berichterstattungen über das Hinweisgebersystem. Des Weiteren zählen die Risikoquartalsberichterstattung sowie der jährliche interne „Governance, Risk & Compliance“-Jahresbericht an den Vorstand der AUDI AG und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der AUDI AG zu den Berichtspflichten von Governance, Risk & Compliance. 2022 gingen 461 Hinweise auf mögliche Regelverstöße ein. Dies entspricht dem Vorjahresniveau. Die Hinweise zeichnen sich durch ein hohes Maß an inhaltlicher Substanz aus und erfolgten mehrheitlich nicht anonym. Dies bestätigt einmal mehr, dass ein hohes Vertrauen in das Hinweisgebersystem besteht.
Angabe 2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans		Die AUDI AG verfügt über eine ausgewogene Vorstandsstruktur mit unterschiedlichen Fachkenntnissen, Qualifikationen, Hintergründen und Fähigkeiten, um die Performance des Unternehmens positiv zu beeinflussen, seinen Marktanteil zu verbessern und seine finanzielle Position zu stärken. Bei ihrer Ernennung werden die Vorstandsmitglieder daraufhin geprüft, ob sie über die notwendigen Fähigkeiten, Erfahrungen und Branchenkenntnisse verfügen, um dem Vorstand anzugehören und Anforderungen zu erfüllen. Darüber hinaus nimmt der Vorstand regelmäßig an internen und externen Schulungsmaßnahmen (im Rahmen von Workshops zur Nachhaltigkeitsstrategie, Vorstandsklausuren, Interaktionen mit dem Volkswagen Nachhaltigkeitsbeirat) teil, um seine Kenntnisse zu erweitern. Die Mitglieder des Vorstands werden außerdem ermutigt, regelmäßig an Veranstaltungen und Konferenzen teilzunehmen, um ihr Wissen und ihre Fachkenntnisse auf dem neuesten Stand zu halten, wie es die Geschäfte und die Stellung des Unternehmens erfordern.
Angabe 2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans		<u>Weitere Informationen GRI</u>
Angabe 2-19	Vergütungspolitik		<u>Weitere Informationen GRI</u>
Angabe 2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung		<u>Weitere Informationen GRI</u>
Angabe 2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung		Die Daten können aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht werden.

**GRI 2:  
Allgemeine  
Angaben 2021**

**Disclosure**

**Seite**

**Kommentare / Auslassung**

**4. Strategie, Richtlinien und Praktiken**

Angabe 2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	2, 10 ff.	
Angabe 2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
Angabe 2-24	Einbeziehung politischer Verpflichtungen		Der Erfolg unseres Unternehmens hängt davon ab, dass wir unsere Ziele unter Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen und unternehmensinterner Richtlinien erreichen. Im Berufsalltag weisen unsere Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct) den Weg, diese Verpflichtung einzulösen. Unsere Verhaltensgrundsätze legen die wesentlichen Prinzipien fest, die für die tägliche Arbeit in unserem Unternehmen gelten. Sie sind konzernweit gültig und für alle verbindlich, unabhängig von der Hierarchieebene. Bei allen wichtigen Unternehmensentscheidungen sind Stellungnahmen von Compliance & Integrität sowie von weiteren Expert_innen wie etwa aus den Bereichen Nachhaltigkeit, Unternehmensstrategie oder Rechtsservice fester Bestandteil der Vorstandsvorlagen.
Angabe 2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
Angabe 2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen		Potenzielles Fehlverhalten und Regelverstöße von Mitarbeitenden des Audi Konzerns können über das Hinweisgebersystem an das Audi Aufklärungs-Office gemeldet werden – vertraulich, anonym, jederzeit und in jeder Sprache. Die Meldekanäle und die Verfahrensordnung für den Beschwerdemechanismus des Audi Konzerns sind auf <a href="http://www.audi.com">www.audi.com</a> veröffentlicht. Potenzielle Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner können über <a href="mailto:speakup.supplychain@audi.de">speakup.supplychain@audi.de</a> gemeldet werden.
Angabe 2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen		Bei etwaigen bekannten Compliance-Verstoß- und Verdachtsfällen handelt es sich um Einzelfälle ohne systemisch angelegten Ursachenhintergrund. Aus Vertraulichkeitsgründen wird die Gesamtzahl der Fälle nicht betrachtet.
Angabe 2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen		Audi arbeitet in unterschiedlichen Initiativen, Verbänden und Arbeitsgruppen, um ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Themen in Zusammenhang mit Stakeholdern zu diskutieren. Die wesentlichen Mitgliedschaften in Deutschland sind im <a href="#">Lobbyregister</a> zu finden. Audi engagiert sich zudem in international bedeutenden Multi-Stakeholder-Nachhaltigkeitsinitiativen wie beispielsweise in der Aluminium Stewardship Initiative oder der Global Battery Alliance. Weitere Informationen finden sich <a href="#">hier</a> .

**GRI 2:  
Allgemeine  
Angaben 2021**

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
<b>5. Einbindung von Stakeholdern</b>			
Angabe 2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	18	<a href="http://www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html">www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html</a>
Angabe 2-30	Tarifverträge		Der Anteil der Angestellten der AUDI AG, für die Tarifverträge gelten, beträgt 99,87 Prozent. Die Arbeits- und Beschäftigungsbedingungen der Angestellten der AUDI AG, die nicht unter Tarifverträge fallen, werden auf Grundlage der Tarifvereinbarungen, die für die anderen Angestellten gelten, festgelegt.

GRI 3: Wesentliche Themen 2021	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
Angabe 3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	18	<a href="http://www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management/materiality-analysis.html">www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management/materiality-analysis.html</a>
Angabe 3-2	Liste der wesentlichen Themen	19	Wesentliche Themen für Audi sind: Emissionen und Energie entlang der Wertschöpfungskette; Alternative Antriebstechnologien und Emissionen der Fahrzeuge; Fahrzeugsicherheit; Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen; Nachhaltige Unternehmensführung; Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Materialien; Verantwortung in der Lieferkette; Ökonomische Stabilität; Arbeits- und Gesundheitsschutz; Neue Mobilitätskonzepte; Compliance und Integrität, Naturschutz und Biodiversität, Unternehmenskultur, Integration und Vielfalt; Verantwortungsbewusste Digitalisierung; Stakeholder-Orientierung und langfristige Kundenbeziehungen; Gesellschaftliches Engagement.
<b>Themenspezifische Angaben</b>			
<b>Wesentliche Themen: Ökonomische Stabilität; Nachhaltige Unternehmensführung</b>			
<b>GRI 201 Wirtschaftliche Leistung 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	20 ff.	
201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	45	
<b>Wesentliches Thema: Verantwortung in der Lieferkette</b>			
<b>GRI 204 Beschaffungspraktiken 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	93 ff.	
204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferant_innen		Audi ist ein international agierendes Unternehmen und produzierte im Berichtszeitraum in zwölf unterschiedlichen Ländern weltweit. Die Beschaffung von Dienstleistungen und Produkten erfolgt auf Grundlage einer globalen Lieferantenbasis mit dem Fokus, jene ressourcenoptimiert zu beschaffen. Unter der Definition „wichtige Betriebsstätten“ sollen die Standorte in Europa und Nordamerika verstanden werden; die assoziierten Unternehmen in China werden in dieser Auswertung nicht berücksichtigt. Der Begriff „lokal“ bezeichnet ferner die gesamte Region, in der sich die jeweilige Betriebsstätte befindet. Unter diesen Prämissen beträgt der prozentuale Anteil des lokalen Beschaffungsvolumens an Produkten und Dienstleistungen der wichtigen Betriebsstätten am gesamten Audi Beschaffungsvolumen im Berichtsjahr 64,9 Prozent. Auf Europa entfallen dabei 55,1 Prozent (Deutschland: 38,5 Prozent), auf Nordamerika 9,8 Prozent.



	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
<b>Wesentliche Themen: Compliance und Integrität; Nachhaltige Unternehmensführung</b>			
<b>GRI 205 Antikorruption 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<a href="#">Weitere Informationen GRI</a>
205-1	Betriebsstätten, die in Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden		<a href="#">Weitere Informationen GRI</a>
205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung		<p>Die für alle indirekten Mitarbeitenden, Management und Vorstand verpflichtenden Web Based Trainings (WBT) zu Antikorruption und Umgang mit Amts- und Mandatsträger_innen wurden im Berichtszeitraum in einem WBT zusammengeführt, das eine Teilnahmequote von 96,32 Prozent erreichte. Darüber hinaus wurde ein neues, verpflichtendes WBT zu Insiderrecht eingeführt, dessen Teilnahmequote bei 99,31 Prozent lag. Für die neuen Vorstände der Geschäftsbereiche Produktion und Logistik (P) und Personal und Organisation (S) der AUDI AG erfolgte die verpflichtende Vorstandsschulung zum Audi Code of Conduct und zu Antikorruption, für den gesamten Vorstand eine Schulung zum Thema „Transformation durch Integrität“. Zusätzlich zur kontinuierlichen Sensibilisierung durch risikobasierte Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen wurde das digitale Dialogformat „Compliance Dialog“ für alle Mitarbeitenden und Führungskräfte neu etabliert.</p> <p>Eine Aufschlüsselung der Kennzahlen nach Region macht bei den Angaben zum Kontrollorgan keinen Sinn, da dieses Deutschland sitzt.</p> <p>Eine Unterteilung nach Angestelltenkategorie sowie Region wird für die weiteren Kriterien nicht durchgeführt, da dies nicht steuerungsrelevant ist.</p>
205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen		2022 hat das Audi Aufklärungs-Office zwei Verdachtsfälle auf schwere Regelverstöße betreffend Korruption erhalten und zur Untersuchung an die Audi Revision abgegeben. In einem der Fälle wurde ein sonstiger Regelverstoß festgestellt, bei dem personelle Konsequenzen ausgesprochen wurden. Beim zweiten Fall wurde ein Regelverstoß festgestellt, jedoch ohne Bezug zu Korruption.
<b>Wesentliches Thema: Compliance und Integrität</b>			
<b>GRI 206 Wettbewerbswidriges Verhalten 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<a href="#">Weitere Informationen GRI</a>
206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		Bei kartellrechtsbezogenen Verstoß- und Verdachtsfällen handelt es sich um Einzelfälle. Aus Vertraulichkeitsgründen wird die Gesamtzahl der Fälle nicht berichtet.

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
<b>Wesentliches Thema: Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Materialien</b>			
<b>GRI 301 Materialien 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	86	Eine Berechnung der eingesetzten Materialien erfolgt auf Basis der Analyse von ausgewählten Modellen. Der Prozess befindet sich derzeit in Überarbeitung. Daten für das Berichtsjahr 2022 liegen nicht vor. Eine Aufschlüsselung des Gesamtgewichts in erneuerbare und nicht erneuerbare Materialien ist derzeit nicht möglich. Zukünftig wollen wir den Einsatz erneuerbarer Materialien kontinuierlich ausbauen.
301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe		Der Prozentsatz der recycelten Ausgangsstoffe wird derzeit nicht über alle Modelle des Produktportfolios hinweg ermittelt. Audi plant, den Anteil von recycelten Ausgangsstoffen kontinuierlich zu steigern. Ausgewählte Pilotprojekte wie der Material-Loop analysieren die Machbarkeit für einen potenziellen Einsatz in der Serienproduktion.
301-3	Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien		Informationen sind aktuell in der erforderlichen Detailtiefe nicht verfügbar.
<b>Wesentliches Thema: Emissionen und Energie entlang der Wertschöpfungskette</b>			
<b>GRI 302 Energie 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	81	<u>Weitere Informationen GRI</u>
302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	82, 125 ff.	302-1 f) Der Prozess zur Kennzahlenerhebung inklusive Scope-Definition der Kennzahlen ist in der <u>Volkswagen Norm 98000</u> verankert und sieht keine Hochrechnung auf die Gesamtstandortebene vor. 302-1 g) Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der <u>Volkswagen Norm 98000</u> verankert. Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren des VDA gerechnet.
302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation		Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
302-3	Energieintensität	82, 125 ff.	
302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	82, 125 ff.	
302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	82	Die Daten für die Kennzahlen aus 302-5 b) & c) sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
<b>Wesentliches Thema: Naturschutz und Biodiversität</b>			
<b>GRI 303 Wasser und Abwasser 2018</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	83, 125 ff.	Die Daten für die Kennzahlen aus 303-1 c) & d) sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung		Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
303-3	Wasserentnahme	125 ff.	303-3 a) iii. Meerwasser wird nicht erhoben und deshalb auch nicht separat aufgeführt. 303-3 b) und c) Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
303-4	Wasserrückführung	125 ff.	303-4 b) Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.  303-4 c) Alle Produktionsstandorte werden entsprechend dem regional vorliegenden Wasserstress gewichtet. Aus der Bewertung heraus werden erforderliche Maßnahmen für das Wassermanagement abgeleitet.  303-4 d) Der Prozess zur Feststellung der relevanten Abwasserfrachten sowie der gesetzten Abwassergrenzen ist – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der <u>Volkswagen Norm 98000</u> verankert. Aufgrund der Größe des Konzerns unterliegt Audi pro Standort unterschiedlichen Gesetzgebungen. Etwaige Vorfälle werden auf lokaler Ebene gehandhabt. Aus diesem Grund liegen aktuell keine Konzerndaten zu Vorfällen vor.
303-5	Wasserverbrauch	125 ff.	303-5 b) und c) Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
<b>Wesentliches Thema: Naturschutz und Biodiversität</b>			
<b>GRI 304 Biodiversität 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
304-1	Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben geschützten Gebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden		Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität		Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
<b>Wesentliche Themen: Alternative Antriebstechnologien und Emissionen der Fahrzeuge; Emissionen und Energie entlang der Wertschöpfungskette</b>			
<b>GRI 305 Emissionen 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	80, 82, 125 ff.	305-1 e) Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren des VDA gerechnet. Dieser Prozess ist, wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung, in der <u>Volkswagen Norm 98000</u> verankert.
305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	80, 82, 125 ff.	305-2 a) Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der <u>Volkswagen Norm 98000</u> verankert. Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren des VDA gerechnet. Seit dem 1. Januar 2020 wurden alle produzierenden Standorte von Audi weitgehend auf Grünstrom umgestellt. Eine manuelle Berechnung aller location-based Emissionen als Referenz ist aufgrund der Größe des Konzerns nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand umzusetzen. Aus diesen Gründen erfolgt keine Berichterstattung.  305-2 e) Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der <u>Volkswagen Norm 98000</u> verankert. Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren des VDA gerechnet.
305-3	Sonstige indirekte THG-Emissionen (Scope 3)		Die Daten werden aus Vertraulichkeitsgründen aktuell nicht berichtet.
305-4	Intensität der THG-Emissionen	80, 82, 125 ff.	Einige Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
305-5	Senkung der THG-Emissionen	80, 82, 125 ff.	Einige Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
305-6	Emissionen ozonabbauender Substanzen (ODS)		Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
305-7	Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	125 ff.	305-7 b) Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess <u>Volkswagen Norm 98000</u> verankert. Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren des VDA gerechnet.

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
<b>Wesentliches Thema: Kreislaufwirtschaft und nachhaltige Materialien</b>			
<b>GRI 306 Abfall 2020</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	80, 85, 88, 129	
306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	85, 88	
306-3	Angefallener Abfall	85, 129	
306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall		Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall		Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
<b>Wesentliches Thema: Verantwortung in der Lieferkette</b>			
<b>GRI 308 Umweltbewertung der Lieferant_innen 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	93 ff.	
308-1	Neue Lieferant_innen, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	93 ff.	Jedes Unternehmen, das mit Audi zusammenarbeiten möchte, muss sich an die verbindlichen Leitprinzipien des Code of Conduct für Geschäftspartner des Volkswagen Konzerns halten. Dieser Verhaltenskodex macht den Geschäftspartner_innen von Audi klare Vorgaben für Compliance, Umwelt und Soziales und bildet auch die Basis für das Nachhaltigkeitsrating (Sustainability-Rating bzw. S-Rating). Grundsätzlich ist ein positives S-Rating notwendig, um mit der Volkswagen AG oder einer Konzernmarke eine Geschäftsbeziehung eingehen zu können. <u>Volkswagen Code of Conduct für Geschäftspartner</u>
308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	93 ff.	Jedes Unternehmen, das mit Audi zusammenarbeiten möchte, muss sich an die verbindlichen Leitprinzipien des Code of Conduct für Geschäftspartner des Volkswagen Konzerns halten. Dieser Verhaltenskodex macht den Geschäftspartner_innen von Audi klare Vorgaben für Compliance, Umwelt und Soziales und bildet auch die Basis für das Nachhaltigkeitsrating (Sustainability-Rating bzw. S-Rating). Grundsätzlich ist ein positives S-Rating notwendig, um mit der Volkswagen AG oder einer Konzernmarke eine Geschäftsbeziehung eingehen zu können. <u>Volkswagen Code of Conduct für Geschäftspartner</u>

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
<b>Wesentliches Thema: Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen</b>			
<b>GRI 401 Beschäftigung 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	123 ff.	Eine Ermittlung der Kennzahlen nach Altersgruppe, Geschlecht und Region findet derzeit nicht statt. Diese sind nicht steuerungsrelevant.
401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmer_innen oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden		Allen tariflichen Angestellten der AUDI AG in Teil- bzw. Vollzeit werden eine Vielzahl an betrieblichen Leistungen angeboten. Diese umfassen beispielsweise Altersvorsorgeleistungen, den Anspruch auf Elternzeit oder medizinische Vorsorgeleistungen.
401-3	Elternzeit	123 ff.	Grundsätzlich haben alle Angestellten der AUDI AG einen Anspruch auf Elternzeit, gemäß der gesetzlichen Bestimmungen.  Die Kennzahlen 401-3 c) bis e) sind nicht steuerungsrelevant und werden daher nicht erhoben.
<b>Wesentliches Thema: Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen</b>			
<b>GRI 402 Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen		Im Falle von betrieblichen Veränderungen verpflichtet sich das Unternehmen, die Mitarbeitenden frühzeitig darüber zu informieren. Neben den gesetzlichen Pflichten, die umfassend erfüllt werden, gelten auch Abreden in betrieblichen Vereinbarungen.
<b>Wesentliches Thema: Arbeits- und Gesundheitsschutz</b>			
<b>GRI 403 Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
403-1	Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018		Ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement und ein integriertes Arbeitsschutzsystem sind zwei Ansätze von Audi, um Arbeitsunfälle zu minimieren und die gesundheitlichen Ressourcen sowie die körperliche und psychische Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden zu stärken.  Dabei helfen konzernweit gültige Standards. Für sämtliche betriebliche Abläufe haben Unternehmen und Betriebsratsvertretungen Maßnahmen entwickelt, um Unfällen und Beeinträchtigungen vorzubeugen sowie sichere Prozesse, Anlagen und Fahrzeugkomponenten zu gewährleisten. Der Vorstand trägt dabei grundsätzlich die Verantwortung für die Einhaltung der gesetzlichen Regelungen zum Arbeits- und Gesundheitsschutz. Zudem ist jede betriebliche Führungskraft für den Arbeitsschutz in ihrem Aufsichts- und Funktionsbereich verantwortlich. Dies ist auch in einer Betriebsvereinbarung zum Arbeitsschutz, die für alle Mitarbeitenden der AUDI AG gilt, festgehalten.

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen		Flächendeckende Gefährdungsbeurteilungen und regelmäßige Arbeitsplatzbegehungen inklusive Bewertung gehören zum Grundrepertoire im Arbeitsalltag bei Audi, um Unfällen und gesundheitlichen Beeinträchtigungen vorzubeugen. Grundsätzlich melden Beschäftigte von ihnen festgestellte Gefahren sowie Defekte und Mängel an Schutzsystemen und Arbeitsmitteln – sofern sie diese nicht selbst beseitigen können – unverzüglich ihrer Führungskraft. Die Ergebnisse der Gefährdungsbeurteilungen, der Arbeitsplatzbegehungen und der Untersuchung von Vorfällen fließen kontinuierlich in die Verbesserung des Arbeitssicherheits- und Gesundheitsschutzniveaus bei Audi ein.
403-3	Arbeitsmedizinische Dienste		Durch das ganzheitliche Gesundheitsmanagement von Audi werden die Qualität und der Zugriff der Mitarbeitenden auf arbeitsmedizinische Dienste sichergestellt. Dazu werden u.a. bei potenziell gesundheitsgefährdenden Tätigkeiten arbeitsmedizinische Vorsorge und Eignungsuntersuchungen angeboten.
403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		In Kommissionen und Arbeitskreisen sind Mitglieder des Betriebsrates und/oder Beschäftigte vertreten. Darüber hinaus nimmt der Betriebsrat seine Rechte gemäß dem Betriebsverfassungsgesetz wahr und organisiert sich standortbezogen in eigenen Ausschüssen zum Arbeits-, Gesundheits- und Umweltschutz.
403-5	Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz		Um einen ganzheitlichen Arbeits- und Gesundheitsschutz zu gewährleisten, bietet Audi zahlreiche Schulungen für verschiedene Mitarbeitende an, um so potenziellen Gefährdungen vorzubeugen. Beispielsweise gibt es Schulungen für neue Mitarbeitende, Gruppenleiter_innen oder speziell zu kritischem Maschinenumgang.
403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden		Das Unternehmen bietet zahlreiche Angebote zur Gesundheitsförderung der Belegschaft. Mittlerweile finden viele Angebote digital statt – mit dem Vorteil, dass Beschäftigte der Standorte teilnehmen können und der Zugang niedrigschwelliger ist.
403-7	Vermeidung und Minimierung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz		Für sämtliche betriebliche Abläufe haben Unternehmen und Betriebsratsvertretungen Maßnahmen entwickelt, um Unfällen und Beeinträchtigungen vorzubeugen sowie sichere Prozesse, Anlagen und Fahrzeugkomponenten zu gewährleisten. Für Fremdfirmen, die im Betriebsbereich der Audi Standorte tätig sind, sind klare Anforderungen definiert. Diese beinhalten betriebliche Regelungen, Gebote und Verbote sowie Abläufe, die im Interesse des Arbeits-, Gesundheits-, Brand- und Umweltschutzes stehen und strikt einzuhalten sind.
403-8	Mitarbeitende, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind		Arbeits- und Gesundheitsschutzmaßnahmen sind für alle Mitarbeitenden der AUDI AG gültig.
403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	123 ff.	Im Jahr 2022 ereignete sich kein tödlicher Betriebsunfall im Audi Konzern. Die Betriebsunfälle von Leiharbeitnehmenden und Mitarbeitenden von Fremdfirmen sind in der angegebenen Kennzahl Unfallhäufigkeit aus Vertraulichkeits- und Datenschutzgründen nicht enthalten. Bei allen fahrzeugproduzierenden Gesellschaften des Audi Konzerns werden alle Verletzungen gemäß den länderspezifischen Vorgaben dokumentiert und ausgewertet. Ebenso werden bei den Gesellschaften alle Gefährdungen für die Beschäftigten gemäß den länderspezifischen Vorgaben systematisch beurteilt und dokumentiert. Detaillierte Angaben werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.
403-10	Arbeitsbedingte Erkrankungen		Aus datenschutzrechtlichen Gründen können keine Kennzahlen zu arbeitsbedingten Erkrankungen veröffentlicht werden.

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
<b>Wesentliches Thema: Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen</b>			
<b>GRI 404 Aus- und Weiterbildung 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	123 ff.	Eine Auswertung der Kennzahl nach Geschlecht liegt nicht vor, da dies nicht steuerungsrelevant ist.
404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe		Die AUDI AG bietet eine Vielzahl von Maßnahmen zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe an. Dazu gehören die betriebliche Qualifizierung und Weiterbildung, die private berufliche Weiterbildung sowie die Bildungsberatung. Gleichzeitig bietet das Unternehmen etwa Angebote zur Altersteilzeit oder der Freistellung aus Zeit-Wertpapier an.
404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer Karriereentwicklung erhalten		Unter Berücksichtigung von Chancengleichheit und Gleichbehandlung führen die disziplinarischen Führungskräfte für alle Mitarbeitenden der AUDI AG mit variablem Leistungsentgelt sowie für die Mitarbeitenden im außertariflichen Bereich ein jährliches Beurteilungsgespräch durch.
<b>Wesentliches Thema: Unternehmenskultur, Integration und Vielfalt</b>			
<b>GRI 405 Diversität und Chancengleichheit 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<u>Weitere Informationen GRI</u>
405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	123 ff.	405-1 a) i. Geschlecht: AR: 40 % (8) Frauen, 60 % (12) Männer Vorstand: 14,3 % (1) Frauen, 85,7 % (6) Männer 405-1 a) ii. Altersgruppen: AR: <30 Jahre: 0 %   30–50 Jahre: 40 %   >50 Jahre: 60 % Vorstand: <30 Jahre: 0 %   30–50 Jahre: 28,6 % (2)   >50 Jahre: 71,4 % (5)
405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern		Die AUDI AG verpflichtet sich durch tarifliche und betriebliche Kollektivvereinbarungen, dass Teil- und Vollzeitmitarbeitende ein gerechtes und faires Entgelt erhalten, es entscheidet allein die Tätigkeit über die Vergütung.
<b>Wesentliches Thema: Verantwortung in der Lieferkette</b>			
<b>GRI 414 Soziale Bewertung der Lieferant_innen 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	93 ff.	<u>Grundsatzerklärung Menschenrechte der AUDI AG</u> <u>Volkswagen Code of Conduct für Geschäftspartner</u>
414-1	Neue Lieferant_innen, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	93 ff.	Jedes Unternehmen, das mit Audi zusammenarbeiten möchte, muss sich an die verbindlichen Leitprinzipien des Code of Conduct für Geschäftspartner des Volkswagen Konzerns halten. Dieser Verhaltenskodex macht den Geschäftspartner_innen von Audi klare Vorgaben für Compliance, Umwelt und Soziales und bildet auch die Basis für das Nachhaltigkeitsrating (Sustainability-Rating bzw. S-Rating). Grundsätzlich ist ein positives S-Rating notwendig, um mit der Volkswagen AG oder einer Konzernmarke eine Geschäftsbeziehung eingehen zu können.



	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	93 ff.	Jedes Unternehmen, das mit Audi zusammenarbeiten möchte, muss sich an die verbindlichen Leitprinzipien des Code of Conduct für Geschäftspartner des Volkswagen Konzerns halten. Dieser Verhaltenskodex macht den Geschäftspartner_innen von Audi klare Vorgaben für Compliance, Umwelt und Soziales und bildet auch die Basis für das Nachhaltigkeitsrating (Sustainability-Rating bzw. S-Rating). Grundsätzlich ist ein positives S-Rating notwendig, um mit der Volkswagen AG oder einer Konzernmarke eine Geschäftsbeziehung eingehen zu können.
<b>Wesentliches Thema: Fahrzeugsicherheit</b>			
<b>GRI 416 Kundengesundheit und -sicherheit 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	68 ff.	
416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit		Der Audi Qualitätsanspruch orientiert sich auch und besonders am gesellschaftlichen Wandel, an Kundenanforderungen, an gesetzlichen und behördlichen Vorgaben sowie an den unternehmensinternen verbindlichen Verhaltensgrundsätzen. Alle Geschäftsbereiche fassen ihre Qualitätsansprüche in Ziele, steuern diese eigenverantwortlich über Kenngrößen, unterliegen unabhängigen Kontrollen und tragen zum Erreichen der Unternehmensziele bei. Audi legt besonderes Augenmerk darauf, hochwertige und sichere Fahrzeuge zu produzieren. So werden alle Produkt- und Dienstleistungskategorien auf ihre Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit geprüft, bevor eine Auslieferung an den_die Kund_in erfolgt. Auch nach der Auslieferung an die Kund_innen behält Audi seine Produkte im Auge – ganz im Sinne der Produktbeobachtungspflicht. Im Auftrag des Vorstands untersucht der Ausschuss für Produktsicherheit (APS) Themenmeldungen für ausgelieferte Fahrzeuge und Produkte und leitet Maßnahmen ein, wenn die Anforderungen an die notwendige Produktsicherheit oder Vorschriftenkonformität nicht gegeben sind. Analog steuert der APS die Beantwortung von Anfragen von Behörden und Verbraucherschutzverbänden auf dem Gebiet der Produktsicherheit und -konformität, wenn bereits in Verkehr gebrachte Fahrzeuge und Produkte betroffen sind.

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassung
416-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit		<p>Im Rahmen der kontinuierlichen Entwicklung und Verbesserung ist insbesondere neben Schnittstellen zum Umwelt-Compliance-Management-System (ECMS), Product Compliance Management System (PCMS) und dem Ausschuss für Produktsicherheit (APS) auch die Schnittstelle zum Compliance-Management-System (CMS) hervorzuheben. Ziele sind hier u.a. Informationen über Prozessschwächen auszutauschen, gegebenenfalls Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten und somit die Compliance-Risiken von Produktsicherheit und Produktkonformität zu minimieren. Audi hat 2020 begonnen, Produktintegrität und das Product Compliance Management System (PCMS) als Ordnungsrahmen zur Gewährleistung von Produktintegrität im Unternehmen zu etablieren. Nach Start des Regelbetriebs in 2021 stand 2022 die Weiterentwicklung des PCMS im Fokus. Durch Einhaltung der Regelungen in der Unternehmensrichtlinie U_059 sorgen alle Mitarbeitenden dafür, Produktintegritätsrisiken zu minimieren. Auf Basis der Unternehmensrichtlinie U_002 beobachtet Audi seine Produkte auch nach dem Inverkehrbringen. Ergeben sich hier Hinweise auf mögliche Abweichungen bezüglich der erforderlichen Produktsicherheit oder -konformität, sorgt der APS für die notwendige Sachverhaltsaufklärung und leitet gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen in Abstimmung mit den zuständigen Landesbehörden ein. Dies schließt auch etwaige erforderliche Produktkorrekturen mit ein.</p> <p>Aus Vertraulichkeitsgründen können keine konkreten Kennzahlen berichtet werden.</p>
<b>Wesentliches Thema: Verantwortungsbewusste Digitalisierung</b>			
<b>GRI 418 Schutz der Kundendaten 2016</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	71 f.	
418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten		Wie auch im Vorjahr kam es 2022 zu keiner begründeten Beschwerde in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten.
<b>Wesentliches Thema: Neue Mobilitätskonzepte</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<a href="http://www.audi.com/de/innovation/concept-cars.html">www.audi.com/de/innovation/concept-cars.html</a>
<b>Wesentliches Thema: Stakeholder-Orientierung und langfristige Kundenbeziehungen</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	19	<a href="http://www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html">www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html</a>
<b>Wesentliches Thema: Gesellschaftliches Engagement</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021 Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen		<a href="http://www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/employees-and-society/corporate-citizenship.html">www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/employees-and-society/corporate-citizenship.html</a>



Für die AUDI AG hat die Weiterentwicklung ihrer Produkte und Services einen sehr hohen Stellenwert. Dies gilt auch für den Audi Report. Über den QR-Code gelangen Sie auf die Website des Audi Reports und zu einer Umfrage. Ihr Feedback ist uns wichtig!



# Impressum

## AUDI AG

Financial Communication/  
Analytics, Investor Relations  
I/FU-23

Auto-Union-Straße 1  
85045 Ingolstadt  
Deutschland

## E-Mail:

[ir@audi.de](mailto:ir@audi.de)  
[www.audi.com/investor-relations](http://www.audi.com/investor-relations)

## LinkedIn:

[www.linkedin.com/company/audi-ag](http://www.linkedin.com/company/audi-ag)

## Konzeption & Layout:

C3 Creative Code & Content GmbH Berlin

Audi SQ8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert) in kWh/100 km: 28,0–24,6 (WLTP); CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 0. Angaben zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und CO<sub>2</sub>-Emissionen bei Spannbreiten in Abhängigkeit von der gewählten Ausstattung des Fahrzeugs. Für das Fahrzeug liegen nur Verbrauchs- und Emissionswerte nach WLTP und nicht nach NEFZ vor.