



# 2024

---

Kombinierter Geschäfts-  
und Nachhaltigkeitsbericht



Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert): 21,1–18,04 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

## Liebe Leserinnen, Liebe Leser,

die Veröffentlichung unseres Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts 2024 fällt in eine Zeit, in der Deutschland und Europa mit Sorge auf ihre internationale Wettbewerbsfähigkeit blicken. Die Automobilindustrie als Wirtschaftsmotor und einer der größten Arbeitgeber steht dabei besonders im Fokus – und in der Verantwortung. Auch die Geschäftsentwicklung des Audi Konzerns im vergangenen Jahr spiegelt die schwierige Gesamtlage wider.

Die kritische Bestandsaufnahme teile ich, doch es gibt auch gute Nachrichten: Das Vordringen neuer Wettbewerber in den Automobilmarkt zeigt, wie attraktiv es weiterhin ist, Autos zu bauen. Dabei legen Kunden unvermindert Wert auf Premiumqualität und -design. Gleichzeitig ist das Innovationspotenzial der vergleichsweise jungen Technologie der E-Mobilität bei Weitem nicht ausgeschöpft – gerade in Sachen Effizienz. Auch die Entwicklung von digitalen Features und innovativer Software im Auto bietet uns ganz neue Möglichkeiten. Audi mit dem Markenkern „Vorsprung durch Technik“ ist bereit, diese Chancen für sich und seine Kunden zu nutzen.

2024 haben wir damit bereits begonnen: Als Ergebnis einer beeindruckenden Teamleistung haben wir erfolgreich unsere Modelloffensive gestartet. Ende 2025 werden es insgesamt mehr als 20 neue Modelle sein – die Hälfte davon elektrisch. Der Audi Q6 e-tron und der Audi A6 e-tron markieren Meilensteine in der Leistungsfähigkeit von elektrischen Antrieben. Zudem hebt die neue zukunftsfähige Softwarearchitektur digitale Features und Konnektivität in unseren Modellen auf das nächste Level. Mit den Audi A5-, A6- und Q5-Modellen haben wir parallel eine komplett neue Generation an Verbrennern und Plug-in-Hybriden an den Start gebracht. Damit sind wir für den Weg hin zu einem rein elektrischen Angebot robust und zugleich flexibel aufgestellt.

Neben der Erneuerung unseres Portfolios haben wir auch einen fundamentalen Erneuerungskurs im Unternehmen eingeschlagen. Mit schlankeren Prozessen und schnelleren Entscheidungen nehmen wir im verstärkten globalen Wettbewerb Tempo auf. Wir verändern von Grund auf die Art, wie wir Autos entwickeln. Denn die Autos von morgen entstehen nicht in den Strukturen von gestern.

Die Neuorganisation unserer Technischen Entwicklung und unserer Baureihen zum 1. Januar 2025 ist ein Paradigmenwechsel hin zur softwarezentrierten Entwicklung, also dem Software-Defined Vehicle, und dabei der Auftakt für weitreichende Veränderungen im gesamten Unternehmen.

Mehr Geschwindigkeit gewinnen wir auch durch gezielte Kooperationen und neue Formen der Zusammenarbeit: Mit dem Launch der neuen Schwestermarke AUDI für E-Modelle in China waren wir erneut Pionier im chinesischen Markt und haben zusammen mit unserem Joint-Venture-Partner SAIC einen progressiven Schritt gewagt, um technikaffine Zielgruppen zu erreichen. Zudem fertigen wir seit Ende 2024 in unserem neuen Werk in Changchun mit dem Partner First Automotive Works (FAW) E-Modelle speziell für den chinesischen Markt. Und um beim Software-Defined Vehicle schneller nach vorn zu kommen, hat der Volkswagen-Konzern mit dem US-Elektroautohersteller Rivian ein Joint Venture gegründet. Die Kooperation – in der Audi eine führende Rolle übernimmt – wird Audi helfen, Tempo in dieser wettbewerbsentscheidenden Disziplin aufzunehmen. Gemeinsam werden wir schnell, kostengünstig und effizient hochleistungsfähige Softwarearchitekturen entwickeln.

All diese Schritte zeigen: Audi hat die richtigen Antworten auf die neuen Realitäten. Das gesamte Team gestaltet die Zukunft mit großer Veränderungsbereitschaft.

Unser übergeordnetes Ziel ist dabei eine nachhaltige Entwicklung. Denn wir tragen Verantwortung über unser eigenes Wirken hinaus – für Mitarbeitende und deren Familien, für Lieferanten, Partner und auch für nachfolgende Generationen und unseren Heimatstandort Deutschland sowie unsere internationalen Produktionsstandorte.

Für mich ist unsere Geschäftsentwicklung 2024 somit das Ergebnis großer Veränderungen und unseres Aufbruchs hin zu neuer Stärke. Vor allem aber ist es Motivation, unseren Erneuerungskurs weiter zu beschleunigen. 2025 setzen wir unsere Modelloffensive fort und werden Ende des Jahres das jüngste Portfolio im Wettbewerb haben. Mit dem Mut, neue Wege zu gehen, und dem Vertrauen in unsere traditionellen Stärken werden wir weiterhin technologisch Maßstäbe setzen.

Ihr Gernot Döllner

Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG



GRI 2-2, 2-3, 2-4, 2-5

# Über diesen Bericht

**D**er kombinierte Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht des Audi Konzerns (nachfolgend Audi Report genannt) liefert Informationen zu wesentlichen Geschäfts- und Nachhaltigkeitsaktivitäten im Jahr 2024. Der Audi Report steht auf der offiziellen Audi Website [audi.com](https://www.audi.com) sowie im [Audi MediaCenter](#) als PDF zur Verfügung und enthält Verlinkungen zu weiterführenden Online-Informationen. Darüber hinaus bietet Audi ein Quarterly Update sowie das Fact Pack als Download auf der [audi.com](https://www.audi.com) an. Diese Dokumente enthalten wichtige finanzielle Kennzahlen.

Die Informationen und Daten wurden nach bestem Wissen und Gewissen und frei von wesentlichen Fehlern für den Audi Report 2024 zusammengetragen. Im etwaigen Falle unzureichender Datenlage wurde eine entsprechende Auslassungserläuterung gemäß GRI-Standards verfasst.

Die Angaben im Bericht beziehen sich auf den Audi Konzern<sup>1</sup>. 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.

Der Bericht ist auf Deutsch und Englisch verfügbar. Im Falle von Abweichungen zwischen den Versionen ist das deutsche Dokument maßgebend.

Redaktionsschluss: 20. Februar 2025

Veröffentlichung: 18. März 2025

Veröffentlichung des letzten Berichts: 19. März 2024

Berichtszyklus: jährlich

## Standard der ESG-Berichterstattung

Seit 2024 regelt die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) die Pflicht der Nachhaltigkeitsberichterstattung für Unternehmen in der EU.<sup>2</sup> Diese sollen in ihren Lageberichten detailliert zu nichtfinanziellen Informationen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance berichten. Wie auch beim finanziellen Reporting sollten sich Nachhaltigkeitsberichte auf aussagekräftige Informationen und Themen konzentrieren, die für Stakeholder<sup>3</sup> relevant und bewertbar sind. Diese Eingrenzung wird als „Wesentlichkeit“ bezeichnet. Auch der Standard für Nachhaltigkeitsberichterstattung der Global Reporting Initiative (GRI) stellt diese Anforderung an das ESG-Reporting von Unternehmen.

Audi veröffentlicht freiwillig einen Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht, der finanzielle und ESG-Aspekte kombiniert. Der Audi Report orientiert sich am international verbreiteten GRI Standard und greift zudem Aspekte der europäischen CSRD, insbesondere geforderte Kennzahlen, auf und berichtet entlang der für die GRI und die CSRD wesentlichen Themen.

## Neudarstellung von Informationen

2024 führte die AUDI AG erstmalig eine Wesentlichkeitsanalyse durch, die in ihrer Umsetzung den Vorgaben der CSRD entspricht. Mit dieser Vorgehensweise sind auch die GRI-Standards an eine Wesentlichkeitsanalyse erfüllt.

Zudem wurden ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen im Audi Report 2024 erstmalig nach den Vorgaben der CSRD ermittelt. Wurden in den Vorjahren bereits ähnliche Kennzahlen berichtet, bei denen sich dadurch nun die Berechnungsgrundlage bzw. der Reportingscope geändert hat, ist dies entsprechend mit einer Fußnote gekennzeichnet. Bei erstmalig in 2024 erhobenen Kennzahlen sind keine Vergleichswerte angegeben.

## Prüfungsvermerke der ESG-Berichterstattung

Der Audi Konzern berichtet in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024. Die Auswahl der zu berichtenden Angaben erfolgte auf Basis der 2024 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse. Für den „Content Index – Essentials Service“ überprüfte GRI Services, ob der GRI-Index in einer Art und Weise umgesetzt wurde, die den Anforderungen an die Berichterstattung „in Übereinstimmung mit den GRI-Standards“ entspricht und ob die Informationen im Index klar dargestellt und für Stakeholder<sup>3</sup> zugänglich sind.

Zusätzlich hat Audi eine Wirtschaftsprüfung beauftragt, eine Prüfung ausgewählter Nachhaltigkeitskennzahlen für das Jahr 2024 im Audi Report durchzuführen. Die geprüften Kennzahlen sind jeweils durch ein rotes Häkchen „✓“ kenntlich gemacht. Die ausgewählten Nachhaltigkeitskennzahlen aus dem Berichtszeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 wurden einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

## Redaktionelle Hinweise

Ausschließlich zum Zweck der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechterspezifische Schreibweise sowie auf eine Mehrfachbezeichnung verzichtet. Alle Personenbezeichnungen sollen dennoch als geschlechtsneutral angesehen werden und es sind ausdrücklich alle Geschlechter und Identitäten gemeint.

## Ansprechpartner für den Audi Report

Robert Schwarzl

Head of Financial Communication / Analytics,

Investor Relations AUDI AG

E-Mail: [ir@audi.de](mailto:ir@audi.de)

Website: [audi.com/investor-relations](https://www.audi.com/investor-relations)

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

<sup>2</sup> Von der Berichtspflicht sind nur bestimmte Kapitalgesellschaften und Personengesellschaften mit ausschließlich haftungsbeschränkten Gesellschaftern betroffen. Die Anforderungen gelten für Geschäftsjahre beginnend ab dem 1. Januar 2024 zunächst für einen eingeschränkten Kreis von Unternehmen, der dann sukzessive erweitert wird. Die CSRD war in Deutschland zum Redaktionsschluss noch nicht in nationales Recht überführt. Der Audi Konzern berichtet dennoch freiwillig zu ESG-Themen. Er bleibt voraussichtlich auch in Zukunft von einer CSRD-Berichtspflicht ausgenommen, da die Berichtspflichten über den Volkswagen-Konzern als Muttergesellschaft abgedeckt werden.

<sup>3</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: Kunden, Analysten und Investoren, Presse und Medien, Geschäftspartner, Mitarbeitende, Anwohner und Nachbarn, Politik und Verbände sowie Organisationen von Arbeitnehmenden, den wissenschaftlichen Bereich und Nachhaltigkeitsexperten 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.

# Inhalt

## Audi Report 2024

Kombinierter Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht

Audi A6 Avant e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 17,5–14,4 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

## Strategie & Unternehmen

### 06 Kurzporträt

Werke, Produktionszahlen und Modelle 2024: Wichtige Fakten zur Markengruppe Progressive

### 10 Audi in der Offensive

Mit der Audi Agenda hat das Vorstandsteam wichtige Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt. Neue Modelle, Technologien und Partnerschaften belegen 2024 erste Erfolge des Programms

### 28 Markengruppe Progressive

Strategien, Produktneuheiten und Erfolge: Das sind Highlights der Marken Bentley, Lamborghini und Ducati aus dem Jahr 2024

## Finanz

### 33 Kennzahlen im Überblick

Umsatzerlöse, RoS und Cashflow: Finanzielle Highlights 2024 und Prognose für die Markengruppe Progressive für 2025

### 40 Finanzielle Lage

Analyse der finanziellen Performance des Audi Konzerns im Geschäftsjahr 2024

### 48 EU-Taxonomie

Audi berichtet freiwillig nach dem Klassifizierungssystem für ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten: Die wichtigsten Ergebnisse und Aktivitäten

## ESG

### 61 Wesentlichkeitsanalyse

15 Themen zeigen, was Audi und den Stakeholdern wichtig ist und welchen Einfluss das Unternehmen auf Umwelt und Gesellschaft hat

### 66 Environmental

Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft, Verminderung von Umweltverschmutzungen: Wie Audi wesentlichen Umweltthemen begegnet

### 108 Social

Wie kommt Audi seiner Verantwortung in der Lieferkette nach, was prägt die Unternehmenskultur und welche Priorität hat Fahrzeugsicherheit? Einblicke in die wesentlichen Themen im Bereich „Soziales“

### 142 Governance

So sichert Audi seine nachhaltige Unternehmensentwicklung und -führung und stärkt Compliance sowie Integrität

## Anhang

160 UN Global Compact und die UN-Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs)

161 Verbrauchs- und Emissionsangaben

163 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

165 GRI-Index

180 Impressum

## Top-4-Themen online



**Recycling:** Audi setzt in der frühen Entwicklungsphase zunehmend auf Kreislaufwirtschaft [audi.com](https://www.audi.com)



**Verkehrssicherheit:** Ein Besuch bei den Audi Experten für aktive Sicherheitsfunktionen [audi.com](https://www.audi.com)



**Nachhaltige Mobilität:** Felix Neureuther und Rüdiger Recknagel im Interview [audi.com](https://www.audi.com)



**Audi Original Austauschteile:** Mithilfe industrieller Aufbereitung Bauteile wiederverwenden [audi.com](https://www.audi.com)



# Strategie & Unternehmen

---

06 // Kurzporträt

10 // Audi in der Offensive

28 // Markengruppe Progressive



## Standortübersicht für das Jahr 2024

# Kurzporträt

Der Audi Konzern weltweit: Aktiv in mehr als 100 Märkten







Die Markengruppe Progressive<sup>1</sup> mit den Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati steht für herausragende Performance, wegweisende Technologien, faszinierende Designs und starke Emotionen. Mit Fahrzeugen aus dem Premium-, Luxus- und Super-sportsegment macht der Audi Konzern seit Jahrzehnten individuelle Mobilität auf einzigartige Weise erfahrbar. Im Zentrum dabei: die Zufriedenheit von Kunden, Premiumqualität in Verbindung mit ökologischer, sozialer und ökonomischer Nachhaltigkeit.

Das Geschäftsmodell des Audi Konzerns umfasst die Entwicklung, Produktion sowie den Vertrieb von Fahrzeugen und die damit korrespondierenden Services. Die Steuerung der Markengruppe Progressive<sup>1</sup> erfolgt durch die AUDI AG.

Weltweit waren zum Stand 31. Dezember 2024 88.604 Mitarbeitende für den Audi Konzern tätig, davon 56.428 in Deutschland. Der Stammsitz des Audi Konzerns befindet sich in Ingolstadt.

Die Markengruppe Progressive<sup>1</sup> ist weltweit mit ihren Vertriebspartnerunternehmen in mehr als 100 Märkten präsent und produzierte mit ihren Partnerfirmen im Jahr 2024 an 22 Standorten<sup>3</sup> in 13 Ländern.

## Überblick der Auslieferungen an Kunden 2024<sup>2</sup>

 Audi	 BENTLEY	 LAMBORGHINI	 DUCATI
<b>1.671.218</b> (1.895.240)	<b>10.643</b> (13.560)	<b>10.687</b> (10.112)	<b>54.495</b> (58.224)

## GRI 2-1, GRI 2-6

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

<sup>2</sup> Die Werte für Kraftstoff- und Stromverbräuche sowie die CO<sub>2</sub>-Emissionen: siehe [Seite 161–162](#). Nicht spezifisch ausgewiesen sind allroad, PHEV und CNG (g-tron).

<sup>3</sup> Standorte Stand 31. Dezember 2024. Im Berichtszeitraum ist der Produktionsstandort Map Yang Phon (Ducati Motor (Thailand) Co., Ltd.) neu hinzugekommen. Der Produktionsstandort Amphur Pluakdaeng ist entfallen.



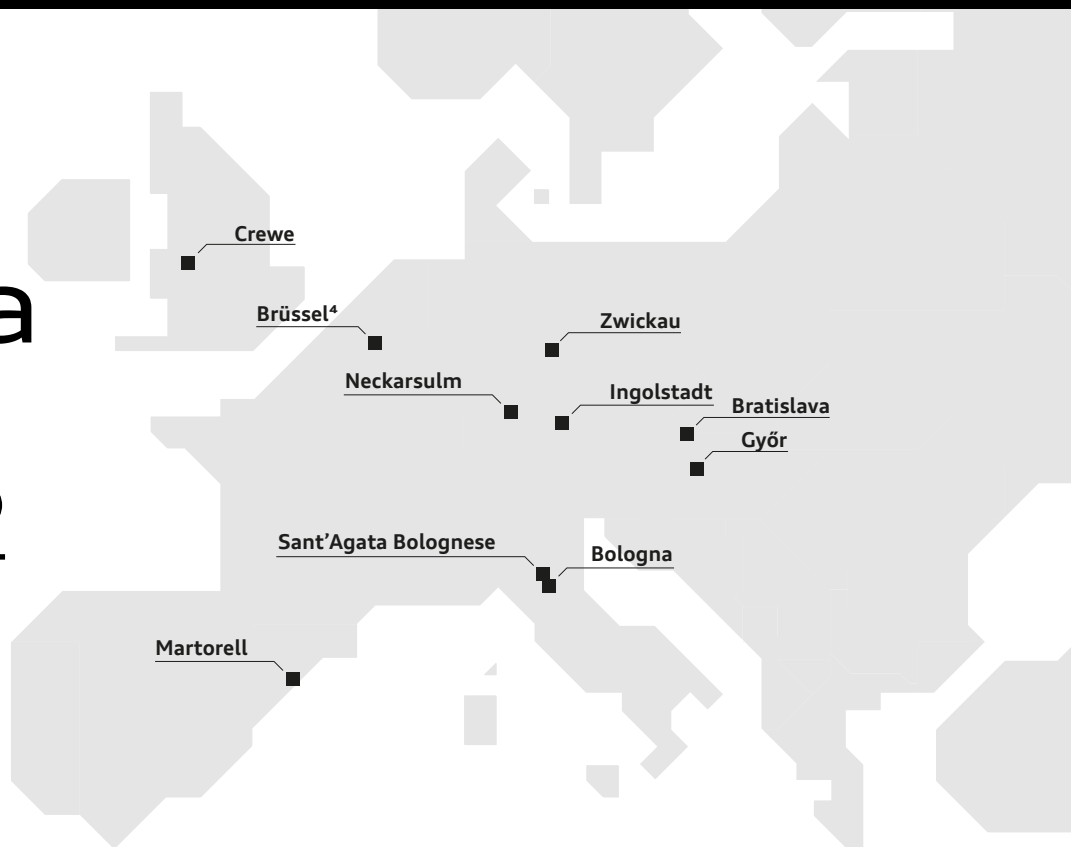
# Europa

Produzierte Automobile:

# 930.302

Produzierte Motorräder:

# 49.857



■ ■ ■ ■ □

## 11.224

**Crewe, Vereinigtes Königreich**  
**Bentley Motors Ltd.**  
 Bentayga  
 Continental GT,  
 Continental GTC  
 Flying Spur

■ ■ □ □ □

## 15.212

**Brüssel, Belgien**  
**AUDI BRUSSELS S.A./N.V.<sup>4</sup>**  
 Q4 SUV e-tron  
 Q8 SUV e-tron, SQ8 SUV e-tron  
 Q8 Sportback e-tron,  
 SQ8 Sportback e-tron

■ ■ ■ □ □

## 135.307

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

■ ■ ■ □ □

## 86.507

**Zwickau, Deutschland**  
**Volkswagen AG**  
 Q4 SUV e-tron, Q4 Sportback e-tron

■ ■ ■ ■ □

## 336.783

**Ingolstadt, Deutschland, AUDI AG**  
 A3 allstreet  
 A3 Limousine, S3 Limousine,  
 RS 3 Limousine  
 A3 Sportback, S3 Sportback,  
 RS 3 Sportback  
 A4 allroad quattro  
 A4 Avant, S4 Avant, RS 4 Avant  
 A4 Limousine, S4 Limousine  
 A5 Coupé, S5 Coupé, RS 5 Coupé  
 A5 Sportback, S5 Sportback,  
 RS 5 Sportback  
 A6 Avant e-tron, S6 Avant e-tron  
 Q2 SUV, SQ2 SUV  
 Q6 SUV e-tron, SQ6 SUV e-tron

■ ■ ■ □ □

## 103.070

**Bratislava, Slowakei**  
**VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.**  
 Q7 SUV, SQ7 SUV  
 Q8 SUV, SQ8 SUV, RS Q8 SUV

■ ■ ■ ■ □

## 161.985

**Győr, Ungarn, Audi Hungaria Zrt.**  
 Q3 SUV, RS Q3 SUV  
 Q3 Sportback, RS Q3 Sportback

■ ■ □ □ □

## 12.200

**Sant'Agata Bolognese, Italien**  
**Automobili Lamborghini S.p.A.**  
 Huracán Coupé, Huracán Spyder  
 Revuelto Coupé  
 Urus

■ ■ □ □ □

## 49.857

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

■ ■ ■ □ □

## 68.014

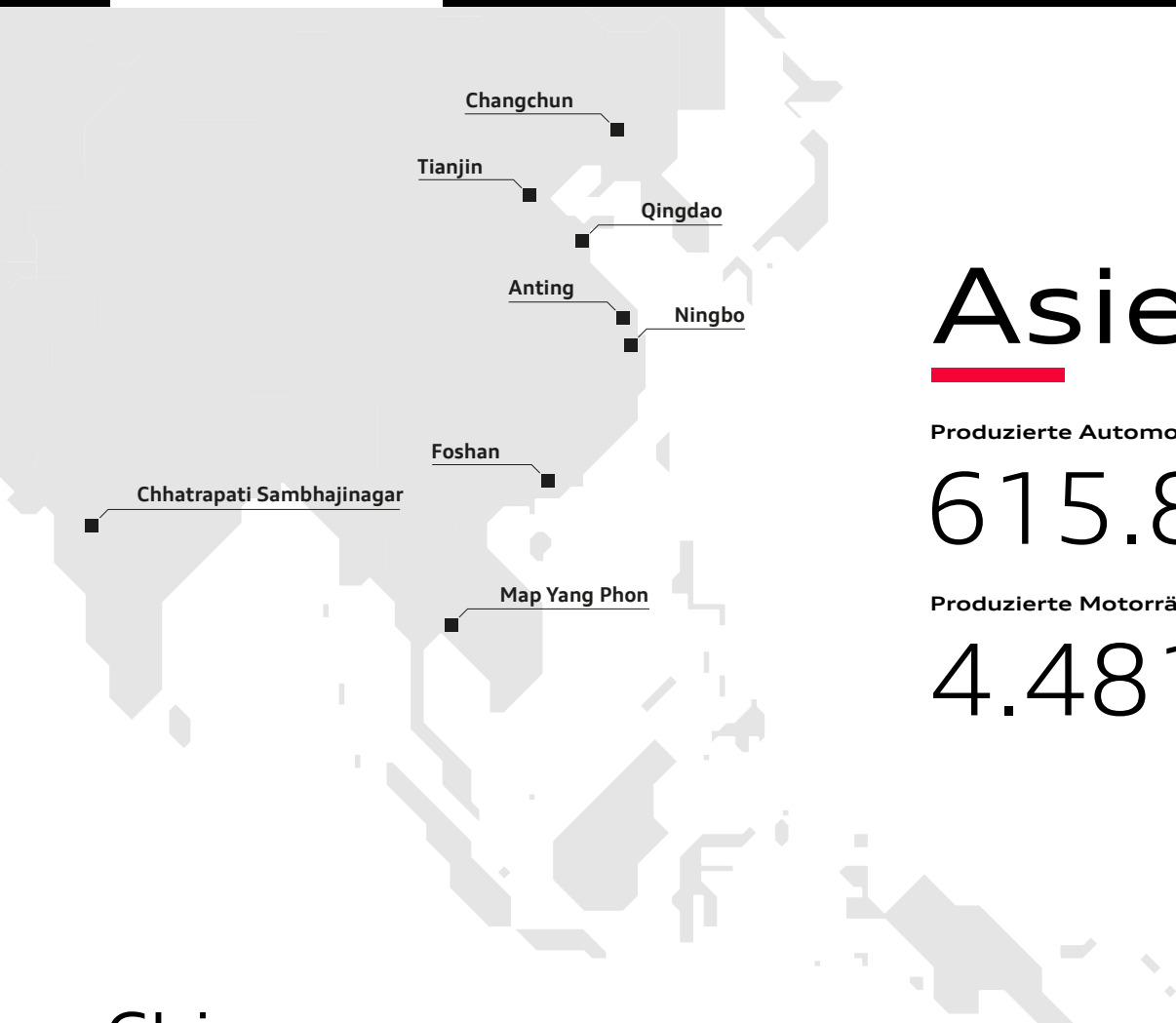
**Martorell, Spanien, SEAT, S.A.**  
 A1 allstreet, A1 Sportback  
 RS 3 Limousine

## Legende

2024 produzierte Fahrzeuge

■ ■ ■ ■ ■ — 450.001 bis 700.000  
 ■ ■ ■ ■ □ — 150.001 bis 450.000  
 ■ ■ ■ □ □ — 50.001 bis 150.000  
 ■ ■ □ □ □ — 10.001 bis 50.000  
 ■ □ □ □ □ — 0 bis 10.000

<sup>4</sup> Die Produktion im Werk Brüssel wurde Ende Februar 2025 eingestellt.



# Asien

Produzierte Automobile:

615.853

Produzierte Motorräder:

4.481

## China

608.536

**Changchun, China**  
**FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.**  
 A4 L Limousine  
 A6 L Limousine  
 Q5 L SUV  
 Q5 L Sportback

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

**Ningbo, China**  
**SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd.**  
 Q6

**Tianjin, China**  
**FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd.**  
 Q3 SUV  
 Q3 Sportback

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

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

4.481  
**Map Yang Phon, Thailand**  
**Ducati Motor (Thailand) Co., Ltd.**  
 DesertX, Diavel, Hypermotard, Monster, Multistrada, Panigale (Superbike), Scrambler, Streetfighter, SuperSport

7.317  
**Chhatrapati Sambhajnagar, Indien**  
**ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited**  
 A4 Limousine  
 A6 Limousine  
 Q3 SUV, Q3 Sportback  
 Q5 SUV  
 Q7 SUV

## Legende

2024 produzierte Fahrzeuge

- ■ ■ ■ ■ — 450.001 bis 700.000
- ■ ■ ■ □ — 150.001 bis 450.000
- ■ ■ □ □ — 50.001 bis 150.000
- ■ □ □ □ — 10.001 bis 50.000
- □ □ □ □ — 0 bis 10.000



# Nord- und Südamerika

San José Chiapa

Manaus

São José dos Pinhais

Córdoba

Produzierte Automobile:

145.997

Produzierte Motorräder:

1.618

■ ■ ■ ■ □

144.638

San José Chiapa, Mexiko  
Audi México S.A. de C.V.  
Q5 SUV, SQ5 SUV  
Q5 Sportback, SQ5 Sportback

■ □ □ □ □

1.359<sup>5</sup>

São José dos Pinhais, Brasilien  
Audi do Brasil Indústria e  
Comércio de Veículos Ltda.  
Q3 SUV  
Q3 Sportback

■ □ □ □ □

1.080

Manaus, Brasilien  
DUCATI DAFRA da Amazônia  
Indústria e Comércio de  
Motocicletas Ltda.  
DesertX, Diavel,  
Multistrada,  
Panigale (Superbike),  
Scrambler,  
Streetfighter

■ □ □ □ □

538<sup>6</sup>

Córdoba, Argentinien  
Volkswagen Argentina S.A.  
DesertX, Multistrada,  
Scrambler

## Legende

2024 produzierte Fahrzeuge

■ ■ ■ ■ ■	— 450.001 bis 700.000
■ ■ ■ ■ □	— 150.001 bis 450.000
■ ■ ■ □ □	— 50.001 bis 150.000
■ ■ □ □ □	— 10.001 bis 50.000
■ □ □ □ □	— 0 bis 10.000

<sup>5</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 São José dos Pinhais transportiert. Die Montage erfolgt nach den technischen und qualitativen Vorgaben der AUDI AG.

<sup>6</sup> Fertigung von Completely-Knocked-Down(CKD)-Fahrzeugen. Bei diesem Verfahren werden die Motorräder in ihrem Ursprungsland Italien in Teilesätze zerlegt und im Anschluss an den Transport nach Argentinien in Córdoba montiert.

# Audi in der Offensive



Im Jahr 2024 hat Audi zahlreiche neue Modelle und innovative Technologien präsentiert und damit unterstrichen, welchen Anspruch das Unternehmen verfolgt: einzigartige Produkte und kompromisslose Qualität. Gleichzeitig befindet sich Audi in der größten Transformation seiner Geschichte. Mit der Audi Agenda hat das Vorstandsteam wichtige Weichen für eine erfolgreiche Zukunft gestellt. 2024 zeigte das Programm erste Erfolge, 2025 wird ganz im Zeichen der Umsetzung stehen.



Als zweite Modellfamilie auf der Premium Platform Electric (PPE) greifen alle Varianten des Audi A6 e-tron die bekannten Produktstärken der PPE mit Blick auf Performance, Reichweite, Effizienz und Laden auf: Audi A6 Sportback e-tron performance<sup>1</sup>, Audi A6 Avant e-tron performance<sup>2</sup> und Audi S6 Sportback e-tron<sup>3</sup> (v. r. n. l.).



**V**olle Ladung Eleganz“<sup>4</sup> titelt die Fachpresse über die neuen Audi A6 e-tron Modelle und lobt sie als „Businessklasse mit der bestechenden Kombination von hoher Akkukapazität und satter Ladeperformance“<sup>5</sup>. Für Audi war die Präsentation der neuen Audi A6 e-tron Modelle im Juli 2024 ein weiterer wichtiger Meilenstein einer breit angelegten Modelloffensive. Sie zeigen, wofür Audi steht: emotionales Design, Qualität, sportliche Performance, Fahrdynamik und -komfort sowie ein digitales Kundenerlebnis.

#### Audi Agenda: mit großem Tempo vorangetrieben

Innovative und begeisternde Fahrzeuge sind eine der vier Säulen der Audi Agenda. Mit dem Transformations- und Strategieprogramm, welches der Vorstand 2023 ins Leben gerufen hat, geht das gesamte Audi Team kurz- und langfristig wichtige Themen an: Produkt, Technologie, Marke und die Kernmärkte Nordamerika und China stehen im Fokus. „Audi befindet sich in der größten Transformation seiner Geschichte“, sagt Audi CEO Gernot Döllner. „Mit der Audi Agenda haben wir den Start dieser Transformation rechtzeitig eingeleitet und treiben die Umsetzung mit großem Tempo voran.“

Auch Nachhaltigkeit spiele dabei eine immer größere Rolle. „Wir wollen das in unseren Fahrzeugen erlebbar machen: mit einem elektrifizierten Portfolio, über effiziente und gleichzeitig performante Antriebe, leistungsfähige Batterien und alltagstaugliche Ladeperformance.“ Dabei denke Audi auch über die Nutzungsphase hinaus. Beispielsweise wird in ersten Fahrzeugprojekten bereits bei der Entwicklung auf die Kreislauffähigkeit der eingesetzten Materialien und die spätere Recyclingfähigkeit von Fahrzeugteilen geachtet.

#### Audi A6 e-tron setzt neue Maßstäbe

Der neue Audi A6 Sportback e-tron<sup>6</sup> steht beispielhaft für Audi Modelle der Zukunft. Sein Design unterstreicht nicht nur das progressive Markenimage. Es sorgt auch für mehr Effizienz. Mit seinem außergewöhnlich niedrigen cw-Wert von 0,21 ist der Audi A6 Sportback e-tron<sup>6</sup> in puncto Aerodynamik der beste Audi aller Zeiten und das aktuell beste Fahrzeug im Volkswagen-Konzern. Das macht ihn auch besonders effizient. Mit bis zu 756 Kilometern Reichweite (WLTP) ist der Audi A6 Sportback e-tron performance<sup>1</sup> ➔

#### Die Audi Agenda

### Im Fokus: Produkt, Technologie, starke Marke und die Märkte China und Nordamerika

Mit der Audi Agenda fokussiert das Unternehmen auf das, was Kunden wichtig ist: Produkt, Technologie und Marke. Das gilt weltweit, muss aber für die Kernmärkte Europa, China und Nordamerika unterschiedlich ausgeprägt werden. In Europa will das Unternehmen seine etablierte Position im Premiumwettbewerb festigen. Im Markt China hat sich Audi mit den Partnerunternehmen SAIC und FAW stark aufgestellt und entwickelt gemeinsam mit weiteren lokalen Partnern Fahrzeuge und Funktionen speziell für die Kunden vor Ort. Im nordamerikanischen Markt will Audi in den kommenden Jahren von den zahlreichen Modelleinführungen profitieren und prüft zudem weitere Lokalisierungsoptionen. Dabei ist die Audi Agenda der Fahrplan für das gesamte Audi Team und adressiert kurz- und langfristige Herausforderungen. Für jedes Handlungsfeld wurden konkrete Arbeitspakete definiert und Verantwortlichkeiten festgelegt. Und es zeigen sich bereits erste Erfolge: Die Weltpremiere des Audi Q6 e-tron im März 2024 markierte den Start der größten Modelloffensive der Firmengeschichte.

<sup>1</sup> Audi A6 Sportback e-tron performance: Stromverbrauch (kombiniert): 15,9–14,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>2</sup> Audi A6 Avant e-tron performance: Stromverbrauch (kombiniert): 17,0–14,8 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>3</sup> Audi S6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,7–15,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>4</sup> Quelle: auto-medienportal.net: [Audi A6 e-Tron: Volle Ladung Eleganz](#)

<sup>5</sup> Quelle: n-tv.de: [Ultraeffizient, ultraschnell: Mit dem neuen Audi A6 E-Tron auf Tour - überrascht er?](#)

<sup>6</sup> Audi A6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,7–13,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A



Eine Innovation von Audi: die virtuellen Außenspiegel<sup>7</sup>, hier im Audi A6 Avant e-tron performance\*.

diesbezüglich das stärkste Modell in seinem Segment. Darauf zählen auch die leistungsstarken und hocheffizienten Elektromotoren, eine neu entwickelte, leichtere und besonders leistungsfähige Hochvoltbatterie, die weiterentwickelte Rekuperationsfähigkeit und die starke Ladeperformance ein. Das ausgeklügelte Thermomanagement der Hochvoltbatterie, das 800-Volt-Bordnetz sowie dessen Ökosystem machen das Laden alltagstauglich. So reichen dem Audi A6 Sportback e-tron performance<sup>1</sup> bereits zehn Minuten an einer Schnellladesäule, um bei einer maximalen Ladeleistung von 270 kW<sup>8</sup> eine Reichweite von bis zu 310 Kilometern (WLTP) zu generieren. Um die Hochvoltbatterie von 10 auf 80 Prozent aufzuladen, genügen lediglich 21 Minuten.<sup>8</sup> Entsprechend lobt die Presse den Audi A6 Sportback e-tron<sup>6</sup> als „Bayerischer Meilenmeister“<sup>9</sup>.

Auch hinsichtlich Fahrdynamik und -komfort setzt die neue Modellfamilie laut der Fachpresse „neue Maßstäbe“<sup>10</sup>. Nach ersten Testfahrten loben Journalisten den Audi A6 e-tron als „beeindruckend kurvenwillig“<sup>10</sup> und zeigen sich begeistert von der „brachialen Kraftentfaltung“<sup>10</sup> bei gleichzeitig exzellentem Fahr- und Geräuschkomfort<sup>11</sup>. Eine exakt definierte Abstimmungsphilosophie im Fahrwerk ist schon lange Teil der Audi DNA. Zusätzlich ermöglicht die Luftfederung samt geregelter Dämpfung<sup>7</sup> eine große Spreizung zwischen hohem Abrollkomfort und sportlichem Handling. Damit zeigt sich die neue effiziente Audi A6 e-tron Familie alltags- sowie langstreckentauglich und souverän in allen Fahrsituationen. So spricht sie viele unterschiedliche Kundensegmente an. >



” Audi befindet sich in der größten Transformation seiner Geschichte. Mit der Audi Agenda haben wir den Start dieser Transformation rechtzeitig eingeleitet und treiben die Umsetzung mit großem Tempo voran. “

**Gernot Döllner** Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

\* Audi A6 Avant e-tron performance: Stromverbrauch (kombiniert): 16,3 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>1</sup> Audi A6 Sportback e-tron performance: Stromverbrauch (kombiniert): 15,9–14,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>6</sup> Audi A6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,7–13,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>7</sup> Diese Funktion ist optional konfigurierbar und gegen Aufpreis erhältlich.

<sup>8</sup> Die Ladedauer/Ladeleistung der Batterie kann in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren wie zum Beispiel der Umgebungs- und Batterietemperatur, der Verwendung anderer landesspezifischer Stecker, der Nutzung der Vorkonditionierungsfunktion (z. B. einer ferngesteuerten Klimatisierung des Fahrzeugs), der Leistungsverfügbarkeit an der Ladesäule, Ladezustand und Batteriealterung variieren. Die Ladeleistung nimmt mit steigendem Ladezustand ab. Die Ladeverluste sind berücksichtigt.

<sup>9</sup> Quelle: autoflotte.de: [Audi A6 Sportback e-tron: Bayerischer Meilenmeister](#)

<sup>10</sup> Quelle: efahrer.com: [Elektrooberklasse setzt neue Maßstäbe](#)

<sup>11</sup> Quelle: autozeitung: [Hoffnungsträger A6 e-tron: Das Testfahrt-Fazit zum Audi S6 Avant](#)



# > 20 neue Modelle

präsentiert Audi 2024 und 2025. Bis die neuen Modelle weltweit volumen- und ergebniswirksam werden, ist noch viel zu tun. Umso wichtiger ist das Performance Program 14, um Audi finanziell auf Kurs zu halten.



## Jürgen Rittersberger

Mitglied des Vorstands der AUDI AG,  
Finanz, Recht und IT



## Wirtschaftliche Performance als Fundament für Zukunftsfähigkeit

2024 hat sich die konjunkturelle Entwicklung in den Regionen weiter eingetrübt, insbesondere in Deutschland. Zusätzliche Herausforderungen wie der verschärfte Wettbewerb sowie straffere gesetzliche Vorgaben belasteten die Automobilindustrie. In der Folge mussten zahlreiche Pkw-Hersteller und Zulieferunternehmen ihre Gewinnprognosen anpassen und Strukturmaßnahmen initiieren. Gleichzeitig startete Audi die größte Modelloffensive seiner Geschichte – eine enorme Aufgabe für die gesamte Organisation. In diesem schwierigen Umfeld haben wir Audi auf Kurs gehalten und uns 2024 finanziell robust geschlagen.

Zu den wesentlichen Schritten in den kommenden Jahren wird gehören, Audi im verstärkten globalen Wettbewerb zukunftsfest aufzustellen. Mit der Audi Agenda haben wir einen klaren Plan formuliert und gehen die richtigen Aufgaben an. Wir setzen unsere beispiellose Modelloffensive fort und rücken „Vorsprung durch Technik“, Qualität und Design wieder stärker in den Kern der Marke. Und wir richten unser Geschäftsmodell in China gemeinsam mit unseren Partnern neu aus. All das erfordert umfangreiche finanzielle Mittel. Um diese freizuspielen, haben wir das Performance Program 14 ins Leben gerufen. Das Programm schafft das Fundament für notwendige Investitionen und sichert unsere Profitabilität. Seit Programmstart 2023 konnten wir bereits bedeutende Fortschritte verzeichnen. Dabei ist mir bewusst: Wir haben noch einen harten Weg vor uns und müssen weiterhin konsequent sein, um nachhaltig unsere Renditeziele zu erreichen.

Deshalb treiben wir die grundlegende Transformation von Audi mit aller Kraft voran: Wir verschlanken Strukturen und Prozesse und reduzieren Komplexität, wo immer möglich. Gemeinsam werden wir den Aufbruch und die notwendigen Veränderungen anpacken – und Audi wieder nach vorne führen.

Audi A6 Avant: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 9,1–5,1 l/100 km;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 206–133 g/km; CO<sub>2</sub>-Klassen: G–D

Die Modelle der Audi Q6 e-tron Familie vereinen Alltagstauglichkeit, hohe Emotionalität und Fahrspaß dank sportlicher Antriebe.



Testsieger: Der Audi SQ6 SUV e-tron<sup>12</sup> wurde 2025 mit dem Preis „German Car of the Year“ in der Kategorie New Energy Vehicle ausgezeichnet.

Die Basis für technische Innovationen in Bereichen wie Performance, Laden und Digitalisierung liefert unter anderem die neue Premium Platform Electric (PPE). Entwickelt speziell für E-Modelle ermöglicht ihre Architektur eine flache Batterie und damit optimale Voraussetzungen für ein besonders sportliches Design. Für die PPE wurden ein komplett neuer Antriebsbaukasten sowie eine neue leistungsfähige, modulare Hochvoltbatterie entwickelt. Die Fahrzeugplattform ist flexibel: Sie kann in der Mittel- und Oberklasse für Flachbodenfahrzeuge wie den Audi A6 e-tron ebenso wie für Hochbodenfahrzeuge wie den Audi Q6 e-tron eingesetzt werden. Die Plattformstrategie ermöglicht es Audi, innovative Produkte anzubieten und gleichzeitig Synergien zu heben. So kann sich das Unternehmen stärker auf die Produkteigenschaften fokussieren, die einen Audi ausmachen, unter anderem progressives Design und Premiumfahreigenschaften.

### **Neue Elektronikarchitektur schafft umfangreiches digitales Kundenerlebnis**

Im März 2024 präsentierte Audi mit dem Audi Q6 e-tron das erste Hochbodenfahrzeug basierend auf der PPE. Neben der gemeinsamen Fahrzeugarchitektur teilen sich die Audi A6 e-tron Modelle und die Audi Q6 e-tron Modelle auch eine gemeinsame, komplett neue Elektronikarchitektur (E<sup>3</sup> 1.2).

<sup>12</sup> Audi SQ6 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 18,6–17,2 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A





Das MMI Panoramadisplay, im Curved Design und in OLED-Technologie ausgeführt, besteht aus dem 11,9 Zoll großen Audi virtual cockpit und dem 14,5 Zoll großen MMI Touchdisplay und bildet mit dem 10,9 Zoll großen MMI Beifahrerdisplay eine visuell klar konzipierte digitale Bühne.

Sie ist skalierbar und kommt bei mehreren Marken im Volkswagen-Konzern zum Einsatz. Die jeweiligen Softwarekomponenten wurden von Audi modellspezifisch appliziert. Kernelement der E<sup>3</sup> 1.2 sind fünf Hochleistungsrechner, die alle Fahrzeugfunktionen abdecken – vom Antrieb und den Assistenzsystemen über das Infotainment und die Komfortsysteme bis zu den Sicherheitssystemen und der Backendvernetzung. Alle fünf Rechner sind so dimensioniert, dass sie für zukünftige Funktions- und Systemerweiterungen gerüstet sind. Außerdem ist die neue Elektronikarchitektur ausgelegt für zukünftige Over-the-Air-Updates.

Die E<sup>3</sup> 1.2 ermöglicht unter anderem ein vollvernetztes, digitales Interieur. So kann in Audi A6 e-tron Modellen beispielsweise ein lernender intelligenter Sprachassistent (Audi assistant<sup>13</sup>) eine große Anzahl von Fahrzeugfunktionen steuern, aus dem Verhalten und den Aktionen des Fahrers lernen und prädiktive und situativ angepasste Hinweise geben. Erweitert wird der Audi assistant<sup>13</sup> von der integrierten ChatGPT-Funktion<sup>14</sup>, die Inhalte während der Fahrt vorlesen kann und es ermöglicht, in natürlicher Sprache mit dem Auto zu interagieren. Ein weiteres Highlight: das neue Augmented-Reality-Head-up-Display<sup>15</sup>. Es erzeugt den Eindruck, dass gezeigte Elemente wie Navigationshinweise in bis zu 200 Metern Entfernung schweben und mit der Umwelt interagieren. Die Anzeigen lassen sich schnell erfassen, ohne die fahrende Person zu irritieren oder abzulenken – besonders bei schlechten Sichtverhältnissen eine große Hilfe.

Auch Beifahrer kommen dank eines eigenen Displays mit Privacy Mode auf ihre Kosten. Auf dem optionalen Beifahrerdisplay können sie während der Fahrt Entertainmentinhalte genießen, etwa Filme schauen oder Serien streamen, ohne dass der Fahrer abgelenkt wird. Dank des Stores für Drittanbieter-Apps können Kunden viele ihrer bevorzugten Apps direkt ins Auto laden und auf den Fahrzeugdisplays nutzen. Die Interaktion mit diesen Apps ist teilweise auch über Spracheingaben möglich. Mit dem Angebot „functions on demand“ können Kunden in gewohnter Weise die Funktionen ihres Fahrzeugs wie Fahrerassistenzsysteme oder Soundfunktionen erweitern. „Das digitale Kundenerlebnis muss einfach, intuitiv und innovativ sein – so wie der quattro Antrieb“, sagt Gernot Döllner. „Dahinter steckt High-End-Technologie, die dem Kunden maximalen Fahrspaß und Komfort bietet.“

#### **Flexibel bleiben: Attraktive Verbrenner ergänzen BEV-Angebot**

Die Innovationen im Bereich Digitalisierung und den neuen Innenraum können Audi Kunden auch in Verbrennermodellen erleben. Neben der Erweiterung des rein elektrischen Portfolios bringt Audi eine neue Generation von Modellen mit effizienten Verbrennungsmotoren an den Start. Den Anfang machte die im Juli 2024 vorgestellte Audi A5 Familie in den Karosserievarianten Limousine und Avant. ›

<sup>13</sup> Diese Funktion ist optional und gegen Aufpreis erhältlich. Die Verfügbarkeit ist abhängig von Fahrzeugmodell und Modelljahr. Bestandteil von Audi connect Navigation & Infotainment (IT3). Die Sprachenverfügbarkeit ist länderabhängig. Über die Länder- und Sprachenverfügbarkeiten informieren Sie sich bitte bei einem Audi Partner bzw. im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de). Weiterführende Informationen zum Audi assistant unter [www.audi.de/technologie](http://www.audi.de/technologie).

<sup>14</sup> Bestandteil von Audi connect Navigation & Infotainment (IT3). Die Sprachenverfügbarkeit ist länderabhängig. Über die Länder- und Sprachenverfügbarkeiten informieren Sie sich bitte bei einem Audi Partner bzw. im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de). Weiterführende Informationen zum Audi assistant unter [www.audi.de/technologie](http://www.audi.de/technologie). ChatGPT wird bereitgestellt über Microsoft Azure® OpenAI Service. Microsoft, Azure und ihre Logos sind eingetragene Markenzeichen der Microsoft Corporation in den Vereinigten Staaten von Amerika und/oder anderen Ländern. Der Name „OpenAI“ und die Marke ChatGPT sind Eigentum von OpenAI. Technologiebedingt kann bei KI-Systemen eine fehlerhafte Informationswiedergabe nicht vollständig ausgeschlossen werden. Bei fahrzeugbezogenen Fragen ist im Zweifelsfall immer das Bordbuch zu konsultieren.

<sup>15</sup> Diese Funktion ist optional konfigurierbar und gegen Aufpreis erhältlich. Weiterführende Informationen im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de).





# 400 Mio. EUR

investierte Audi 2022, 2023  
und 2024 in die Aus- und  
Weiterbildung der Mitarbeitenden

Fotos: AUDI AG

## Xavier Ros

Mitglied des Vorstands der AUDI AG,  
Personal



## Im Audi Team treiben wir die Transformation voran

Geopolitische Unsicherheiten, turbulente Finanzmärkte und eine bisher ungekannte Wettbewerbsintensität. Die Automobilindustrie erlebt massive Herausforderungen. Gleichzeitig stemmen wir bei Audi aktuell die wohl größte Transformation der Unternehmensgeschichte. Dabei geht es nicht allein um neue Produkte und Technologien, sondern um eine konsequente Neuausrichtung der gesamten Organisation. Das Ziel und die Richtung sind klar: Wenn wir auch in Zukunft erfolgreich im Wettbewerb agieren wollen, muss Audi schneller und effektiver werden. Dafür haben wir wichtige strukturelle Weichen gestellt. Fokusfelder sind: eine schlanke Organisation mit flachen Hierarchien und klaren Zuständigkeiten, schnelle Entscheidungswege sowie wettbewerbsfähige Kostenstrukturen. Die Transformation der Technischen Entwicklung und der Bauweisen hin zu einer Matrixorganisation markierte den Auftakt für die Reorganisation aller Geschäftsbereiche. 2025 wird dann ganz im Zeichen der Umsetzung stehen.

Themen wie Elektromobilität, Digitalisierung und Nachhaltigkeit verändern auch unsere Arbeitswelt und ganze Berufsbilder grundlegend. Dafür haben wir aus unserer Unternehmensstrategie klare Zielbilder für die Personaltransformation abgeleitet, die genau vorgeben, wo wir hinwollen. Sie zeigen, wo Aufgaben wegfallen und in welchen Bereichen wir Personal und Kompetenzen aufbauen wollen. Dazu erschließen wir neue Schlüsselkompetenzen und investieren gezielt in Aus- und Weiterbildung für unsere Mitarbeitenden – allein in den Jahren 2022, 2023 und 2024 rund 400 Mio. EUR. Wir wissen: Als Unternehmen können wir uns nur weiterentwickeln, wenn auch die Menschen, die bei uns arbeiten, den Weg mit uns gehen. Unsere Unternehmenswerte – Vertrauen, Verantwortung, Mut und Begeisterung – leiten uns auf diesem Weg und die verlängerte Beschäftigungssicherung bis Ende 2033 schafft eine sichere Perspektive.

Ich bin mir bewusst: Vor dem gesamten Audi Team stehen große Aufgaben, die für viele Mitarbeitende große Veränderungen mit sich bringen. Für mich steht dabei klar der Audi Spirit im Mittelpunkt. Das Commitment und die Identifikation aller Mitarbeitenden mit Audi sind die Basis für unsere erfolgreiche Transformation. Gemeinsam im Audi Team werden wir die anstehenden Herausforderungen meistern und unsere Ziele erreichen.



Audi geht einen weiteren Schritt bei der Elektrifizierung seiner Verbrennermodelle. Mit der Premium Platform Combustion (PPC) kommt in der Audi A5 Familie erstmals die MHEV-plus-Technologie zum Einsatz. Sie bietet Kunden elektrische Fahranteile über einen Triebstranggenerator.



Die neuen Audi Q5<sup>16</sup> und Audi SQ5<sup>17</sup> Modelle überzeugen mit dynamischem Design und moderner Technologie. Alle erhältlichen Antriebsvarianten verfügen über das Mildhybridsystem MHEV plus.

Sie überzeugten die Fachpresse mit „beeindruckender Performance und optimiertem Handling“<sup>18</sup>. Später im Jahr debütierten die neuen Audi Q5 Modelle und im März 2025 feierte der neue Audi A6 Avant<sup>19</sup> seine Premiere.

Die neuen Verbrennermodelle basieren auf der Premium Platform Combustion (PPC). Was sie auszeichnet: hoher Fahrspaß sowie ein technologisch fortschrittlicher Antrieb. So verbessern beispielsweise die teilelektrifizierten, weiterentwickelten Mildhybridantriebe das Ansprechverhalten und ermöglichen elektrische Fahranteile wie das Rangieren während des Einparkvorgangs. Das senkt die CO<sub>2</sub>-Emissionen. Das Angebot der Audi A5 und Audi Q5 Familie wird 2025 durch Plug-in-Hybride erweitert. Bereits 2024 wurden der Audi A3, der Audi Q7 und der Audi Q8 als Plug-in-Hybride präsentiert.

Parallel baut Audi die rein elektrische Modellpalette aus. Im Berichtsjahr hatte das Unternehmen bereits zehn BEV (Battery Electric Vehicle) im Portfolio, allein sechs davon wurden 2024 präsentiert. Darunter neben der Audi A6 e-tron und der Audi Q6 e-tron Familie auch neue Audi e-tron GT Modelle. CEO Döllner bestätigt: „Wir arbeiten weiter konsequent an der Elektrifizierung unserer Modellpalette.“ Er fügt hinzu: „Bis Ende 2025 werden wir die größte Modelloffensive in der Historie von Audi gestemmt und dann das jüngste Portfolio im Wettbewerb haben.“

<sup>16</sup> Audi Q5 SUV: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,8–5,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 200–148 g/km; CO<sub>2</sub>-Klassen: G–E

<sup>17</sup> Audi SQ5 SUV TFSI: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,8–8,1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 200–185 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: G

<sup>18</sup> Quelle: motor1.com: [Audi A5 und S5 \(2025\) im Test: Hat er wirklich Bestseller-Format?](#)

<sup>19</sup> Audi A6 Avant: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,0–5,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 181–130 g/km; CO<sub>2</sub>-Klassen: G–D





„Monströse Leistung und samtweiches Fahrgefühl. Zwei scheinbar unvereinbare Seelen koexistieren. Kurz gesagt: die pure Essenz des Gran Turismo.“<sup>20</sup> So zieht die Fachpresse ihr Fazit nach einer Testfahrt im Audi RS e-tron GT performance<sup>21</sup>. Mit dem Modell bietet Audi seinen Kunden einen progressiven Sportwagen und gleichzeitig eine viersitzige Reise-Limousine mit Langstreckentauglichkeit dank einer Ladeleistung von 320 kW<sup>8</sup>.

”  
Wir bieten unseren Kunden weiterhin hochkompetitive Verbrenner-, Plug-in-Hybrid- und Elektromodelle. “

Gernot Döllner Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

Gleichzeitig stellt sich das Unternehmen der zunehmend volatilen Kundennachfrage bei BEV-Modellen und der hohen Wettbewerbsintensität in vielen Märkten. Mit der Einführung weiterer E-Modelle rechnet das Unternehmen mit zusätzlichen BEV-Anteilen im Fahrzeugabsatz. Trotzdem befindet sich Audi noch immer in einer Übergangsphase und bleibt daher mittelfristig in seiner Antriebsstrategie flexibel. Das bedeutet, regional differenziert auf die verschiedenen Kundenbedürfnisse und regulatorischen Rahmenbedingungen zu reagieren und die Produktion der letzten Verbrenner in Abhängigkeit der Entwicklung der Weltmärkte zu steuern. „Wir bieten unseren Kunden weiterhin hochkompetitive Verbrenner-, Plug-in-Hybrid- und Elektromodelle“, fasst Döllner zusammen.

### Rein elektrisch: das Produktportfolio der Zukunft

2024 hat das Unternehmen wichtige Weichen für kommende Audi Modelle gestellt. Im Fokus stehen dabei rein elektrische Flach- und Hochbodenfahrzeuge in den Audi Kernsegmenten in der Mittel- und Oberklasse. Zudem will Audi ikonische Modelle auf den Markt bringen – Automobile, die „Vorsprung durch Technik“ auf die Spitze treiben, einzigartig in ihrem Segment sind und auch über lange Zeit begehrenswert bleiben. So wie in der Vergangenheit der Audi R8, der Audi TT oder aktuell der Audi RS e-tron GT<sup>22</sup>. Die nächste Ikone: ein elektrisches Einstiegsmodell im A-Segment mit beeindruckender Effizienz. „Für alle unsere Modelle gilt: Emotionales Design, Qualität, sportliche Performance, Fahrdynamik und -komfort sowie ein digitales Kundenerlebnis – das macht einen Audi aus“, so Gernot Döllner.

### Markenkern: mit Technologie begeistern

Neben einem attraktiven Produktportfolio braucht Audi eine starke Marke. Für Audi bedeutet „Vorsprung durch Technik“, den Status quo mit begeisternden Technologien infrage zu stellen.

Das zeigt sich auch im Motorsport: Bei der Rallye Dakar Anfang 2024 siegte der Audi RS Q e-tron<sup>23</sup>, womit das Unternehmen Geschichte schrieb. Der Rennwagen kombiniert einen elektrischen Antriebsstrang mit einem Energiewandlersystem aus TFSI-Motor und Generator. Es war der erste Sieg eines Fahrzeugs mit dieser Art von Antrieb bei dem legendären Wüstenrennen.

Mit dem Einstieg in die Königsklasse des Motorsports im Jahr 2026 stellt sich Audi seiner bisher herausforderndsten Aufgabe, wenn es um die Kombination von Nachhaltigkeit, Innovation und maximaler Leistung geht.

<sup>8</sup> Die Ladedauer/Ladeleistung der Batterie kann in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren wie zum Beispiel der Umgebungs- und Batterietemperatur, der Verwendung anderer landesspezifischer Stecker, der Nutzung der Vorkonditionierungsfunktion (z. B. einer ferngesteuerten Klimatisierung des Fahrzeugs), der Leistungsverfügbarkeit an der Ladesäule, Ladezustand und Batterialterung variieren. Die Ladeleistung nimmt mit steigendem Ladezustand ab. Die Ladeverluste sind berücksichtigt.

<sup>20</sup> Quelle: topgearitalia.com: Audi RS e-tron GT Leistungstest – ein Grand Tourer mit Flair

<sup>21</sup> Audi RS e-tron GT performance: Stromverbrauch (kombiniert): 20,8–18,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>22</sup> Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert): 22,1–18,4 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>23</sup> Audi RS Q e-tron: Bei diesem Fahrzeug handelt es sich um das Rallye-Dakar-Rennfahrzeug; dieses wird nicht zum Kauf angeboten.





# 82.000 Kunden

betreut das globale Audi Servicepartnernetz im Schnitt pro Tag

## Marco Schubert

Mitglied des Vorstands der AUDI AG,  
Vertrieb und Marketing

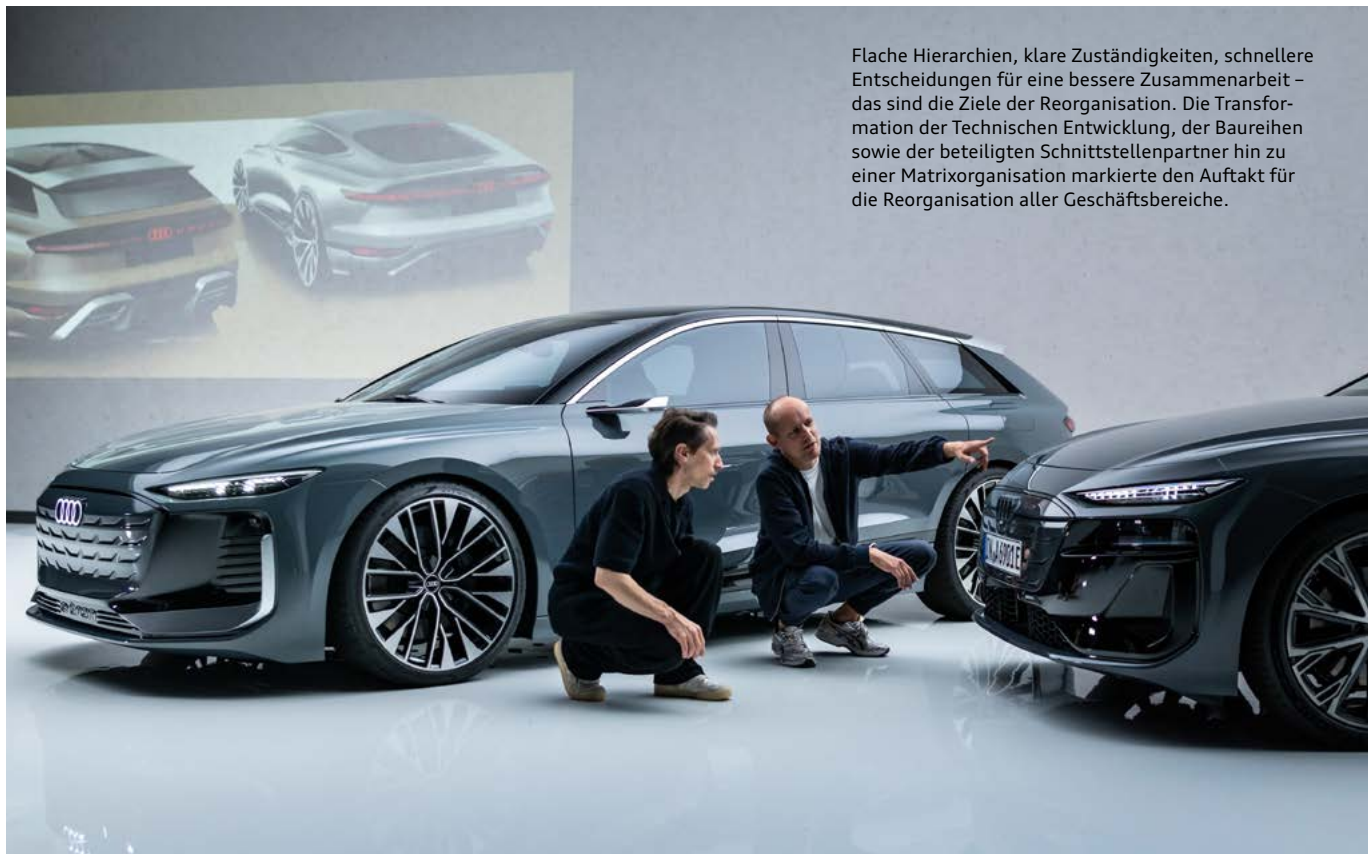


## Die Bedeutung unseres Handelsnetzes: Gegenwart und Zukunftsperspektiven

Das Jahr 2024 markierte für Audi den Beginn einer Übergangsphase – das zeigen auch unsere Auslieferungszahlen. Dennoch bin ich fest davon überzeugt, dass wir unsere langfristigen Ziele erreichen werden. Wir verjüngen unser Produktportfolio konsequent – mit über 20 neuen Modellen in den Jahren 2024 und 2025. Mit dem Dreiklang aus E-Autos, Plug-in-Hybriden und Verbrennern sind wir für die Zukunft robust aufgestellt und halten weltweit ein vielfältiges Angebot an Premiumfahrzeugen für unsere Kundinnen und Kunden bereit.

Bei dieser zukunftsorientierten Ausrichtung spielen unsere globalen Handelspartner eine zentrale Rolle. Sie sind das Rückgrat unseres Vertriebs und entscheidend für die Marktdurchdringung in über 110 Ländern. Unsere Händler bilden die zentrale Schnittstelle zu unserer Kundschaft, egal ob es um Verkaufs- und Beratungsdienste oder um Aftersales, wie Wartung und Reparaturen, geht.

Die gesamte Automobilindustrie befindet sich inmitten einer umfassenden Transformation, die durch technologische Fortschritte und veränderte Kundenpräferenzen vorangetrieben wird. Die Digitalisierung wird das Handelsnetzwerk auch weiterhin stark beeinflussen, da immer mehr digitale Angebote zur Verfügung stehen. Innerhalb dieses Wandels ist der Handel das entscheidende Asset. Unsere Handelspartner sind das starke Rückgrat unseres Vertriebs und entscheidend für die Kundenzufriedenheit. Unser Servicepartnernetz betreut global im Schnitt 82.000 Kundinnen und Kunden pro Tag und hat 2024 weltweit mehr als 20 Mio. Werkstattdurchgänge geleistet. Im Mittelpunkt steht ein durchgehendes Premiumkunden-erlebnis an allen Kontaktpunkten und das über die gesamte Phase der Fahrzeugnutzung. Durch diesen persönlichen Kontakt und individuelle Beratung stärken unsere Servicepartner die Kundenbindung, sorgen für Begeisterung und Markenloyalität. Dies verschafft Audi einen Wettbewerbsvorteil und ermöglicht uns, unsere globale Marktposition nachhaltig zu stärken.



Flache Hierarchien, klare Zuständigkeiten, schnellere Entscheidungen für eine bessere Zusammenarbeit – das sind die Ziele der Reorganisation. Die Transformation der Technischen Entwicklung, der Baureihen sowie der beteiligten Schnittstellenpartner hin zu einer Matrixorganisation markierte den Auftakt für die Reorganisation aller Geschäftsbereiche.

Die Formel 1 ist eine schnell wachsende Rennserie, die aufgrund ihrer anhaltenden globalen Expansion, der großen Beliebtheit bei Fans und der enormen Vermarktungsmöglichkeiten über ein erhebliches Potenzial für die Marke verfügt. Im vergangenen Jahr hat Audi sein Werksteam für die Formel 1 formiert und damit die Basis für künftige sportliche Erfolge gelegt.

### Interne Transformation angestoßen

Die Transformation hin zu einem Hersteller rein elektrischer und vollvernetzter Fahrzeuge ist die größte Veränderung in der Unternehmensgeschichte. Gleichzeitig verschärfen sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zunehmend. Der Wettbewerbsdruck und die politischen Unwägbarkeiten stellen das Unternehmen vor nie dagewesene Herausforderungen. „Wir können Autos nicht mehr mit den gleichen Prozessen entwickeln und produzieren wie vor 20 Jahren“, sagt Döllner. „Daher müssen und werden wir Audi effizienter, wettbewerbsfähiger und resilienter für die Zukunft aufstellen.“

Bereits 2024 hat das Unternehmen Gremien reduziert, Prozesse beschleunigt und mit einem umfangreichen Umbau der Unternehmensstrukturen begonnen. Dabei gibt es klare Ziele: flache Hierarchien, eindeutige Zuständigkeiten, weniger Schnittstellen, schnellere Entscheidungen. Die Transformation der Technischen Entwicklung, der

Baureihen sowie der beteiligten Schnittstellenpartner hin zu einer Matrixorganisation markierte den Auftakt für die Reorganisation aller Geschäftsbereiche. Das neue Zusammenarbeitsmodell minimiert Schnittstellen, beschleunigt Entscheidungsprozesse und damit auch die Fahrzeugentwicklung und fördert Innovationen.

Audi wird auch in Zukunft für emotionales Design stehen. Dafür sind seit 1. Juni 2024 Massimo Frascella und sein Team verantwortlich. Auch organisatorisch wurde das Audi Design gestärkt. Als markenbildende Einheit von strategischer Relevanz berichtet es direkt an den Vorstandsvorsitzenden.

Um die für seine Transformation notwendigen finanziellen Mittel freizuspielen, hat Audi das Performance Program 14 ins Leben gerufen. Es adressiert zentrale Kosten- und Erlöspotenziale und bildet so das finanzielle Fundament für die Strategieumsetzung.

Parallel dazu hat das Unternehmen 2024 weitere tiefgreifende Veränderungen angestoßen. Dazu zählen auch das vorzeitige Produktionsende des Audi Q8 e-tron<sup>24</sup> und das Ende der Produktion am Standort Brüssel. Um die deutschen Standorte für die Zukunft aufzustellen, haben Unternehmensleitung und Betriebsrat im Berichtsjahr gemeinsame Verhandlungen aufgenommen. Dabei stehen inhaltsgetriebene Veränderungen zum strukturellen Umbau des Unternehmens im Fokus.<sup>25</sup>

<sup>24</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 28,0–19,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>25</sup> Zum Redaktionsschluss des Audi Reports am 20. Februar 2025 waren die Verhandlungen noch nicht abgeschlossen.



**Geoffrey Bouquot**

Mitglied des Vorstands der AUDI AG,  
Technische Entwicklung

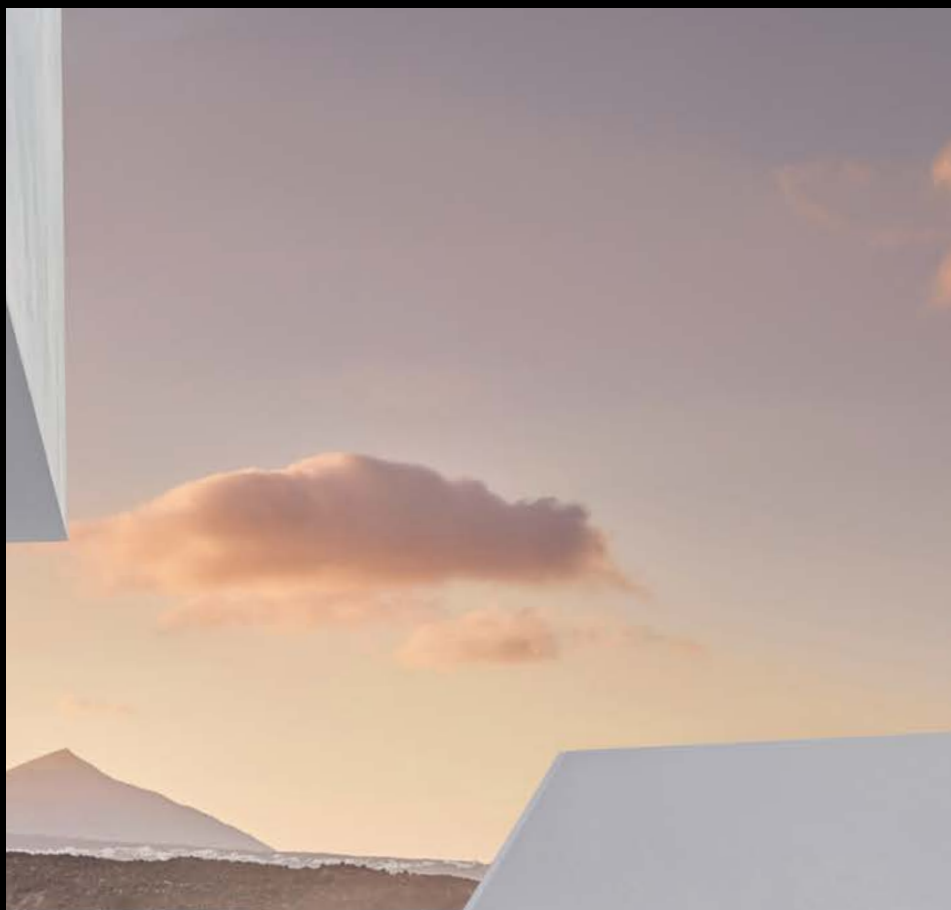


## Stärkung „Vorsprung durch Technik“ und Innovationskraft

In den Jahren 2024 und 2025 feiern mehr als 20 neue Audi Modelle ihre Weltpremiere. Diese Produktoffensive bringt zahlreiche technische Highlights mit sich, insbesondere in den Bereichen Effizienz, Reichweite, Performance und Fahrdynamik. Ein herausragendes Beispiel ist der neue Audi A6 Sportback e-tron<sup>6</sup>, der mit einem cw-Wert von 0,21 der aerodynamischste Audi aller Zeiten ist. Eine Weltneuheit ist die aktive digitale Lichtsignatur – etwa im Audi Q6 e-tron. Diese setzt neue Maßstäbe in der Lichttechnologie, ermöglicht Car-to-X-Kommunikation und kann die Sicherheit im Straßenverkehr erhöhen.

Für die Zukunft gilt es, etablierte Audi Stärken wie Design, Fahrwerksauslegung und das Allradsystem quattro weiter auszubauen. Gleichzeitig wollen wir unser Versprechen von „Vorsprung durch Technik“ breiter fassen. Wir werden verstärkt in Innovationen investieren und den Fokus auf ein ganzheitliches Kundenerlebnis legen: von Antriebseffizienz und Fahrdynamik über das digitale Ökosystem bis hin zu hochvernetzten Fahrerassistenzsystemen. Zudem werden wir Fahrzeuge anbieten, die kompromisslos rund um Software und digitale Leistungsfähigkeit entwickelt sind – sogenannte Software-Defined Vehicles (SDV). Um dieses Ziel zu erreichen, benötigen wir effiziente und wettbewerbsfähige Entwicklungsprozesse. Mit der Einführung der Matrixorganisation sowie der Transformation von Technischer Entwicklung und Baureihenorganisation haben wir bereits wichtige Voraussetzungen geschaffen. Darüber hinaus haben wir eine ambitionierte Innovations-Roadmap definiert – mit einem klaren Versprechen: einfache, intuitive Lösungen für unsere Kundinnen und Kunden. Das ist Innovation. Das ist „Vorsprung durch Technik“.

<sup>6</sup> Audi A6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,7–13,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A



# 10 BEV

hatte Audi 2024  
im Portfolio





Das Showcar AUDI E concept<sup>26</sup> ist das erste Konzeptfahrzeug der neuen Schwestermarke AUDI.

### Markt China: zwei Partner, doppelte Stärke

Wie Audi das Tempo erhöht, zeigt das Unternehmen aktuell im chinesischen Markt. Bereits 1988 war Audi als erste Premiumautomobilmarke Pionier in China. 2024 stellte das Unternehmen erneut seinen Mut und seinen Pioniergeist unter Beweis. Als erster globaler Automobilhersteller bringt Audi eine Premiummarke für intelligente und vernetzte E-Fahrzeuge speziell für den chinesischen Premiummarkt an den Start. Die Schwestermarke AUDI und ihr erstes Showcar AUDI E concept<sup>26</sup> debütierten auf der Automesse in Guangzhou. Positioniert in und zugeschnitten auf China, repräsentieren Marke und Auto das Beste aus beiden Welten – die unverwechselbare Audi DNA verbindet sich mit Innovationen aus China. Das kam auch in der Öffentlichkeit gut an: Die Produkteinführung des AUDI E concept<sup>26</sup> war hinsichtlich der medialen Reichweite sehr erfolgreich.

Unter der neuen Schwestermarke AUDI entwickelt das Unternehmen gemeinsam mit dem Partner SAIC weitere neue Modelle. Audi hat die Marke bewusst gegründet, um jüngere, technikaffine chinesische Kundengruppen zu erschließen. In dem Joint Venture verbinden sich die traditionellen Stärken von Audi im Bereich Design und Fahrdynamik mit der Innovationsgeschwindigkeit und der Expertise in China-spezifischen digitalen Features von SAIC.

Bereits im April 2025 soll die Serienversion des AUDI E concept<sup>26</sup> vorgestellt werden – ein Mittelklassemodell mit neuester Ladetechnologie, einem smarten Cockpit und fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen, das noch im gleichen Jahr in den Verkauf kommen soll. Die Entwicklungszeit für das Modell konnte Audi gemeinsam mit SAIC um 30 Prozent reduzieren. Innerhalb der folgenden zwei Jahre will das Unternehmen zwei weitere AUDI Modelle im C-Segment auf den Markt bringen, ein SUV und einen Sportback.



Das Front- und das Heckdesign des AUDI E concept<sup>26</sup> sind radikal neu, ikonisch und charakterstark. AUDI – ohne Vier-Ringe-Logo, dafür in Großbuchstaben geschrieben – signalisiert gleichzeitig die Verbindung und die Differenzierung zur Schwestermarke.

<sup>26</sup> Bei dem genannten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Alle beschriebenen Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

## Gerd Walker

Mitglied des Vorstands der AUDI AG,  
Produktion und Logistik



## Die Produktion der Zukunft ist flexibel und nachhaltig

Im Dezember 2024 konnten wir für Audi in China mit dem Produktionsstart im neuen Werk der Audi FAW NEV Company einen wichtigen Meilenstein erreichen. Der neue Standort in Changchun, den wir gemeinsam mit unserem langjährigen Partner FAW betreiben, setzt mit seiner hochmodernen, digitalisierten und bilanziell CO<sub>2</sub>-neutralen<sup>27</sup> Produktion neue Maßstäbe im Audi Fertigungsverbund. Zunächst fährt hier die speziell für China entwickelte Variante der Audi Q6 e-tron Familie vom Band, später folgt der Audi A6 e-tron. Marktspezifische Modelle lokal zu produzieren war schon immer der Schlüssel zu unserem Erfolg in China. Und Nähe zu unseren Kundinnen und Kunden wird auch in der globalen Perspektive immer wichtiger – gerade in politisch unsicheren Zeiten. Daher setzen wir noch stärker auf eine marktorientierte Produktion in den drei Kernregionen Europa, Nordamerika und China.

Parallel zur Lokalisierung verfolgen wir mit der Strategie „360factory“ einen ganzheitlichen Ansatz: Wir modernisieren und transformieren unsere Produktionsstandorte. Um die Wettbewerbsfähigkeit von Audi nachhaltig abzusichern, wollen wir unsere Fabrikkosten bis 2033 signifikant reduzieren – etwa indem wir Komplexität verringern, die Automatisierung erhöhen und die Digitalisierung der Produktion vorantreiben.

Zudem ist es unser Ziel, den ökologischen Fußabdruck in Produktion und Logistik zu minimieren: Bereits seit 1. Januar 2025 produzieren alle Audi Fertigungsstandorte weltweit bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>27</sup>. Doch Dekarbonisierung ist nicht unser alleiniger Fokus. Ebenso haben wir uns einen effizienten Umgang mit Ressourcen, eine sparsame Wassernutzung sowie den Schutz der Biodiversität zur Aufgabe gemacht. Ich bin mir bewusst: Das sind ambitionierte Ziele, die wir nur mit einem Team erreichen. Daher wollen wir unsere Attraktivität als Arbeitgeber weiter steigern, etwa durch flexiblere Arbeitszeiten, auch in taktgebundenen Bereichen.



Seit 1. Januar  
**2025**

fertigen alle Audi Produktionsstandorte bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>27</sup>

<sup>27</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 Kunden, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Abgebildetes Modell: Audi A6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,7–13,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A





Der Audi Q6L e-tron<sup>28</sup> wird seit Ende Dezember 2024 von der von Audi und FAW gegründeten Audi FAW NEV Company exklusiv für den chinesischen Markt produziert.

Weiterer wichtiger Meilenstein in der Strategie für den chinesischen Markt: der Produktionsstart der Audi Q6L e-tron<sup>28</sup> Familie in Changchun in Zusammenarbeit mit First Automotive Works (FAW) Ende 2024. Der neue Produktionsstandort ist der erste in China, an dem ausschließlich vollelektrische Audi Modelle auf Basis der PPE gebaut werden. Zunächst fährt hier die Audi Q6L e-tron Familie vom Band, später kommt eine marktspezifische Version des Audi A6 e-tron hinzu. Die neuen Modelle differenzieren sich nicht nur über den traditionell längeren Radstand, sondern bieten zahlreiche auf chinesische Kunden zugeschnittene Designmerkmale und Digitalerlebnisse.

„Der Produktionsstart in Changchun ist ein wichtiger Schritt in unserer Elektrifizierungsstrategie. Damit vertiefen wir unser Engagement auf dem chinesischen Markt“, erklärt Gernot Döllner. „Die hier produzierten Modelle werden eine entscheidende Rolle in unserem lokalen Portfolio spielen und unsere Position in diesem wichtigen Markt stärken.“ Mit seiner hochmodernen, digital vernetzten und umweltfreundlichen Produktion setzt das Werk neue Maßstäbe im gesamten Produktionsnetzwerk von Audi. Es trägt zu Mission:Zero bei, dem globalen Umweltprogramm für alle Audi Produktionsstandorte. Von Anfang an soll die Produktion mit einer jährlichen Kapazität von mehr als 150.000 Fahrzeugen bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>27</sup> sein. ›



Als Verbrennermodell speziell für den chinesischen Markt basiert der Audi A5L<sup>29</sup> auf der Premium Platform Combustion (PPC).

<sup>27</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 Kunden, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

<sup>28</sup> Audi Q6L e-tron: Dieses Fahrzeug wird von assoziierten Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

<sup>29</sup> Audi A5L: Dieses Fahrzeug wird von assoziierten Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.



# > 12.400 Zulieferfirmen

umfasst das weltweite  
Lieferantennetzwerk  
von Audi



## Renate Vachenauer

Mitglied des Vorstands der AUDI AG,  
Beschaffung



## Robuste und nachhaltige Lieferketten

Unsere Lieferkette ist lang und verzweigt. Wir arbeiten mit mehr als 12.400 Zulieferfirmen aus über 60 Ländern zusammen. Das erfordert ein verantwortungsvolles und intelligentes Lieferkettenmanagement – gerade in herausfordernden Zeiten: Geopolitische Krisen und die schwache Konjunktur setzen Pkw-Märkte und Lieferketten unter Druck. Hinzu kommen weitere Störfaktoren, etwa das zunehmende Risiko entkoppelter Handelsbeziehungen sowie standortspezifische Belastungen wie Streiks und Naturkatastrophen.

Umso wichtiger ist eine ganzheitliche Beschaffungsstrategie, die den Wertbeitrag für Audi in den Mittelpunkt rückt. Unser übergeordnetes Ziel lautet: Wir beschaffen die richtigen Teile in der richtigen Qualität zur richtigen Zeit – und das zu den bestmöglichen wirtschaftlichen Konditionen und im engen Schulterschluss mit dem Volkswagen-Konzern. Neben Versorgungssicherheit in der Lieferkette fokussieren wir dabei vor allem auf Innovationskraft. So setzen wir in enger Abstimmung mit der Technischen Entwicklung noch stärker auf die langfristige Zusammenarbeit mit besonders innovativen Zulieferern. Das hilft uns, unsere ambitionierte Technologie-Roadmap umzusetzen und Fahrzeuge mit dem größtmöglichen Kundennutzen auf den Markt zu bringen.

Zudem wollen wir gemeinsam mit unseren Partnerfirmen die Nachhaltigkeit in unserer Lieferkette erhöhen. Hierzu hat Audi verschiedene Prozesse, Richtlinien und Maßnahmen implementiert, um die Standards in der Lieferkette kontinuierlich zu verbessern und weiter auszubauen. Risikobasiert müssen Zulieferunternehmen beispielsweise das S-Rating (Sustainability-Rating) in den Bereichen Umwelt, Soziales und Integrität positiv abschließen, bevor wir eine Beauftragung starten. Ein weiteres Anliegen, um unseren ökologischen Fußabdruck zu verkleinern, ist der verantwortungsvolle Umgang mit Ressourcen mit Fokus auf Circular Economy und den Einsatz von Rezyklaten in unseren Fahrzeugteilen. Dabei forcieren wir die Wiederverwendung von Aluminium, Stahl, Glas, Kunststoff und der Batterie.

Audi A6 Avant e-tron performance: Stromverbrauch (kombiniert):  
17,0–14,8 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

”  
 Unsere bisherige  
 Leistung macht  
 mich zuversichtlich.  
 Jetzt heißt es dran-  
 bleiben, konsequent  
 handeln und Audi  
 wieder an die Spitze  
 bringen.“

**Gernot Döllner** Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

### Markt USA: Grundstein für weiteren Erfolg gelegt

Neben China ist es vor allem der US-Markt, der auf absehbare Zeit die weltweite Nachfrage nach Premiumautomobilen treibt. Audi bekräftigt sein Engagement in der Region Nordamerika und prüft aktuell weitere Lokalisierungsoptionen, unter anderem Zusammenarbeitspotenziale im Rahmen der Nordamerika-Strategie des Volkswagen-Konzerns – auch in Themenfeldern wie beispielsweise Batteriefertigung und Ladeinfrastruktur. Mit der Umstellung auf BEV-Fahrzeuge bietet sich in Nordamerika eine einzigartige Chance. Diese gilt es konsequent zu nutzen. Audi arbeitet mit Hochdruck an den notwendigen strategischen Weichenstellungen, um den Markt optimal zu erschließen. Mit den Modellfamilien des Audi A6 e-tron, Audi Q6 e-tron, Audi A5, Audi Q5 und Audi A6 sind in den folgenden Monaten attraktive Modelle für Kunden in den USA verfügbar.

### Software im Fokus

Ein Kernelement der Audi Agenda ist die konsequente Beschleunigung der Entwicklungsarbeit durch die Einführung einer Matrixorganisation. Damit geht ein Paradigmenwechsel zur integralen Entwicklung von Fahrzeugen mit Software als führendem Element einher – sogenannten Software-Defined Vehicles. Neben Hardwarekomponenten wie Karosserie, Antrieb und Fahrwerk rücken dabei Softwarefunktionen im Entwicklungsprozess in den Fokus. In Zukunft werden Software und Elektronik zum Haupttreiber für Innovationen.

Hierzu wurde im Berichtsjahr zunächst ein eigenes Vorstandsressort „Innovation und Software-Defined Vehicle“ unter der Führung von Geoffrey Bouquot etabliert und dieses im zweiten Schritt zum 1. Januar 2025 in die Technische Entwicklung integriert. Seit diesem Zeitpunkt trägt Geoffrey Bouquot die Verantwortung für den zusammengefassten Geschäftsbereich. ›

California Dreamin': Der Audi RS 6 Avant GT<sup>30</sup> ist die höchste Ausbaustufe seiner Baureihe. Mittlerweile in der vierten Generation, genießt er in den USA Kultstatus.



<sup>30</sup> Audi RS 6 Avant GT: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 12,7–12,2 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) 289–277 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: G





Mehr finden  
Sie auf [audi.com](https://www.audi.com)

Neue Plattform, Elektronikarchitektur, Lade- wie Batterietechnologie: Der Audi Q6 Sportback e-tron<sup>31</sup> steht für den Wandel der Marke Audi zu einem führenden Premiumanbieter im Bereich der Elektromobilität.

### Starke Partnerschaften weltweit

Auf dem Weg zum Software-Defined Vehicle (SDV) sind auch starke Partnerschaften ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Mit dem Joint Venture zwischen dem Volkswagen-Konzern und Rivian hat Audi nun einen klaren Fahrplan für die Zukunft. In dem neu gegründeten Unternehmen bündeln der Volkswagen-Konzern und Rivian die Innovationskraft beider Unternehmen und wollen gemeinsam eine neue Elektronikarchitektur für das SDV entwickeln. Dabei ergänzen sich die Software- und Elektro-Hardware-Technologie von Rivian und die globale Präsenz sowie die Kompetenz im Bereich Fahrzeugplattformen des Volkswagen-Konzerns. Das soll Entwicklungskosten senken und helfen, neue Technologien schneller zu skalieren. Die Architektur wird Over-the-Air-Updates ermöglichen und über alle Segmente hinweg skalierbar sein. Erste Autos mit der neuen Architektur sollen 2027 auf den Markt kommen. Audi nimmt dabei eine führende Rolle ein: Teams von Audi und Rivian haben die technologischen Potenziale des gemeinsamen Vorhabens bereits in Form eines ersten fahrbereiten Demonstrationsmodells, eines Audi Q6 e-tron, aufgezeigt.

Audi profitiert auch von weiteren Partnerschaften im Konzern: etwa mit Mobileye zur Entwicklung autonomer Fahrfunktionen für Europa und Nordamerika. Oder mit Horizon Robotics in China. Infotainmentfunktionen entwickelt das Unternehmen im europäischen und nordamerikanischen Markt mit Cariad, in China gemeinsam mit ThunderSoft. So kann Audi seinen Kunden in unterschiedlichen Märkten individuell auf sie zugeschnittene Angebote machen. Döllner sagt: „Mit starken Partnern verbessern wir unsere Produkte, senken Kosten und erhöhen das Entwicklungstempo.“

”  
Mit der Audi Agenda haben wir einen klaren Plan. Wir sind ein starkes Team und packen gemeinsam an.“

Gernot Döllner Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

### Audi in der Offensive

Die politische wie gesamtwirtschaftliche Situation und der hohe Wettbewerbsdruck insbesondere in den Kernmärkten Europa, China und USA stellen Audi vor große Herausforderungen. Parallel dazu stemmt das Unternehmen eine noch nie dagewesene interne Transformation. „Wir stellen uns dem selbstbewusst“, sagt Döllner. „Mit der Audi Agenda haben wir einen klaren Plan. Wir sind ein starkes Team und packen gemeinsam an.“ Mut, Pioniergeist und Innovationskraft, dafür steht das Audi Team. Und damit konnte es 2024 bereits Erfolge feiern. „Unsere bisherige Leistung macht mich zuversichtlich. Jetzt heißt es dranbleiben, konsequent handeln und Audi wieder an die Spitze bringen.“ /

<sup>31</sup> Audi Q6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 18,9–15,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A



# Markengruppe Progressive

Perfekte Partnerschaft: So leistungsstark fahren Bentley, Lamborghini und Ducati in eine elektrische Zukunft



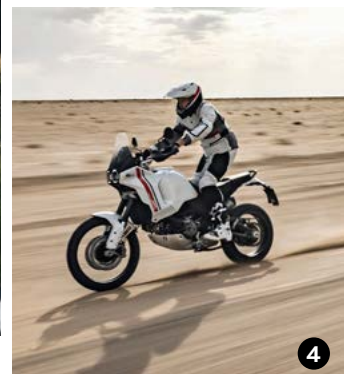
1



2



3



4

- 1 Audi S6 Sportback e-tron:** Stromverbrauch (kombiniert): 16,7–15,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A
- 2 Bentley Flying Spur Speed:** Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,4 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 29,3 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 33 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G
- 3 Lamborghini Revuelto:** Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,9 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 10,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 276 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 17,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G
- 4 Ducati Desert X**

<sup>1</sup> Audi Q7: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 12,7–1,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 29,1–27,8 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 289–28 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): G-B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,5–9,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>2</sup> Audi Q8: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 13,6–1,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 30,4–27,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 310–27 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): G-B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,9–9,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>3</sup> Lamborghini Urus: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 14,9–2,1 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 39,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 320–51,3 g/km; CO<sub>2</sub>-Klassen (gewichtet kombiniert): G-B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 12,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>4</sup> Audi e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert): 21,1–18,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>5</sup> Lamborghini Temerario: Daten zu CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch für EU27 stehen noch aus, vorbehaltlich der EU-Typgenehmigung.

**M**it Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati umfasst die Markengruppe Progressive starke und eigenständige Marken aus dem Premium-, Luxus- und Supersportsegment. Was die vier Marken eint, sind ihr absoluter Anspruch an hochklassige Produkte in ihren jeweiligen Segmenten sowie ein klarer und unbedingter Fokus auf die Erwartungen der Kunden. Im Markt sind Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati unterschiedlich positioniert und strategisch eigenständig ausgerichtet.

Der Volkswagen-Konzern und die Markengruppensteuerung bei Audi definieren die Rahmenbedingungen der Zusammenarbeit. Audi nimmt nicht nur die Verantwortung innerhalb des Aufsichtsrats der jeweiligen Marken wahr, sondern setzt auch auf die persönliche Vernetzung der Führungskräfte. So trifft sich der Audi Vorstand zweimal jährlich vor Ort mit dem Vorstand bei der jeweiligen Marke, um sich über die strategische und operative Ausrichtung auszutauschen.

Alle vier Hersteller arbeiten transparent zusammen, wo es sinnvoll und zielführend ist – etwa beim Transfer von Schlüsseltechnologien, bei der gemeinsamen Nutzung von Plattformen und Architekturen sowie bei der Bündelung von Dienstleistungen. Das erhöht nicht nur die Wirtschaftlichkeit, es nützt am Ende auch den Kunden. Diese profitieren von Produkten, in denen sich

die Expertise der gesamten Gruppe widerspiegelt. Jeder Teil der Wertschöpfungskette wird bei der Suche nach Synergien mit einbezogen.

Die Modelle Audi Q7<sup>1</sup>, Audi Q8<sup>2</sup>, Bentley Bentayga und Lamborghini Urus<sup>3</sup> teilen sich zum Beispiel den Modulare Längsbaukasten (MLB) als Plattform. Das wiederum ermöglicht eine stärkere Differenzierung in kundenrelevanten Feldern, etwa bei Anzeige- und Bedienkonzept, Fahrdynamik und Design. Auch zu wichtigen Technologie- und Produktthemen erfolgt ein regelmäßiger, bedarfsgesteuerter Austausch, unter anderem zu Elektrifizierungstechnologien und Individualisierungsstrategien für Fahrzeugmodelle. Wo immer sinnvoll möglich, streben die Marken zudem Synergien in der Produktion an. Im Berichtsjahr entstanden zum Beispiel in der Sportwagenfertigung in den Böllinger Höfen am Standort Neckarsulm nicht nur die Modellreihen des Audi e-tron GT<sup>4</sup>, das Team im Karosseriebau arbeitete zugleich an der Karosserie des Lamborghini Temerario<sup>5</sup>.

Im Bereich Beschaffung bündeln die Marken in zahlreichen Feldern ihren Bedarf an Gleichteilen, beschaffen diese im Verbund und profitieren dabei von besseren Konditionen. Ein konzernweit zugrunde liegendes Nachhaltigkeitsrating für Lieferanten sorgt für Fortschritt im Bereich ESG auch in der Lieferkette.

# Nachhaltigkeit an erster Stelle



**Bentley Continental GT Convertible<sup>6</sup>:** eine ultimative Mischung aus Supersportwagenleistung, handgefertigtem Luxus und Alltagstauglichkeit



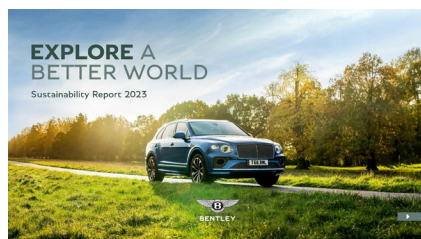
Im Berichtsjahr präsentierte Bentley den Strategieplan **Beyond100+**. Der Plan sieht bis 2035 jedes Jahr je ein neues Plug-in-Hybridmodell oder batterieelektrisches Fahrzeug vor. Der erste batterieelektrische Bentley wird 2026 auf den Markt kommen – und soll als weltweit erstes echtes Luxus-SUV für die Stadt ein neues Segment etablieren. Gleichzeitig verlängert die britische Luxusmarke den Lebenszyklus ihrer Modelle mit Plug-in-Hybrid, bevor ab 2035 nur noch vollelektrische Fahrzeuge angeboten werden sollen.

Zudem investiert Bentley nachhaltig in seine „Dream Factory“ in Crewe. Dort soll ein flexibles, digitales Werk für hochwertige Produkte der nächsten Generation ent-

stehen. Die Umsetzung von Beyond100+ verantwortet seit Juli 2024 der neue Chairman und **CEO Frank-Steffen Walliser als Nachfolger von Adrian Hallmark**.

## Prägende Premieren in 2024

Im Berichtsjahr haben zwei neue Fahrzeuge des Luxusautomobilherstellers debütiert: So präsentierte die Marke mit dem neuen Bentley Flying Spur<sup>6</sup> den leistungsstärksten Bentley-Viertürer aller Zeiten in der vierten Auflage. Herzstück des neuen Flying Spur, der zunächst als leistungs-



Mehr zur Nachhaltigkeit lesen Sie im [Bentley Sustainability Report 2023](#)

orientierter Speed auf den Markt kommt, ist Bentleys neuer Ultra-Performance-Hybrid-Antrieb mit 782 PS und 1.000 Nm Drehmoment. Gleichzeitig ist das Fahrzeug in der Lage, im reinen Elektromodus bis zu 76 Kilometer (im WLTP-Fahrzyklus) zurückzulegen – ideal für Umweltzonen oder den Stadtverkehr.

Ebenso feierte die vierte Generation des Zweitürers Continental GT Speed<sup>7</sup> ihr Debüt. Sie knüpft an die 21-jährige Tradition der Continental GT-Baureihe an und definiert die Synthese aus der Leistungsfähigkeit eines Supersportwagens, handgefertigtem Luxus und Alltagstauglichkeit neu. Für herausragende Fahrleistungen sorgt auch hier der neue Ultra-Performance-Hybrid-Antrieb. Das Ergebnis ist eine Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 3,2 Sekunden, eine rein elektrische Reichweite von 81 Kilometern und eine Gesamtreichweite von 859 Kilometern (im WLTP-Fahrzyklus). Das Cabriolet (GTC<sup>8</sup>) kommt zeitgleich mit dem Coupé (GT<sup>7</sup>) auf den Markt. ›

<sup>6</sup> Bentley Flying Spur Speed: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,4 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 29,3 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 33 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert) 10,7 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>7</sup> Bentley Continental GT Speed: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 27,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 29 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert) 10,3 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>8</sup> Bentley Continental GTC Speed: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,4 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 27,9 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 31 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert) 10,6 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G



# Pure Emotionen mit nachhaltiger Vision



**M**enschen zu inspirieren und zu ermutigen, sich den Herausforderungen der heutigen Zeit zu stellen – das ist eine Mission von Automobili Lamborghini. Die Marke trat im Berichtsjahr den Beweis an, wie wichtig nachhaltige Visionen sind. Lamborghini schärfte seine Strategie „Direzione Cor Tauri“, mit der die Marke einen Pakt mit den kommenden Generationen schließt. Sie zielt darauf ab, den Wachstumskurs des Unternehmens deutlich voranzutreiben, die Profitabilität weiter zu steigern und die starke Positionierung der Marke im Wettbewerb zu behaupten. Und sie dient als Wegweiser für innovativen und nachhaltigen Fortschritt. Ende des Jahrzehnts beginnt bei Lamborghini das Zeitalter der vollelektrischen Fahrzeugmodelle:

Dann kommt eine vierte Baureihe auf Basis der Studie Lamborghini Lanzador<sup>9</sup> auf den Markt, gefolgt vom ersten vollelektrischen Super-SUV.

Im Berichtsjahr markierte die Hybridisierung aller drei Baureihen den ersten Meilenstein auf dem Weg zur Elektrifizierung der Flotte. Nach dem Lamborghini Revuelto<sup>10</sup> stellte die Marke mit dem Lamborghini Temerario<sup>5</sup> ihr zweites Modell der High Performance Electrified Vehicle (HPEV) vor. Der Hybridantriebsstrang kombiniert einen völlig neuen Doppelturbo-V8-Antrieb mit drei Elektromotoren, die eine Gesamtleistung von 920 PS (676 kW) liefern. Der V8-Motor ist der erste und einzige Serienmotor eines Supersportwagens, der eine Drehzahl von 10.000 U/min erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei



**Lamborghini Temerario<sup>5</sup>:** der erste Supersportwagen von Lamborghini, der mit einem V8-Biturbo in Kombination mit drei Elektromotoren und einer Gesamtleistung von 920 PS aufwartet

über 340 km/h, die Beschleunigung von 0 bis 100 km/h erfolgt in nur 2,7 Sekunden. Der Lamborghini Urus SE<sup>11</sup> ist das erste Plug-in-Hybrid-Super-SUV der Marke. Das Hybridsystem besteht aus einem Vier-Liter-V8-Motor mit Biturboaufladung und einem elektrischen Antriebsstrang, die eine Gesamtleistung von 800 PS und ein Gesamtdrehmoment von 950 Nm generieren (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,08 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 39,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 51,25 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 12,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G).

Schließlich wurde in Shanghai mit dem zweiten Lamborghini Revuelto Opera Unica<sup>10</sup> ein weiteres Meisterstück präsentiert. Nach dem Debüt der europäischen Edition in Porto Cervo Anfang August 2024 verbindet das perfekt auf den chinesischen Markt zugeschnittene Unikat Kunst,

Handwerk und Innovation – die Werte, für die Lamborghini seit jeher steht. Mit dem V12-Plug-in-Hybrid-HPEV (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,9 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 10,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 276 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 17,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G) unterstreicht die Marke ihr Ad-Personam-Personalisierungsprogramm.

Die Dekarbonisierung der Lamborghini-Flotte und die Einführung der neuen Modelle sind perfekt aufeinander abgestimmt. Das Vorhaben, die CO<sub>2</sub>-Emissionen zu verringern, gilt über den gesamten Produktlebenszyklus und umfasst Lieferketten, Produktionsprozesse, Logistik und Nutzungsphase der einzelnen Fahrzeuge. Mit diesem gesamtheitlichen Ansatz strebt Lamborghini bilanzielle CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>12</sup> bis 2050<sup>13</sup> an.

<sup>5</sup> Lamborghini Temerario: Daten zu CO<sub>2</sub>-Emissionen und Kraftstoffverbrauch für EU27 stehen noch aus, vorbehaltlich der EU-Typengenehmigung.

<sup>9</sup> Lamborghini Lanzador: Bei dem genannten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. 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>10</sup> Lamborghini Revuelto: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,9 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 10,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 276 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 17,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>11</sup> Lamborghini Urus SE: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,1 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 39,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 51,3 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 12,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<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 Kunden, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

<sup>13</sup> Der Weg zur bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität sieht klar definierte Zwischenziele vor, die maßgeblich von der Marktentwicklung sowie dem Tempo des Ausbaus der Elektromobilität abhängen. Aufgrund volatiler Märkte sowie der unsicheren wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen ist es derzeit nicht möglich, belastbare Aussagen zu Zwischenzielen bis zum Jahr 2050 zu treffen.

# Dominanz in Serie

**Ducati Panigale V2:**  
mit das leichteste  
Modell, das Ducati  
je gebaut hat



**D**ie technische Überlegenheit von Ducati spiegelte sich auch 2024 in der Welt des On-Road-Motorradrennsports wider. Erstmals ging die Marke zudem Off-Road an den Start:

Zum dritten Mal in Folge errang Ducati den Sieg in der MotoGP (Motorrad-Weltmeisterschaft). Doch der Weltmeistertitel in der Fahrerwertung ist längst nicht alles: Auch auf den Plätzen zwei, drei und vier landeten Ducati-Fahrer. In der WorldSBK (Superbike-Weltmeisterschaft) feierte Ducati den Gewinn des Hersteller- und Teamtitels, und in der WorldSSP (Supersport-Weltmeisterschaft) lag Ducati in der Fahrer- und Herstellerwertung ebenfalls vorn. Mit dem Prototyp der Off-Road-Wettbewerbsmaschine Desmo450 MX brillierte der Motorradhersteller bei seinem ersten gelungenen Auftritt bei nationalen Motocross-Wettbewerben, während sich die neue Ducati DesertX Rally in der Zweizylinderkategorie beim prestigeträchtigen Erzbergrodeo durchsetzte.

## Von der Rennstrecke auf die Straße

Unglaublich schnell geht auch elektrisch: In der zweiten Saison als alleiniger Ausrüster der FIM Enel MotoE-Weltmeisterschaft verdeutlichte Ducati, welche Ansprüche das Unternehmen an seine zukünftigen Elektromotorräder stellt. Das Engagement in der Rennserie ist Teil des Fahrplans zur Elektrifizierung.

## Premierenfeuerwerk aus Italien

Gefeiert wurden 2024 jedoch nicht nur Siege auf Rennstrecken, sondern auch das größte Modellfeuerwerk in der Firmengeschichte – zur Freude der Kunden.

Mit der komplett neuen Panigale V4 erweitert Ducati die Leistung seiner neuen Supersport-Motorräder um eine zusätzliche Dimension: neue Lösungen für Fahrwerk, Elektronik, Aerodynamik und Ergonomie, ein noch besserer Motor – und das alles in unverwechselbar italienischer Sportoptik. Die schnellste Panigale aller Zeiten. In der Version ohne Verkleidung wird sie zur Streetfighter V4, der stärksten Streetfighter überhaupt – ebenfalls mit neuen Lösungen für Design, Aerodynamik, Ergonomie, Aufhängung und Elektronik. Effizienter, komfortabler, leistungsfähiger: Die neuen Multistrada-Modelle V4, V4 S

und V4 Pikes Peak treten 2025 an, die Maxi-Adventure-Kategorie zu dominieren. Ein neuer Zweizylindermotor, der leichteste in der Geschichte von Ducati, treibt alle drei Modelle an. In völlig neuem Design präsentiert sich die Multistrada V2, die mit ihrem optimierten Fahrwerk und dem drastisch reduzierten Gewicht ausgewogenes, komfortables und präzises Handling unterwegs garantiert. Dank der geradezu manischen Suche nach jedem überflüssigen Gramm Gewicht sind die neue Panigale V2 und ihre Roadsterversion, die Streetfighter V2, die leichtesten Modelle, die Ducati je gebaut hat, und bieten für ihre Kategorie ein beeindruckendes Leistungsgewicht. Zuwachs gibt es in der Scrambler-Familie mit der Icon Dark und der neuen Full Throttle. Sammler werden ihre Freude an der limitierten, nummerierten „10° Anniversario RIZOMA EDITION“ haben, mit der die Marke zehn Jahre Scrambler-Geschichte feiert. Mit der Hypermotard 698 Mono präsentiert Ducati seine erste straßentaugliche Einzylinder-Supermotard, während die Panigale V2 Superquadro Final Edition in limitierter Edition als Sammlerstück auf den Markt kommt – ein Tribut an die Motorsporttradition dieses wunderbaren Motors. Auf den neuen Reiseenduros Ducati DesertX Rally und DesertX Discovery können Kunden zu grenzenlosen Abenteuern starten. /





# Finanz

---

- 33** // Kennzahlen im Überblick
- 35** // Märkte & Volumen
- 40** // Finanzielle Lage
- 47** // Markengruppe Progressive
- 48** // EU-Taxonomie
- 54** // Prognosebericht
- 56** // Risiko- und Chancenbericht

Audi A6 Avant: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,0-5,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 181-130 g/km; CO<sub>2</sub>-Klassen: G-D

# Finanzielle Highlights

Markengruppe Progressive 2024

## Auslieferungen

**1,7** Mio.

Automobile

↓ -11,8 %

Rückgang aufgrund herausfordernder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, eines wettbewerbsintensiven Marktumfelds und eingeschränkter Lieferfähigkeit

## Operatives Ergebnis

**3,9** Mrd. EUR

↓ -37,9 %

Stark beeinflusst durch hohe Aufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion am Standort Brüssel

## Netto-Cashflow

**3,1** Mrd. EUR

↓ -35,2 %

Insbesondere durch niedrigeres Ergebnis sowie negative Entwicklung beim Working Capital gesunken

## Umsatzerlöse

**64,5** Mrd. EUR

↓ -7,6 %

Rückläufig vor allem durch geringeren Absatz – auch infolge von Modellwechseln und Produktanläufen

## RoS (Return on Sales)

**6,0** %

↓ -3,0 ppt.

Operative Umsatzrendite spiegelt herausforderndes Geschäftsjahr wider, auch belastet durch zahlreiche Anläufe neuer Modelle

## Investitionsquote

**12,5** %

↗ +0,1 ppt.

Investitionen enthalten weiterhin hohe Vorleistungen für neue Modelle und Technologien



# Ausblick: Geschäftsjahr 2025

Erwartete Entwicklung der Spitzenkennzahlen  
der Markengruppe Progressive

## Auslieferungen

**1,7 bis 1,8** Mio. Automobile

## Umsatzerlöse

**67,5 bis 72,5** Mrd. EUR

## Return on Sales

**7 bis 9 %**

## Netto-Cashflow

**3 bis 4** Mrd. EUR

## Investitionsquote<sup>1</sup>

**10 bis 12 %**

<sup>1</sup> Die Investitionsquote setzt die Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie die Sachinvestitionen ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen.

Alle finanziellen Kennzahlen des Kapitels Finanz 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 ergaben sich im Berichtsjahr 2024 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns.

Internetquellen beziehen sich auf den Stichtag 15. Februar 2025.

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 Konzernklärung zu befreien, und verweist auf den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2024, der unter der Internetseite in deutscher und englischer Sprache spätestens ab dem 30. März 2025 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.

# Märkte & Volumen



## Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2024 verzeichnete die Weltwirtschaft ein weiterhin solides Wachstum mit regional deutlichen Unterschieden. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen übertraf das Vorjahresniveau leicht. Die Welt und die Kernregionen im Einzelnen:

### Wachstumsraten von Bruttoinlandsprodukt, Automobilmärkten und Auslieferungen der Markengruppe Progressive ausgewählter Länder/Regionen<sup>2</sup>

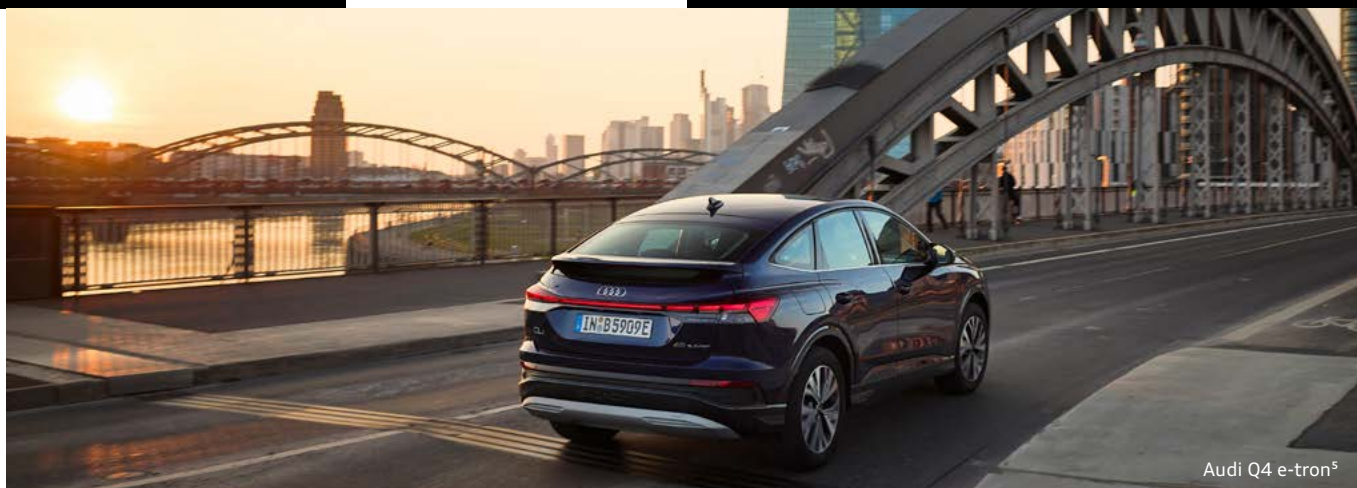
	Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts in %		Automobilmärkte in Fahrzeuge			Auslieferungen an Kunden der Markengruppe Progressive in Automobile		
	2024	2023	2024	2023	Δ in %	2024	2023	Δ in %
Europa	1,0	0,7	14.294.580	13.901.608	2,8	670.859	754.549	-11,1
davon Deutschland	-0,2	-0,1	2.817.331	2.844.609	-1,0	200.009	253.920	-21,2
China <sup>3</sup>	5,0	5,3	23.411.007	22.340.281	4,8	653.016	732.893	-10,9
USA <sup>4</sup>	2,8	2,9	16.041.352	15.619.226	2,7	202.969	235.178	-13,7
<b>Weltweit</b>	<b>2,7</b>	<b>2,8</b>	<b>79.181.505</b>	<b>77.044.347</b>	<b>2,8</b>	<b>1.692.548</b>	<b>1.918.912</b>	<b>-11,8</b>

<sup>2</sup> Die Vorjahreswerte haben sich gegebenenfalls aufgrund aktualisierter Daten verändert; die Zahlen für 2024 sind vorläufig.

<sup>3</sup> chinesischer Automobilmarkt inklusive Hongkong

<sup>4</sup> Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t)



Audi Q4 e-tron<sup>5</sup>

## Europa

### Wirtschaft

- > Insgesamt leicht positives, aber im historischen Vergleich unterdurchschnittliches Wachstum etwas oberhalb des Vorjahresniveaus
- > Erneuter Rückgang des Bruttoinlandsprodukts in Deutschland mit sogar noch etwas schwächerer Entwicklung als im Vorjahr
- > Inflationsraten rückläufig, vier Leitzinssenkungen durch die Europäische Zentralbank seit Juni 2024

### Automobilmarkt

- > Anstieg der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr, Entwicklung in den großen Pkw-Einzelmärkten überwiegend positiv
- > Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland auf Vorjahresniveau
- > Auslauf der Förderung von Elektrofahrzeugen Ende 2023 in Deutschland mit dämpfendem Effekt auf die Entwicklung der Neuzulassungen von vollelektrischen Fahrzeugen

## China

### Wirtschaft

- > Wachstum der Wirtschaftsleistung im weltweiten Vergleich auf weiterhin sehr hohem Niveau, aber mit abnehmender Dynamik – insbesondere aufgrund struktureller Wachstumshindernisse im Binnenmarkt
- > BIP-Entwicklung im Berichtsjahr daher etwas schwächer als im Vorjahr

### Automobilmarkt

- > Insgesamt leichter Anstieg der Zahl der Neuzulassungen gegenüber 2023, starke Entwicklung bei elektrifizierten Fahrzeugen; umfassende Kaufprämien und intensiver Preiswettbewerb als Haupttreiber

## Welt

### Wirtschaft

- > Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs mit einer im Vergleich zum Vorjahr etwas geringeren Dynamik
- > Ähnliche Entwicklung sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern
- > Konjunktorentwicklung vielerorts weiterhin gedämpft aufgrund rückläufiger, aber zum Teil noch immer relativ hoher Kerninflationen in Kombination mit einer zunehmend lockeren, aber nach wie vor restriktiven Geldpolitik großer Zentralbanken

### Automobilmarkt

- > Weltweites Pkw-Marktvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres
- > Positive Entwicklung in den meisten Regionen
- > Weitere Normalisierung der Angebotslage in Kombination mit einer Verbesserung der Erschwinglichkeit von Fahrzeugen in einigen Weltregionen

Audi RS 6 Avant GT<sup>6</sup>

## USA

### Wirtschaft

- > Überraschend robuste Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts der USA im Berichtsjahr, Wachstumsrate im Vergleich zum starken Vorjahr nur leicht rückläufig
- > Stärkerer Fokus auf Beibehaltung einer restriktiven Geldpolitik durch die US-Notenbank bis zur ersten Leitzinssenkung im September 2024 aufgrund einer im weltweiten Vergleich hartnäckigeren Inflation und eines angespannten Arbeitsmarktes

### Automobilmarkt

- > Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) in Größenordnung des Vorjahres, Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit von Neufahrzeugen durchschnittlich verbessert

<sup>5</sup> Audi Q4 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 19,2–16,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>6</sup> Audi RS 6 Avant GT: Kraftstoffverbrauch (kombiniert) in l/100 km: 12,7–12,2; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert) in g/km: 289–277; CO<sub>2</sub>-Klasse: G

# Produktion

Die Markengruppe Progressive verringerte ihre Produktion 2024 gegenüber dem Vorjahr deutlich. Der Rückgang ist dabei im Wesentlichen auf herausfordernde Marktbedingungen, neue Modellanläufe sowie temporäre Versorgungsprobleme zurückzuführen.

Die Markengruppe Progressive fertigte im Berichtsjahr 1.692.152 (1.960.442) Automobile, ein Rückgang von 13,7 Prozent im Vorjahresvergleich.

Von der Marke Audi wurden 1.668.728 (1.937.187) Fahrzeuge und damit 13,9 Prozent weniger als 2023 hergestellt. Darin enthalten sind 608.536 (669.902) Audi Fahrzeuge, die von assoziierten chinesischen Unternehmen lokal gefertigt wurden, ein Minus von 9,2 Prozent. Lamborghini produzierte 12.200 (10.014) Supersportwagen und Super-SUV und schloss das Jahr 2024 mit einem deutlichen Plus von 21,8 Prozent im Vergleich zum Vorjahr ab. Hierzu trug auch der Lamborghini Revuelto<sup>7</sup> maßgeblich bei. Das Produktionsvolumen der Luxusmarke Bentley betrug im Berichtszeitraum 11.224 (13.241) Fahrzeuge, ein Rückgang von 15,2 Prozent gegenüber dem Jahr 2023. Darüber hinaus fertigte Ducati 55.956 (55.226) Motorräder, ein leichter Zuwachs von 1,3 Prozent.

Die Produktion vollelektrischer Fahrzeuge (Battery Electric Vehicle, BEV) war in 2024 deutlich rückläufig. Im Berichtsjahr wurden 158.343 (196.761) BEV gefertigt, ein Minus von 19,5 Prozent. Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an der gesamten Automobilproduktion der Markengruppe Progressive betrug damit 9,4 (10,0) Prozent. Der Rückgang ist vor allem auf ein herausforderndes Gesamtmarktumfeld, eine verschärfte Wettbewerbssituation sowie eine insgesamt deutlich geringere Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen zurückzuführen. Die Anzahl der produzierten Plug-in-Hybride (PHEV) verringerte sich im Berichtsjahr um 19,1 Prozent auf 77.144 (95.401) Einheiten.

## Produktion an den weltweiten Standorten im Jahr 2024

2024 wurden an den deutschen Standorten insgesamt 558.597 (667.753) Fahrzeuge produziert, ein deutlicher Rückgang von 16,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Die im Berichtsjahr erfolgten Modellanläufe des Audi A5, Audi A6 e-tron und Audi Q6 e-tron wirkten dabei negativ auf das Produktionsvolumen. Am Standort Ingolstadt wurden 336.783 (403.874) Fahrzeuge gefertigt. In Neckarsulm produzierte die Marke Audi 135.307 (162.734) Premiummodelle. Im Volkswagen-Mehrmarkenwerk Zwickau wurden im Berichtszeitraum insgesamt 86.507 (101.145) vollelektrische Modelle der Audi Q4 e-tron Baureihe hergestellt.

In Europa verzeichnete der Standort Bratislava mit 15,1 Prozent ebenfalls einen Produktionsrückgang auf 103.070 (121.418) Fahrzeuge. Im ersten Halbjahr belasteten dabei Versorgungsprobleme von V6- und V8-Motoren das Produktionsvolumen von Audi Premium-SUV am Volkswagen-Mehrmarkenstandort sehr stark. Am Audi Standort Brüssel wurden im Berichtsjahr 2024 insgesamt 15.212 (53.555) vollelektrische Modelle gefertigt. Der starke Rückgang ist auf notwendige Produktionsanpassungen beim Audi Q8 e-tron<sup>8</sup> aufgrund gesunkener Auftragsgänge zurückzuführen. Ende Februar 2025 erfolgte die Beendigung der Produktion am Standort Brüssel.

Das Werk im ungarischen Győr produzierte 161.985 (176.338) Audi Fahrzeuge, ein Rückgang von 8,1 Prozent, unter anderem begründet durch das Produktionsende des Audi TT.

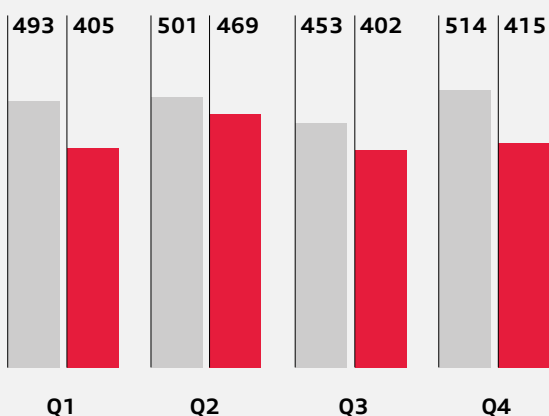
Im mexikanischen Werk in San José Chiapa fertigte die Markengruppe 144.638 (175.626) Fahrzeuge der Audi Q5 Baureihe, die Produktion verzeichnete ein Minus von 17,6 Prozent und lag damit deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Der Modellanlauf des neuen Audi Q5 führte dabei zu einer Reduzierung des Produktionsvolumens.

In China stellten die assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen und SAIC Volkswagen in 2024 in Summe 608.536 (669.902) Fahrzeuge der Marke Audi her. Der Rückgang von 9,2 Prozent im Vergleich zum Vorjahr spiegelt das nochmals verschärfte Wettbewerbsumfeld auf dem chinesischen Markt wider.

## Produktionsentwicklung der Markengruppe Progressive im Quartalsverlauf

■ 2023 ■ 2024

in Tsd. Automobilen



Gesamt 2024

**1.692.152** ↓ -13,7 %

Gesamt 2023

**1.960.442**

<sup>7</sup> Lamborghini Revuelto: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,9 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 10,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 276 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 17,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>8</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 28,0–19,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A



# Auslieferungen

Die Auslieferungen der Markengruppe Progressive sanken aufgrund herausfordernder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, eines wettbewerbsintensiven Marktumfelds und eingeschränkter Lieferfähigkeit.

Die Markengruppe Progressive lieferte im Geschäftsjahr 2024 insgesamt 1.692.548 (1.918.912) Automobile aus, was einem Rückgang von 11,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Auslieferungen der Marke Audi betragen 1.671.218 (1.895.240) Fahrzeuge, ebenfalls ein Minus von 11,8 Prozent. Ein schwieriges gesamtwirtschaftliches Umfeld, ein intensiver Wettbewerb sowie temporäre Versorgungsschwierigkeiten, vor allem in Zusammenhang mit V6-/V8-Motoren, wirkten sich negativ aus. Die Auslieferungszahlen waren im Berichtsjahr auch von zahlreichen Modellwechseln und Neuanläufen beeinflusst, da die neuen Modelle erst sukzessive in den Märkten volumenwirksam werden. Dazu zählen die vollelektrischen Modelle Audi Q6 e-tron und Audi A6 e-tron, der neue Audi A5 sowie der neue Audi Q5. Das abgelaufene Jahr war somit Teil einer Übergangsphase hin zu einem neuen Produktportfolio. Mit einer klaren Produkt- und Technologie-Roadmap verjüngt die Marke Audi das Produktportfolio mit über 20 neuen Audi Modellen in den Jahren 2024 und 2025.

Lamborghini setzte die starke Entwicklung der letzten Jahre fort und verzeichnete mit 10.687 (10.112) ausgelieferten Fahrzeugen und einem Wachstum von 5,7 Prozent erneut ein Rekordjahr.

Der Lamborghini Revuelto<sup>7</sup> trug dabei im Jahr der Markteinführung mit 1.406 Einheiten zur erfolgreichen Entwicklung bei. Die Marke Bentley übergab unter herausfordernden Marktbedingungen und ebenfalls beeinflusst durch Modellwechsel 10.643 (13.560) Luxusautomobile an Kunden, 21,5 Prozent weniger als im Vorjahr. Ducati wies mit 54.495 (58.224) ausgelieferten Motorrädern einen Rückgang von 6,4 Prozent auf.

Mit 164.480 (178.429) vollelektrischen Audi Modellen (BEV) übergab die Markengruppe Progressive im Berichtsjahr 7,8 Prozent weniger Fahrzeuge an Kunden. Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen der Markengruppe erhöhte sich dennoch leicht von 9,3 Prozent auf 9,7 Prozent. Die meistverkaufte vollelektrische Baureihe war erneut der Audi Q4 e-tron mit 107.697 (111.735) Einheiten. Vom neuen Audi Q6 e-tron konnten im Jahr 2024 insgesamt 14.991 Einheiten an Kunden übergeben werden, die Markteinführung erfolgte im dritten Quartal 2024. Zudem wurden in Summe 88.148 Plug-in-Hybride (PHEV) ausgeliefert, sodass der Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge im Berichtsjahr bei 14,9 Prozent lag.

Die Auslieferungen von High-Performance-Modellen der Audi Sport GmbH reduzierten sich im Berichtsjahr 2024 um 13,7 Prozent auf 41.227 (47.768) Fahrzeuge. Neben Modellwechseln, die erst sukzessive volumenwirksam werden, wirkte sich hier auch die eingeschränkte Teileverfügbarkeit bei einzelnen Baureihen negativ auf die Auslieferungszahlen aus.

Im SUV-Segment lieferte die Markengruppe mit 851.212 (943.548) Fahrzeugen insgesamt 9,8 Prozent weniger an Kunden aus. Der SUV-Anteil stieg gegenüber dem Vorjahr leicht auf 50,3 (49,2) Prozent. Der Audi Q5 war mit 297.912 (331.928) Fahrzeugen trotz Modellwechsel erneut das meistverkaufte Audi Modell im Berichtsjahr.

## Auslieferungszahlen der Kernregionen im Überblick

In Europa verzeichnete die Markengruppe Progressive mit 670.859 (754.549) ausgelieferten Fahrzeugen einen Rückgang von 11,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Dabei verringerten sich die Auslieferungen im deutschen Heimatmarkt um 21,2 Prozent auf 200.009 (253.920) Einheiten deutlich.

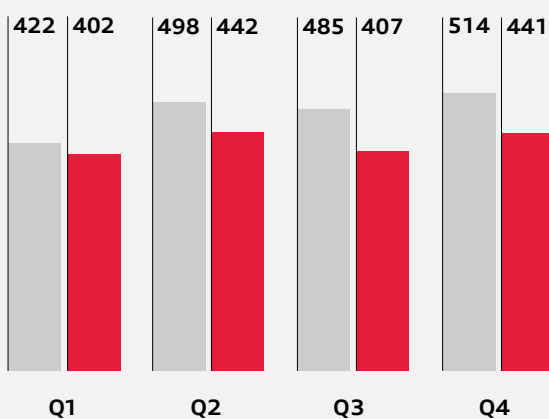
Auch die großen westeuropäischen Märkte Großbritannien (-10,9 Prozent auf 124.255 Fahrzeuge), Frankreich (-3,2 Prozent auf 48.599 Fahrzeuge) und Spanien (-4,2 Prozent auf 39.215 Fahrzeuge) wiesen rückläufige Zahlen auf, während Italien (+1,1 Prozent auf 67.837 Fahrzeuge) einen leichten Anstieg verzeichnete. Auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt gingen die Auslieferungen um 13,7 Prozent auf 202.969 (235.178) Fahrzeuge zurück.

In China – dem weltweit größten Einzelmarkt – schloss die Markengruppe das Jahr 2024 insbesondere aufgrund der intensiven Wettbewerbssituation mit 653.016 (732.893) ausgelieferten Fahrzeugen und damit einem Rückgang von 10,9 Prozent ab. Hierin enthalten sind 598.778 (664.607) Fahrzeuge, die von assoziierten chinesischen Unternehmen lokal gefertigt wurden.

## Auslieferungen der Markengruppe Progressive im Quartalsverlauf

■ 2023 ■ 2024

in Tsd. Automobilen



Gesamt 2024







**1.692.548** ↓ -11,8 %

Gesamt 2023

**1.918.912**

<sup>7</sup> Lamborghini Revuelto: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,9 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 10,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 276 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 17,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

Auslieferungen Automobile an Kunden nach Modellreihen<sup>9, 10</sup>

	2024	2023	Δ in %
Audi A1	59.363	72.221	-17,8
Audi Q2	71.637	90.823	-21,1
Audi Q2L e-tron <sup>11</sup> 	18	250	-92,8
Audi A3	197.622	234.547	-15,7
Audi Q3	215.174	221.398	-2,8
Audi Q4 e-tron 	107.697	111.735	-3,6
Audi TT	1.826	9.233	-80,2
Audi A4	193.780	236.744	-18,1
Audi A5	71.817	77.474	-7,3
Audi Q5	297.912	331.928	-10,2
Audi Q5 e-tron <sup>11</sup> 	6.002	5.207	15,3
Audi Q6 e-tron 	14.991	462	X
Audi Q6 <sup>11</sup>	5.300	4.561	16,2
Audi A6	243.364	266.932	-8,8
Audi A7	38.314	32.910	16,4
Audi Q8 e-tron <sup>8</sup> / Audi e-tron <sup>12</sup> 	28.216	49.001	-42,4
Audi e-tron GT <sup>13</sup> 	7.097	11.203	-36,7
Audi Q7	57.262	72.396	-20,9
Audi Q8	36.983	43.760	-15,5
Audi A8	14.955	20.293	-26,3
Audi R8	1.429	1.591	-10,2
Fahrzeuge vor Markteinführung	459	571	-19,6
<b>Marke Audi</b>	<b>1.671.218</b>	<b>1.895.240</b>	<b>-11,8</b>
Bentley Continental	3.741	4.215	-11,2
Bentley Flying Spur	2.544	3.405	-25,3
Bentley Bentayga	4.358	5.940	-26,6
<b>Marke Bentley</b>	<b>10.643</b>	<b>13.560</b>	<b>-21,5</b>
Lamborghini Urus	5.662	6.087	-7,0
Lamborghini Huracán	3.609	3.962	-8,9
Lamborghini Aventador	10	63	-84,1
Lamborghini Revuelto <sup>7</sup>	1.406	0	X
<b>Marke Lamborghini</b>	<b>10.687</b>	<b>10.112</b>	<b>5,7</b>
<b>Summe Automobile</b>	<b>1.692.548</b>	<b>1.918.912</b>	<b>-11,8</b>

**Vollelektrische Fahrzeuge (BEV)**

<sup>7</sup> Lamborghini Revuelto: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,9 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 10,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 276 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 17,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>8</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 28,0–19,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>9</sup> Detaillierte Werte zu den Kraftstoff-/Stromverbräuchen und Emissionsangaben finden Sie auf Seite 161.

<sup>10</sup> Die Tabelle enthält 598.778 (664.607) ausgelieferte Fahrzeuge, die von assoziierten chinesischen Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft wurden.

<sup>11</sup> Fahrzeug wird/ wurde von assoziierten Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

<sup>12</sup> Der Audi e-tron wird im Markt Deutschland nicht mehr als neuer Personenkraftwagen zum Kauf angeboten.

<sup>13</sup> Audi e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert): 21,1–18,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A



# Finanzielle Lage

Operatives Ergebnis des Audi Konzerns in schwierigem Marktumfeld auch durch Restrukturierungsaufwendungen rückläufig, Netto-Cashflow verzeichnet solides Niveau.

## Ertragslage

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns gingen im Geschäftsjahr 2024 auf 64.532 (69.865) Mio. EUR zurück. Der Rückgang um 7,6 Prozent gegenüber dem Vorjahr basiert vor allem auf einem geringeren Absatz von Fahrzeugen – auch beeinflusst durch temporäre Lieferschwierigkeiten, zahlreiche Modellwechsel und Neuanläufe – sowie einer intensiven Wettbewerbssituation.

Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen der Marke Audi verringerten sich auf 41.577 (49.091) Mio. EUR. Dabei verzeichneten insbesondere der vollelektrische Audi Q8 e-tron<sup>8</sup> aufgrund des vorzeitigen Produktionsendes am Standort Brüssel und der Audi Q5 infolge des Modellwechsels einen starken Umsatzrückgang, während der neue Audi Q6 e-tron einen positiven Einfluss hatte. Die Marke Lamborghini steigerte im Berichtszeitraum die Umsatzerlöse aus dem Fahrzeuggeschäft erneut und erreichte mit 2.848 (2.466) Mio. EUR einen Zuwachs von 15,5 Prozent. Die Marke Bentley verzeichnete rückläufige Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen in Höhe von 2.422 (2.772) Mio. EUR.

Die Umsatzerlöse der Marke Ducati aus dem Motorradgeschäft gingen mit 840 (888) Mio. EUR leicht zurück.

Die Sonstigen Umsatzerlöse des Audi Konzerns lagen bei 16.450 (14.853) Mio. EUR, ein Anstieg von 10,7 Prozent. Hierbei stiegen die Teilelieferungen für die lokale Produktion in China deutlich an, gleichzeitig konnte das Originalteilegeschäft den positiven Trend der Vorjahre mit einem erneuten Umsatzwachstum fortsetzen.

Mit Blick auf die Regionen zeigte sich bei den Umsatzerlösen ein heterogenes Bild im Berichtsjahr. In Europa verzeichnete der Audi Konzern einen Umsatzrückgang von 5,5 Prozent auf 32.925 (34.836) Mio. EUR. Die Umsatzerlöse in den USA verringerten sich um 16,0 Prozent auf 12.511 (14.892) Mio. EUR ebenfalls spürbar. In China<sup>14</sup> legte der Umsatz hingegen leicht um 2,9 Prozent auf 11.767 (11.430) Mio. EUR zu.

Die Herstellungskosten gingen infolge des geringeren Absatzes prozentual in nahezu gleicher Höhe zurück. Darin enthalten sind auch geringere Material- und Einstandskosten. >

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

in Mio. EUR	2024	2023	Δ in %
Umsatzerlöse	64.532	69.865	-7,6
Herstellungskosten	-54.419	-58.576	-7,1
<b>Bruttoergebnis vom Umsatz</b>	<b>10.113</b>	<b>11.289</b>	<b>-10,4</b>
Vertriebskosten	-3.352	-3.377	-1,5
Allgemeine Verwaltungskosten	-762	-771	-1,2
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-2.123	-860	146,8
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>3.903</b>	<b>6.280</b>	<b>-37,9</b>
<b>RoS (Return on Sales) in %</b>	<b>6,0</b>	<b>9,0</b>	<b>-3,0 ppt.</b>
Finanzergebnis	1.097	1.423	-22,9
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>5.000</b>	<b>7.703</b>	<b>-35,1</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-811	-1.443	-43,8
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>4.189</b>	<b>6.260</b>	<b>-33,1</b>

<sup>8</sup>Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 28,0–19,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>14</sup>Neben den Umsatzerlösen aus nach China exportierten Audi Fahrzeugen (FBU) beinhaltet diese Position auch die Umsatzerlöse aus Teilelieferungen nach China. Weitere Erträge aus dem Chinageschäft werden im Finanzergebnis ausgewiesen.

Sowohl die Vertriebskosten als auch die allgemeinen Verwaltungskosten blieben gegenüber dem Vorjahr nahezu unverändert.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis reduzierte sich im Vorjahresvergleich sehr stark. Haupttreiber hierfür waren die im Zusammenhang mit der Restrukturierung angefallenen Aufwendungen aufgrund der Beendigung der Produktion am Standort Brüssel, die im Februar 2025 erfolgte. Erhöhte Restwert Risiken infolge rückläufiger Preise auf dem Gebrauchtwagenmarkt wirkten im Vorjahresvergleich ebenfalls belastend. Währungseinflüsse hatten hingegen einen positiven Effekt.

Bewertungseffekte aus Rohstoffsicherungen waren im Berichtsjahr von untergeordneter Bedeutung, da im laufenden Geschäftsjahr Waretermingeschäfte in einen Sicherungszusammenhang gebracht und damit ins Hedge Accounting überführt

wurden. Die Effekte aus Fair-Value-Änderungen werden nun im Wesentlichen im Eigenkapital erfasst.

### Operatives Ergebnis von Restrukturierungsaufwendungen geprägt

Das Operative Ergebnis des Audi Konzerns lag mit 3.903 (6.280) Mio. EUR deutlich unter dem Vorjahreswert. Die Operative Umsatzrendite betrug 6,0 (9,0) Prozent. Der größte negative Einflussfaktor war dabei der bereits beschriebene Restrukturierungsaufwand in Höhe von rund 1,6 Mrd. EUR im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion am Standort Brüssel. Dieser beinhaltet neben vorgezogenen Abschreibungen, Aufwendungen aus einer geänderten Produktionsfahrweise sowie Rechts- und Beratungskosten auch mitarbeiterbezogene Vorsorgen wie Sozialpläne.

## Forschungs- und Entwicklungskennzahlen

<i>in Mio. EUR</i>	2024	2023	Δ in %
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	4.603	5.436	-15,3
● Aktivierte Entwicklungskosten	2.141	2.705	-20,8
⊕ Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.683	1.292	30,2
<b>= Forschungs- und Entwicklungsaufwand</b>	<b>4.144</b>	<b>4.024</b>	<b>3,0</b>

### Forschungs- und Entwicklungskennzahlen im Audi Konzern

Die Forschungs- und Entwicklungsquote<sup>15</sup> lag im Berichtsjahr bei 7,1 (7,8) Prozent. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen gingen dabei deutlich zurück. Dies ist unter anderem auf geringere Verrechnungen innerhalb des Volkswagen-Konzerns für neue Plattformen und Baukästen aufgrund bereits erfolgter Fahrzeuganläufe zurückzuführen.

Die Aktivierungsquote<sup>16</sup> lag bei 46,5 (49,8) Prozent und somit leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Die Quote spiegelt dabei den aktuellen Produktlebenszyklus der Modellpalette wider und belegt gleichzeitig die Werthaltigkeit des zukünftigen Produktportfolios. Der leichte Rückgang der Quote erklärt sich durch die größtenteils abgeschlossene Entwicklung der PPE (Premium Platform Electric) und der PPC (Premium Platform Combustion). Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten verzeichneten aufgrund der im Berichtsjahr erfolgten Modellanläufe einen starken Anstieg von 30,2 Prozent. In Summe lag der Forschungs- und Entwicklungsaufwand damit leicht über dem Wert des Vorjahres. ›

<sup>15</sup> Hierbei werden die Forschungs- und Entwicklungsleistungen ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen gesetzt.

<sup>16</sup> Dabei werden die aktivierten Entwicklungskosten in Relation zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen gesetzt.



## Finanzergebnis des Audi Konzerns

Das Finanzergebnis des Audi Konzerns verringerte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 1.097 (1.423) Mio. EUR. Ein Treiber hierfür war der Rückgang des Zinsergebnisses. Die höheren Zinsaufwendungen aufgrund der Aufzinsung von langfristigen Rückstellungen konnten durch höhere Zinserträge nicht ausgeglichen werden. Zudem war auch das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Beteiligungen rückläufig, im Wesentlichen durch die anteilig

erfassten Anlaufverluste der Audi FAW NEV Co. im chinesischen Changchun, die im Dezember 2024 die Produktion aufnahm. Das Übrige Finanzergebnis, das vor allem den mit der Volkswagen AG vereinbarten Markenausgleich<sup>17</sup> für das Chinageschäft enthält, ging ebenfalls leicht zurück.

Das im Finanzergebnis enthaltene Chinageschäft belief sich im Jahr 2024 in Summe auf 651 (915) Mio. EUR.

## Finanzergebnis Audi Konzern

<i>in Mio. EUR</i>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Δ in %</b>
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	1	173	-99,7
Zinsergebnis	395	464	-14,9
Übriges Finanzergebnis	701	785	-10,8
<b>Finanzergebnis</b>	<b>1.097</b>	<b>1.423</b>	<b>-22,9</b>
davon Chinageschäft <sup>18</sup>	651	915	-28,8

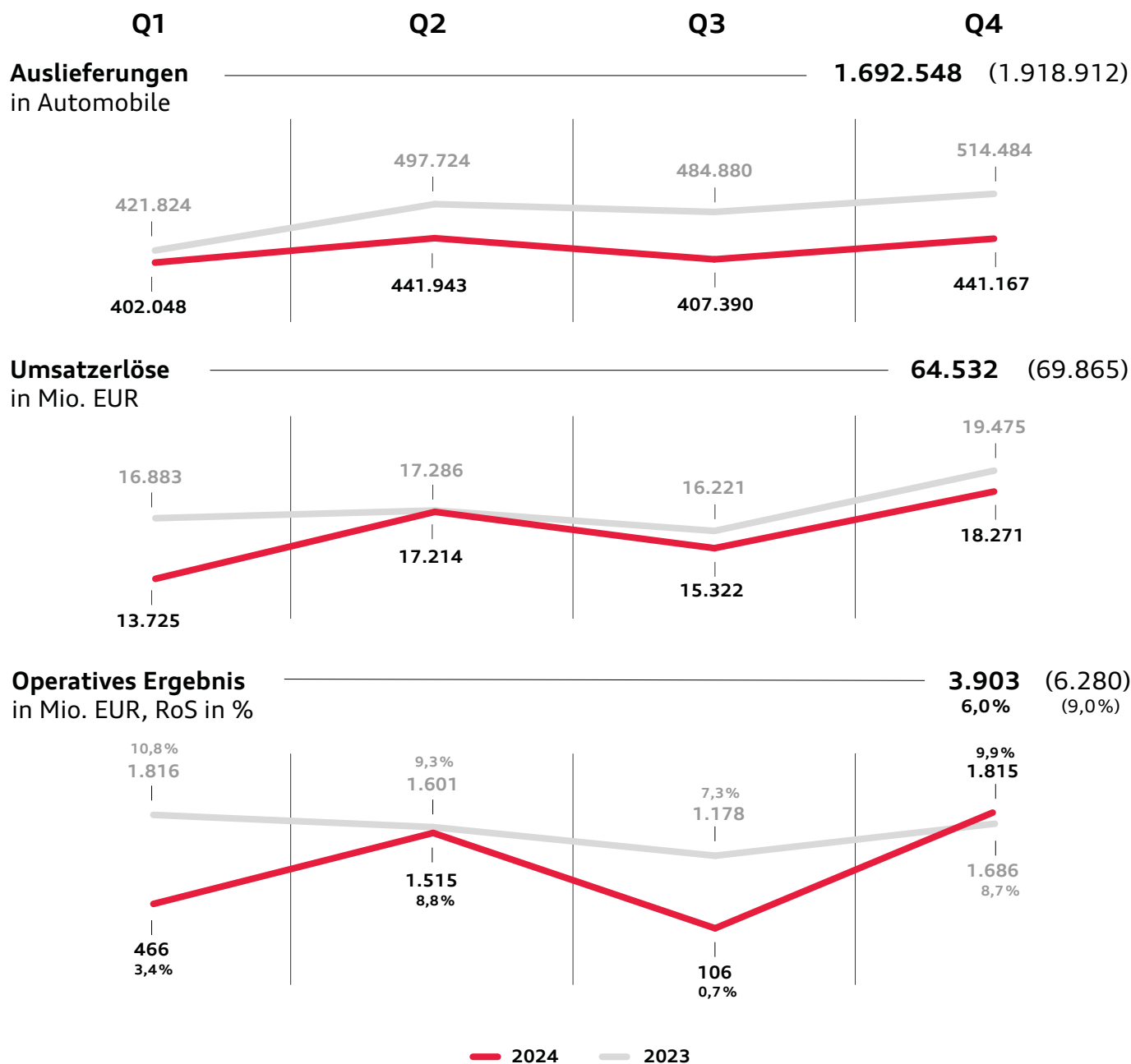
## Ergebnis nach Steuern deutlich unter Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2024 erwirtschaftete der Audi Konzern ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 5.000 (7.703) Mio. EUR. Die Umsatzrendite vor Steuern lag bei 7,7 (11,0) Prozent. Das Ergebnis nach Steuern betrug 4.189 (6.260) Mio. EUR.

<sup>17</sup> zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG vereinbarter finanzieller Markenausgleich bzw. leistungsbezogene Erträge für das Chinageschäft in Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen

<sup>18</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., Audi FAW NEV Co., Ltd., und den Markenausgleich Chinageschäft

# Entwicklung der Quartale



- | Q1   | Q2   | Q3   | Q4   |
|--|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Lieferschwierigkeiten, insbesondere bei margenstarken V6-/V8-Motoren, Logistikverzögerungen in den USA sowie Streik im Werk Mexiko</li> <li>&gt; BEV-Auslieferungen rückläufig in Europa, auch durch Streichung oder Reduzierung von Förderprogrammen für vollelektrische Fahrzeuge</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Weiter erhöhte Restwerttrisiken bei Gebrauchtfahrzeugen</li> <li>&gt; Verbesserte Versorgungslage führt zu ersten positiven Mixeffekten</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Auslieferungen durch Modellwechsel und Produktanläufe belastet</li> <li>&gt; Operatives Ergebnis durch hohe Restrukturierungsaufwendungen für Standort Brüssel belastet</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>&gt; Starker Jahresabschluss mit bestem Quartalsergebnis in 2024</li> <li>&gt; Auslieferungen stabilisieren sich aufgrund verbesserter Modellverfügbarkeit</li> </ul> |

# Vermögenslage

Die Bilanzsumme des Audi Konzerns verringerte sich zum 31. Dezember 2024 auf 73.097 (73.447) Mio. EUR.

Die langfristigen Vermögenswerte des Audi Konzerns blieben nahezu unverändert. Die gestiegenen Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte wurden dabei durch Rückgänge bei den at-Equity-bewerteten Anteilen sowie geringere sonstige finanzielle Vermögenswerte ausgeglichen.

Die kurzfristigen Vermögenswerte reduzierten sich zum 31. Dezember 2024 leicht. Während sich die Zahlungsmittel deutlich und die Vorräte leicht verringerten, stiegen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen spürbar an.

## Eigenkapitalquote weiter auf hohem Niveau

Das Eigenkapital des Audi Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2024 auf 35.882 (33.839) Mio. EUR, was einer Eigenkapitalquote von 49,1 (46,1) Prozent entspricht. Das Ergebnis nach Steuern wirkte dabei positiv auf die Gewinnrücklagen.

Die langfristigen Schulden gingen zum Jahresende 2024 spürbar zurück, hauptsächlich aufgrund gesunkener langfristiger Rückstellungen.

Die kurzfristigen Schulden reduzierten sich vornehmlich aufgrund gesunkener Verbindlichkeiten aus Ergebnisabführung und erfolgsabhängiger Vergütung sowie ebenfalls rückläufiger Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Gegenläufig wirkten deutlich erhöhte Rückstellungen vor allem in Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion am Standort Brüssel.

## Verkürzte Bilanz Audi Konzern

<i>in Mio. EUR</i>	<b>31.12.2024</b>	<b>31.12.2023</b>	<b>Δ in %</b>
Langfristige Vermögenswerte	35.318	35.230	0,3
Kurzfristige Vermögenswerte	37.703	38.199	-1,3
davon Vorräte	7.837	7.966	-1,6
davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5.932	5.598	6,0
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.229	13.436	-9,0
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	76	18	X
<b>Bilanzsumme Aktiva</b>	<b>73.097</b>	<b>73.447</b>	<b>-0,5</b>
Eigenkapital	35.882	33.839	6,0
Fremdkapital	37.215	39.608	-6,0
davon langfristige Schulden	14.332	15.228	-5,9
davon kurzfristige Schulden	22.884	24.380	-6,1
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.275	8.839	-6,4
<b>Bilanzsumme Passiva</b>	<b>73.097</b>	<b>73.447</b>	<b>-0,5</b>





Audi Q6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 18,9–15,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

## Finanzlage

**D**er Audi Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2024 einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 8.674 (11.135) Mio. EUR.

Der Rückgang im Vorjahresvergleich basiert neben dem rückläufigen Ergebnis vor Steuern auch auf einer negativen Entwicklung des Working Capital im Berichtsjahr.

Dies ist vor allem auf einen sehr starken Rückgang der Verbindlichkeiten unter anderem infolge einer geringeren Produktion zum Jahresende zurückzuführen. Im Vorjahr war ein Verbindlichkeitsaufbau zu beobachten. Zudem stiegen die Forderungen im Vergleich zum Jahresbeginn 2024 spürbar an, während diese Position im Jahr 2023 nahezu keinen Einfluss auf das Working Capital hatte.

Positiv wirkte hingegen ein deutlicher Anstieg der Rückstellungen, vor allem in Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion am Standort Brüssel. Im Vorjahr war hier noch ein Rückgang zu verzeichnen. Der leichte Abbau der Vorräte wirkte ebenfalls positiv auf das Working Capital im Berichtsjahr, bereits im Vorjahr waren sie leicht gesunken.

### Sachinvestitionen geprägt von Vorleistungen für künftige Modelle

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag im Berichtsjahr bei –5.602 (–6.395) Mio. EUR. Die Sachinvestitionen stiegen dabei spürbar auf –3.487 (–3.251) Mio. EUR an. Der Anstieg erklärt sich vor allem durch im vierten Quartal erworbene Lizenzen innerhalb des Volkswagen-Konzerns für die zukünftige Nutzung der Rivian-Softwarearchitektur. Die Sachinvestitionsquote lag im Berichtsjahr bei 5,4 (4,7) Prozent.

Die Investitionsquote des Audi Konzerns, welche die Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie die Sachinvestitionen ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen setzt, lag im Berichtsjahr bei 12,5 (12,4) Prozent.

Die Zugänge der aktivierten Entwicklungskosten im Berichtszeitraum waren unter anderem bedingt durch den aktuellen Produktlebenszyklus der Modellpalette und zahlreiche Produktanläufe rückläufig. Gleichzeitig waren auch Investitionen in Beteiligungen im Vorjahresvergleich geringer.

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

Der Netto-Cashflow des Audi Konzerns erreichte im Berichtsjahr 3.072 (4.740) Mio. EUR und lag damit deutlich unter dem starken Niveau des Vorjahres.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug in Summe –5.994 (–2.799) Mio. EUR und beinhaltete neben der beschriebenen Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts unter anderem die Anlage von Termingeldern. Im Vorjahr war diese Position vor allem durch den Zufluss fälliger Termingeldanlagen beeinflusst.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit lag bei –4.099 (–4.312) Mio. EUR. Er beinhaltet im Wesentlichen die Gewinnabführung an die Volkswagen AG aus dem Jahr 2023 in Höhe von –3.831 Mio. EUR.

Zum Bilanzstichtag verringerten sich die Zahlungsmittel auf 12.229 (13.436) Mio. EUR. Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns zum 31. Dezember 2024 betrug 22.847 (23.554) Mio. EUR.

#### Netto-Cashflow

# 3.072 Mio. EUR

↓ –35,2 %

## Verkürzte Kapitalflussrechnung Audi Konzern

<i>in Mio. EUR</i>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>Δ in %</b>
Zahlungsmittel Anfangsbestand zum 1.1.	13.436	9.599	40,0
<b>Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit</b>	<b>8.674</b>	<b>11.135</b>	<b>-22,1</b>
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-5.602	-6.395	-12,4
davon Sachinvestitionen <sup>19</sup>	-3.487	-3.251	7,3
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten	-2.141	-2.705	-20,8
davon Veränderung von Beteiligungen	-22	-504	-95,6
davon Abgang von Anlagegegenständen	48	64	-25,1
<b>Netto-Cashflow</b>	<b>3.072</b>	<b>4.740</b>	<b>-35,2</b>
Veränderung der Geldanlagen und ausgereichten Darlehen	-392	3.596	-110,9
Ergebnisabführung an den Volkswagen-Konzern	-3.831	-3.546	8,0
Leasingauszahlungen, Veränderung der übrigen Finanzschulden	-268	-767	-65,0
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	213	-186	X
<b>Veränderung der Zahlungsmittel</b>	<b>-1.207</b>	<b>3.838</b>	<b>-131,5</b>
<b>Zahlungsmittel Endbestand zum 31.12.</b>	<b>12.229</b>	<b>13.436</b>	<b>-9,0</b>
<b>Netto-Liquidität zum 31.12.</b>	<b>22.847</b>	<b>23.554</b>	<b>-3,0</b>
<b>Cashflow aus der Investitionstätigkeit</b>	<b>-5.994</b>	<b>-2.799</b>	<b>114,2</b>
<b>Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-4.099</b>	<b>-4.312</b>	<b>-4,9</b>

<sup>19</sup> In den Sachinvestitionen sind Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte gemäß Kapitalflussrechnung enthalten.

# Markengruppe Progressive

Auslieferungen, Umsatzerlöse, Operative Ergebnisse  
und Umsatzrenditen im Vergleich:  
Die Spitzenkennzahlen 2024



**Audi**

Audi

Auslieferungen

**1.671.218**

↘ -11,8 %

Umsatzerlöse  
in Mio. EUR

**58.129**

↘ -8,4 %

Operatives Ergebnis  
in Mio. EUR

**2.654**

↘ -45,3 %

Operative  
Umsatzrendite (RoS)

**4,6 %**

↘ -3,0 ppt.



**BENTLEY**

Bentley

Auslieferungen

**10.643**

↘ -21,5 %

Umsatzerlöse  
in Mio. EUR

**2.648**

↘ -9,9 %

Operatives Ergebnis  
in Mio. EUR

**373**

↘ -36,6 %

Operative  
Umsatzrendite (RoS)

**14,1 %**

↘ -6,0 ppt.



Lamborghini

Auslieferungen

**10.687**

↗ +5,7 %

Umsatzerlöse  
in Mio. EUR

**3.095**

↗ +16,2 %

Operatives Ergebnis  
in Mio. EUR

**835**

↗ +15,5 %

Operative  
Umsatzrendite (RoS)

**27,0 %**

↘ -0,2 ppt.



Ducati

Auslieferungen

**54.495**

↘ -6,4 %

Umsatzerlöse  
in Mio. EUR

**1.003**

↘ -5,8 %

Operatives Ergebnis  
in Mio. EUR

**91**

↘ -18,4 %

Operative  
Umsatzrendite (RoS)

**9,1 %**

↘ -1,4 ppt.

↗ ↘ Veränderungen zum Vorjahr



# EU-Taxonomie

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



Audi Q5 Sportback: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,8-5,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 199-148 g/km; CO<sub>2</sub>-Klassen: G-E

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. Der Audi Konzern

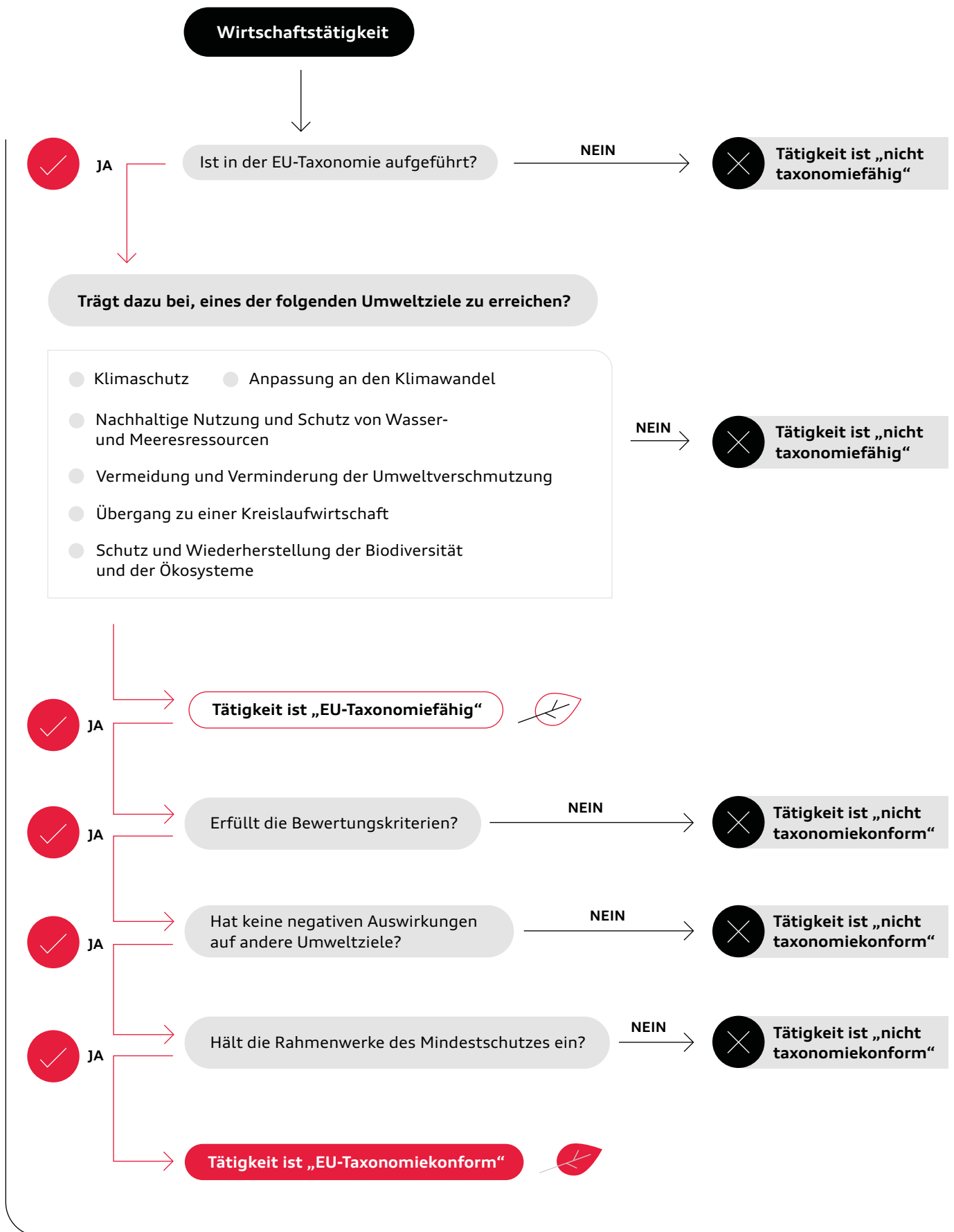
bekannt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und richtet seine eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Das Unternehmen beabsichtigt, bis 2050 bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral zu sein.

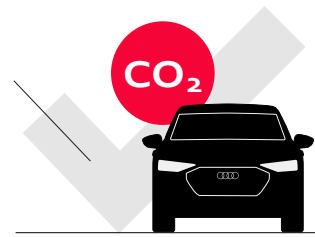
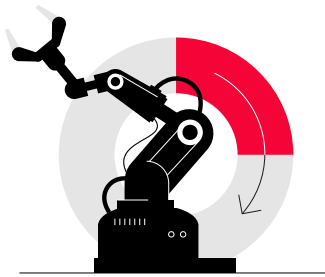
## Freiwillige Berichterstattung des Audi Konzerns<sup>1</sup>

Der Audi Konzern ist im Volkswagen-Konzern vollkonsolidiert und daher von einer eigenständigen externen Berichtspflicht zur EU-Taxonomie befreit. Aus Transparenzgründen berichtet der Audi Konzern 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 den Audi Konzern spielt Nachhaltigkeit eine zentrale Rolle und dies soll sichtbar gemacht werden.

<sup>1</sup> Für detailliertere Informationen rund um die EU-Taxonomie lesen Sie auch den Geschäftsbericht des Volkswagen-Konzerns für das Jahr 2024.

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





## 1 Taxonomiefähigkeit

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

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 den Wirtschaftstätigkeiten „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ sowie der Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ zu. Diese beziehen sich unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie auf alle produzierten Automobile und Motorräder und schließen auch die Originalteile mit ein. Durch die zweite Wirtschaftstätigkeit können auch Komponenten berücksichtigt werden, die eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen. Darunter fällt insbesondere der Verkauf von produzierten Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

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 Wirtschaftstätigkeit 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 diesen Wirtschaftstätigkeiten 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 weiteren Motoren und Aggregaten sowie Teillieferungen 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 substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen 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<sup>2</sup> / Audi Q8 e-tron<sup>3</sup>, Audi e-tron GT<sup>4</sup>, Audi Q6 e-tron und Audi A6 e-tron

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

- > Fahrzeuge der Modellreihen Audi A3, Q3, A6, A7, der überwiegende Teil der Modellreihen Audi Q5, Q7, Q8 und A8 sowie der Bentley Continental

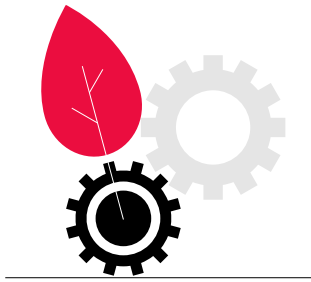
Für Motorräder gilt für die Erfüllung der Bewertungskriterien bereits eine CO<sub>2</sub>-Grenze von 0 g/km. Diese Vorgabe erfüllte kein Motorrad aus der Ducati-Produktpalette. Gleichzeitig fielen im Geschäftsjahr 2024 Entwicklungsleistungen für vollelektrische Motorräder an.

<sup>2</sup> Der Audi e-tron wird im Markt Deutschland nicht mehr als neuer Personenkraftwagen zum Kauf angeboten.

<sup>3</sup> Audi Q8 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 28,0–19,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>4</sup> Audi e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert): 21,1–18,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A





## 3 Vereinbarkeit mit anderen Umweltzielen (Do No Significant Harm, DNSH)

- > **Keine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele**
- > **Zentrale Volkswagen-Prüfung: Anforderungen für vollelektrische Audi Modelle 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 Wirtschaftstätigkeiten „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ sowie „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ für den Audi Konzern weitestgehend 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 sowie die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge und deren Komponenten 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 durchgeführt und abgeschlossen. Dies umfasst auch alle im Rahmen der DNSH-Kriterien überprüften Standorte. 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.

# Kennzahlen des Audi Konzerns gemäß EU-Taxonomie<sup>5</sup>

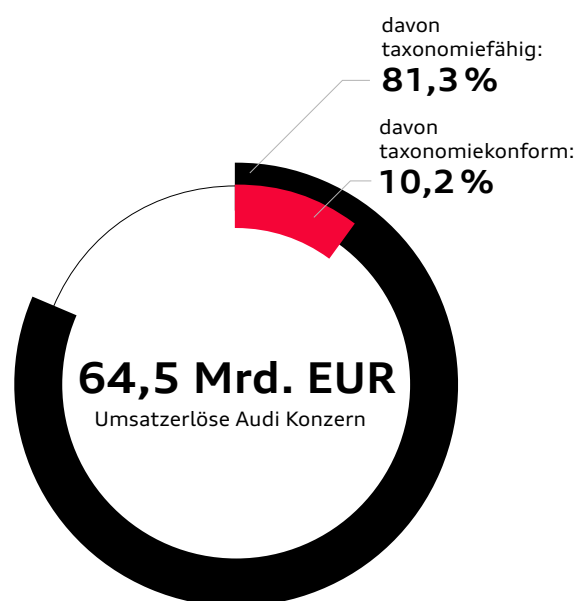


Audi S e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert): 19,7–18,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

## Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns 2024 beliefen sich auf insgesamt 64,5 (69,9) Mrd. EUR (siehe Seite 33). Auf die Wirtschaftstätigkeiten „Herstellung von CO<sub>2</sub>-armen Verkehrstechnologien“ sowie „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ entfielen davon 52,5 (59,3) Mrd. EUR bzw. 81,3 (84,9) 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 6,6 (11,4) Mrd. EUR, das sind 10,2 (16,3) Prozent, die Bewertungskriterien. Aufgrund der Einhaltung der Kriterien zu DNSH und Mindestschutz ist dieser Anteil der Umsatzerlöse als taxonomiekonform zu klassifizieren.<sup>6</sup>



<sup>5</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.

<sup>6</sup> Im Berichtsjahr lag der Fokus der DNSH-Prüfung auf den vollelektrischen Fahrzeugen (BEV) und zugehörigen Automobilkomponenten. Infolge der umfangreichen geänderten Anforderungen konnte der Nachweis für PHEV nicht mehr erbracht werden.

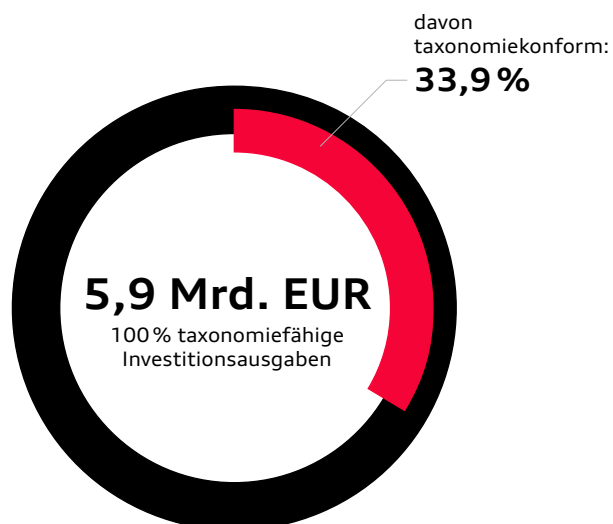
## Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie umfassen die Zugänge zu Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie Vermieteten Vermögenswerten. 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 Teilelieferungen sowie Lizenzvergaben) entfallen keine wesentlichen eigens dafür getätigten Investitionsausgaben.

Im Geschäftsjahr 2024 beliefen sich im Audi Konzern die entsprechenden Werte bei den Zugängen auf

- > 3,1 (3,3) Mrd. EUR aus Sachanlagen
- > 2,7 (3,0) Mrd. EUR aus Immateriellen Vermögenswerten
- > 0,1 (0,1) Mrd. EUR aus Vermieteten Vermögenswerten

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben betragen somit in Summe 5,9 (6,4) Mrd. EUR, was einem Anteil von 100 Prozent entspricht. Die Investitionsausgaben in Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien einhalten, beliefen sich auf 2,0 (2,8) Mrd. EUR. Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes waren 2024 somit 33,9 (43,2) Prozent der gesamten Investitionsausgaben taxonomiekonform. Der prozentuale Rückgang ist im Wesentlichen auf geringere Investitionen in vollelektrische Fahrzeuge zurückzuführen.



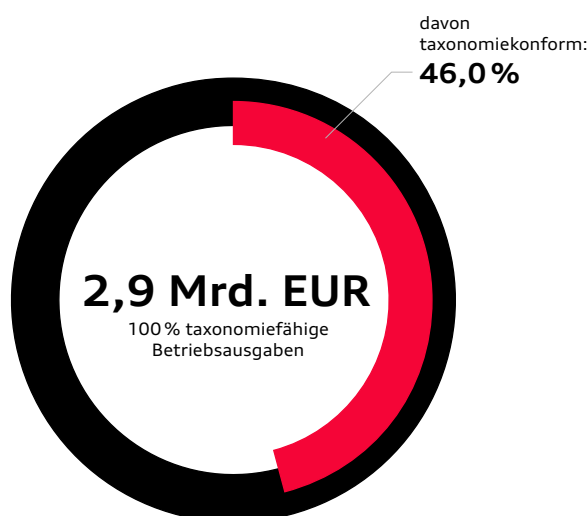
## Betriebsausgaben

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: 2,9 (3,1) Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 100 (100) Prozent
- > taxonomiekonforme Betriebsausgaben: 1,4 (1,3) Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 46,0 (41,0) Prozent

Der leichte Anstieg der taxonomiekonformen Betriebsausgaben – sowohl absolut als auch anteilig – ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Projekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.





# Prognosebericht

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2025 voraussichtlich mit einer etwas schwächeren Dynamik wachsen als im Berichtsjahr. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Audi erwartet auch in 2025 ein anspruchsvolles Geschäftsjahr bei weiterhin volatilem und herausforderndem Umfeld.



Audi RS Q8 SUV performance: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 13,6–13,1 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 310–297 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: G

**D**er Audi Konzern geht davon aus, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sieht Audi weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und 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; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA. Der Audi Konzern geht davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr. ›

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Audi rechnet auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Der Audi Konzern erwartet, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2025 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen.

In Europa rechnet die Markengruppe Progressive für 2025 mit einem Neuzulassungsvolumen des Pkw-Gesamtmarktes, das spürbar über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Angesichts anspruchsvoller CO<sub>2</sub>-Vorgaben ist bei den elektrifizierten Fahrzeugen mit einem erhöhten Wettbewerbsdruck zu rechnen. Für den deutschen Pkw-Markt wird erwartet, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau leicht übersteigen wird.

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in den USA wird für 2025 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres gerechnet. Dabei dürften weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV- und Pick-up-Segmenten gefragt sein. Zudem ist zu erwarten, dass die Neuzulassungen vollelektrischer Fahrzeuge sehr stark zunehmen werden.

Weiterhin rechnet die Markengruppe damit, dass sich das Marktvolumen in China auf dem Niveau des Jahres 2024 bewegen wird. Dabei dürften weiter vollelektrische Fahrzeuge und zunehmend reichweitenstarke Plug-in-Hybridmodelle gefragt sein. Beeinträchtigungen können sich aus einer schwächeren wirtschaftlichen Entwicklung sowie aus der Verschärfung geopolitischer Spannungen ergeben. Insbesondere der Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte – sofern sich keine Lösung abzeichnet – das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen weiter belasten.

### Ausblick für 2025

Derzeit geht der Audi Vorstand – vorbehaltlich der erwarteten Entwicklung des wirtschaftlichen Umfelds – von folgender Entwicklung der Spitzenkennzahlen für das Geschäftsjahr 2025 aus: Die Auslieferungen von Automobilen der Markengruppe Progressive an Kunden dürften zwischen 1,7 und 1,8 Mio. Fahrzeugen liegen. Der Audi Konzern erwartet Umsatzerlöse im Bereich von 67,5 bis 72,5 Mrd. EUR. Die Operative Umsatzrendite (RoS) wird voraussichtlich zwischen 7 und 9 Prozent liegen. Für den Netto-Cashflow rechnet der Audi Konzern mit einem Wert im Korridor von 3 bis 4 Mrd. EUR. Für das Geschäftsjahr 2025 wird zudem eine Investitionsquote<sup>2</sup> zwischen 10 und 12 Prozent prognostiziert.

Die Audi Unternehmensleitung und der Betriebsrat haben sich auf wesentliche Eckpunkte für eine zukunftsorientierte Neuaufstellung der deutschen Standorte verständigt. Mit der Zukunftsvereinbarung sind Voraussetzungen für eine nachhaltige Verbesserung von Effizienz und Wirtschaftlichkeit geschaffen worden. Audi arbeitet nun gemeinsam mit den Sozialpartnern an der konkreten Ausgestaltung. Eine finanzielle Bewertung aller Bausteine der Vereinbarung ist zum aktuellen Zeitpunkt nicht möglich, demzufolge ist der Sachverhalt nicht in der Prognose der Spitzenkennzahlen berücksichtigt.

## Erwartete Entwicklung der Spitzenkennzahlen des Audi Konzerns

	Ist 2024	Prognose 2025
Auslieferungen Automobile der Markengruppe Progressive an Kunden <sup>1</sup>	1,7 Mio. Automobile	zwischen 1,7 und 1,8 Mio. Automobile
Umsatzerlöse	64,5 Mrd. EUR	zwischen 67,5 und 72,5 Mrd. EUR
Operative Umsatzrendite (RoS)	6,0 %	zwischen 7 und 9 %
Netto-Cashflow	3,1 Mrd. EUR	zwischen 3 und 4 Mrd. EUR
Investitionsquote <sup>2</sup>	12,5 %	zwischen 10 und 12 %

<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.

<sup>2</sup> Die Investitionsquote setzt die Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie die Sachinvestitionen ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen.

# Risiko- und Chancenbericht

Ein frühzeitiges Erkennen und Steuern von Risiken und Chancen ist für den nachhaltigen Erfolg des Audi Konzerns entscheidend. Ein umfassendes Risikomanagementsystem (RMS) und ein internes Kontrollsystem (IKS) dienen hierfür als Basis.



Audi Q7 SUV TFSI e: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,4–1,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 29,1–27,8 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 33–28 g/km; CO<sub>2</sub>-Klassen (gewichtet kombiniert): G–B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,5–9,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

## 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 dient dabei:

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

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 der Markengruppe Progressive als auch mit dem Volkswagen-Konzern synchronisiert. Das 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

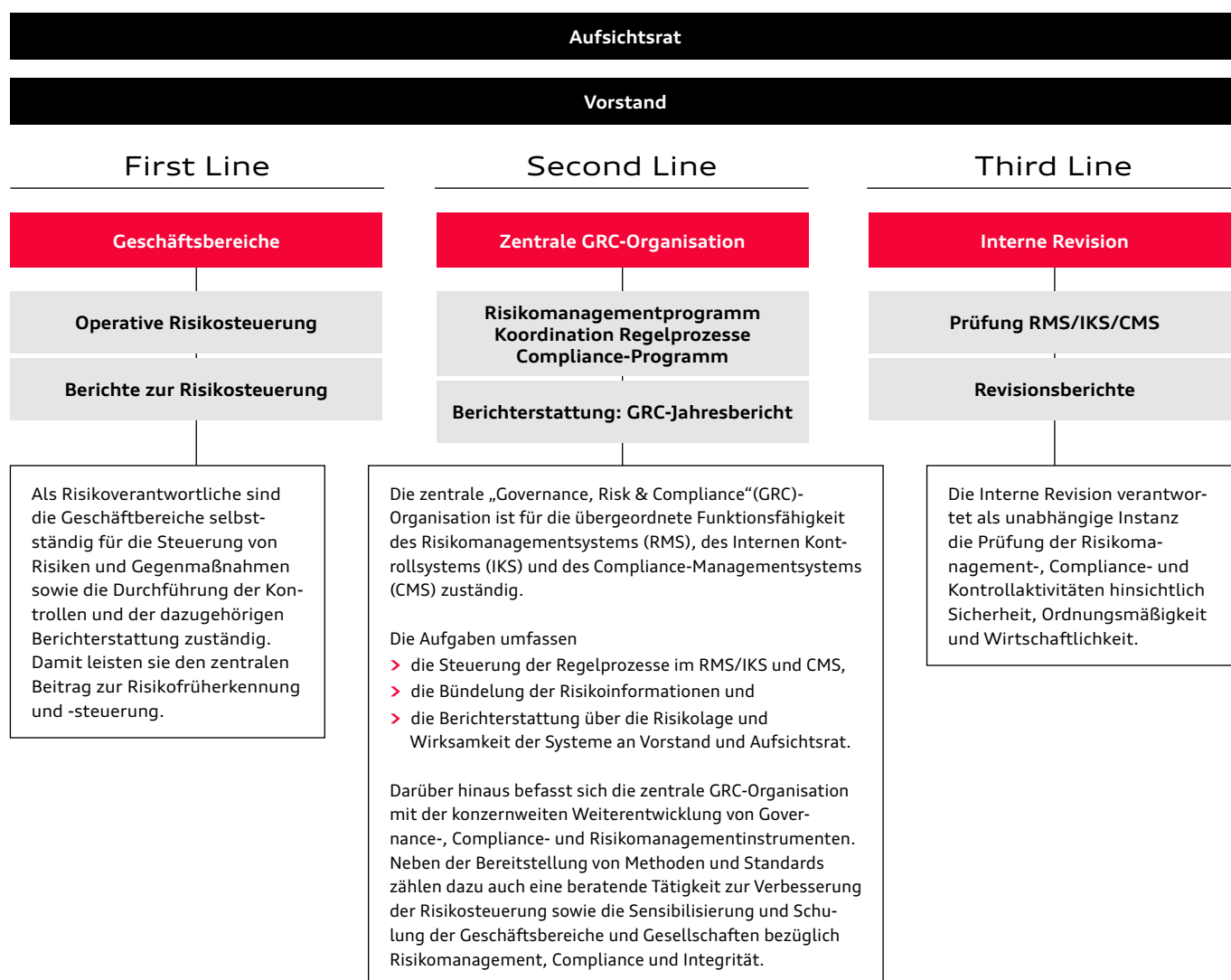
Die Identifizierung und Analyse von Risiken, eine transparente Berichterstattung sowie eine Verbesserung der Beherrschbarkeit unter Verwendung angemessener Risikosteuerungsinstrumente sind die zentralen Aufgaben des Risikomanagements. Die Risikomeldung erfolgt grundsätzlich vierteljährlich über den Risikoquartalsprozess, der die aktuelle operative Risikolage des Audi Konzerns abbildet. Gemäß dem COSO-Rahmenwerk werden

zudem entlang der gesamten Wertschöpfungskette risikoadäquate 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 mit 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 wesentliche 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 als Teil des RMS sowie das RMS/IKS bezogen auf die Rechnungslegung unterliegen der Prüfung durch den Konzernabschlussprüfer.

## 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 Szenarioanalysen 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. Die langfristige Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit soll neben der Unternehmensstrategie unter anderem durch Effizienz- und Chanceninitiativen wie das Performance Program 14 sowie fallbezogen durch Benchmarking abgesichert werden. Ergänzend leiten die Geschäftsbereiche laufend mittel- und kurzfristige Chancenpotenziale ab und operationalisieren diese.

## 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 und zu damit einhergehenden finanziellen Belastungen führen können. Diese Risiken begründen sich im Wesentlichen in der Einführung neuer Plattformen für Elektro- und Verbrennermodelle sowie in der zunehmenden Komplexität der Softwarearchitektur. Darüber hinaus bestehen weiterhin signifikante Versorgungs- und Logistikkrisiken, die auch im Jahr 2025 Auswirkungen auf das Produktionsvolumen an den Standorten haben könnten. Zusätzliche Risiken stehen im Zusammenhang mit rechtlichen Anforderungen an Produkte und Services, wie zum Beispiel Gesetzesvorhaben zu Materialverboten (u. a. PFAS) und Cyber-Security-Vorgaben.

Darüber hinaus 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 weiteren Zunahme geopolitischer Spannungen. Auch Turbulenzen an den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten, zunehmend protektionistische Tendenzen sowie strukturelle Defizite können die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden.

Im Zusammenhang mit der Zukunftsvereinbarung können sich kurzfristige finanzielle Belastungen auf die Geschäftszahlen des Audi Konzerns ergeben; mittelfristig rechnet das Unternehmen mit einer substanziellen Verbesserung seiner Kostenbasis und damit einer Stärkung seiner Wettbewerbsfähigkeit.

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

### Gesamtrisikosituation des Audi Konzerns

Die Gesamtrisikosituation im Audi Konzern hat sich im Hinblick auf die Anzahl und die aggregierte Bewertung der Risiken gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht, vor allem im Kontext der anspruchsvollen Anlaufsituationen neuer Modelle in den kommenden Jahren. Nach den heute bekannten Informationen bestehen jedoch nach wie vor keine Risiken, die den Fortbestand des Audi Konzerns und wesentlicher Konzerngesellschaften gefährden könnten.

## Nachhaltigkeit im Fokus

Nachhaltigkeit ist weltweit und damit auch für die ganze automobilen Wertschöpfungskette ein wichtiges Thema. Der Audi Konzern hat das Thema Nachhaltigkeit daher in der Strategie und in der Steuerung der gesamten Unternehmensgruppe tief verankert. So werden bei wesentlichen Entscheidungsprozessen Nachhaltigkeitsaspekte mit berücksichtigt. Entsprechend betrachtet Audi bei Produktentscheidungen auch CO<sub>2</sub>-Effekte. Der Dekarbonisierungsindex (DKI<sup>1</sup>), der BEV-Anteil 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.

Für die Automobilhersteller besteht die Herausforderung, die weltweit unterschiedlichen und sich stetig weiterentwickelnden Regularien und Gesetzgebungen, unter anderem in Bezug auf Fahrzeugemissionen, Materialeinsatz oder Lieferketten, zu erfüllen. Dabei ergibt sich auch für Audi beispielsweise 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 heterogenen Nachfrage nach elektrischen Modellen in den verschiedenen Regionen. Dies resultiert unter anderem aus dem schleppenden Aufbau der Ladeinfrastruktur für elektrische Fahrzeuge sowie der jeweiligen Preis- und Subventionspolitik und einer damit einhergehenden geringen Akzeptanz für Elektromobilität. Gleichzeitig befindet sich das Angebot entsprechender Fahrzeuge noch im Hochlauf. Ergänzend sind auch Herausforderungen im Aufbau einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft, vor allem in Bezug auf die Produktion und Entsorgung von Hochvoltbatterien voll-elektrischer Fahrzeuge, zu nennen.



Die Audi A5 Modellfamilie: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,0–4,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 182–125 g/km; CO<sub>2</sub>-Klassen: G–D

## Elektrifizierung und Zukunftstechnologien als Chance

Die konsequente Weiterentwicklung vollelektrischer Antriebskonzepte ist ein Eckpfeiler der Unternehmensstrategie und für den nachhaltigen Erfolg des Audi Konzerns. Die Markteinführung des Audi Q6 e-tron im Jahr 2024 stellt den Beginn einer großen Modelloffensive voll-elektrischer Fahrzeuge dar. Chancen bei der Elektrifizierung des Produktportfolios bestehen beispielsweise in einer stabileren Versorgungslage, einer besseren Kostenposition, in Technologiesprüngen in der Batterietechnik sowie in einem konsequenten Ausbau der weltweiten Ladeinfrastruktur.

Die Weiterentwicklung von hochautomatisierten Fahrsystemen kann einen Beitrag leisten, die Fahrzeugsicherheit zu erhöhen, und zu einer effizienteren Nutzung der Fahrzeuge führen. Darüber hinaus können durch den Einsatz von künstlicher Intelligenz und Automatisierung Produktionszeiten optimiert und damit unter anderem CO<sub>2</sub>-Emissionen im Rahmen der Produktion gesenkt werden.

## 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 160](#).

<sup>1</sup> Der interne Dekarbonisierungsindex (DKI) ist ein Key Performance Indicator (KPI), mit dem der Volkswagen-Konzern die CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette bilanziert und steuert. Dieser beschreibt die durchschnittlichen Emissionen (gemessen in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten) entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios in den Regionen Europa (EU 27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (FBU, Fully Built Up) und USA und wird in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Fahrzeug angegeben. Der DKI beinhaltet die direkten und indirekten Emissionen, die an den einzelnen Produktionsstandorten entstehen (Scope 1 und 2), sowie weitere direkte und indirekte Emissionen, die innerhalb des Lebenszyklus der Audi Fahrzeuge anfallen (Scope 3). Die Nutzungsphase, als Teil der Lebenszyklen der Audi Fahrzeuge, wird hierbei über 200.000 Kilometer und unter Bezugnahme gesetzlicher Vorgaben zu Flottenwerten in den Vertriebsregionen berechnet. Die CO<sub>2</sub>-Intensität des Ladestroms für die elektrifizierten und teilelektrischen Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis regionsspezifischer Strommixe berechnet. Als Grundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen dienen verifizierte Fahrzeug-Ökobilanzen (nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044, siehe Umweltbilanzen: [Dokumente & Policies | audi.com](#)).





# ESG

---

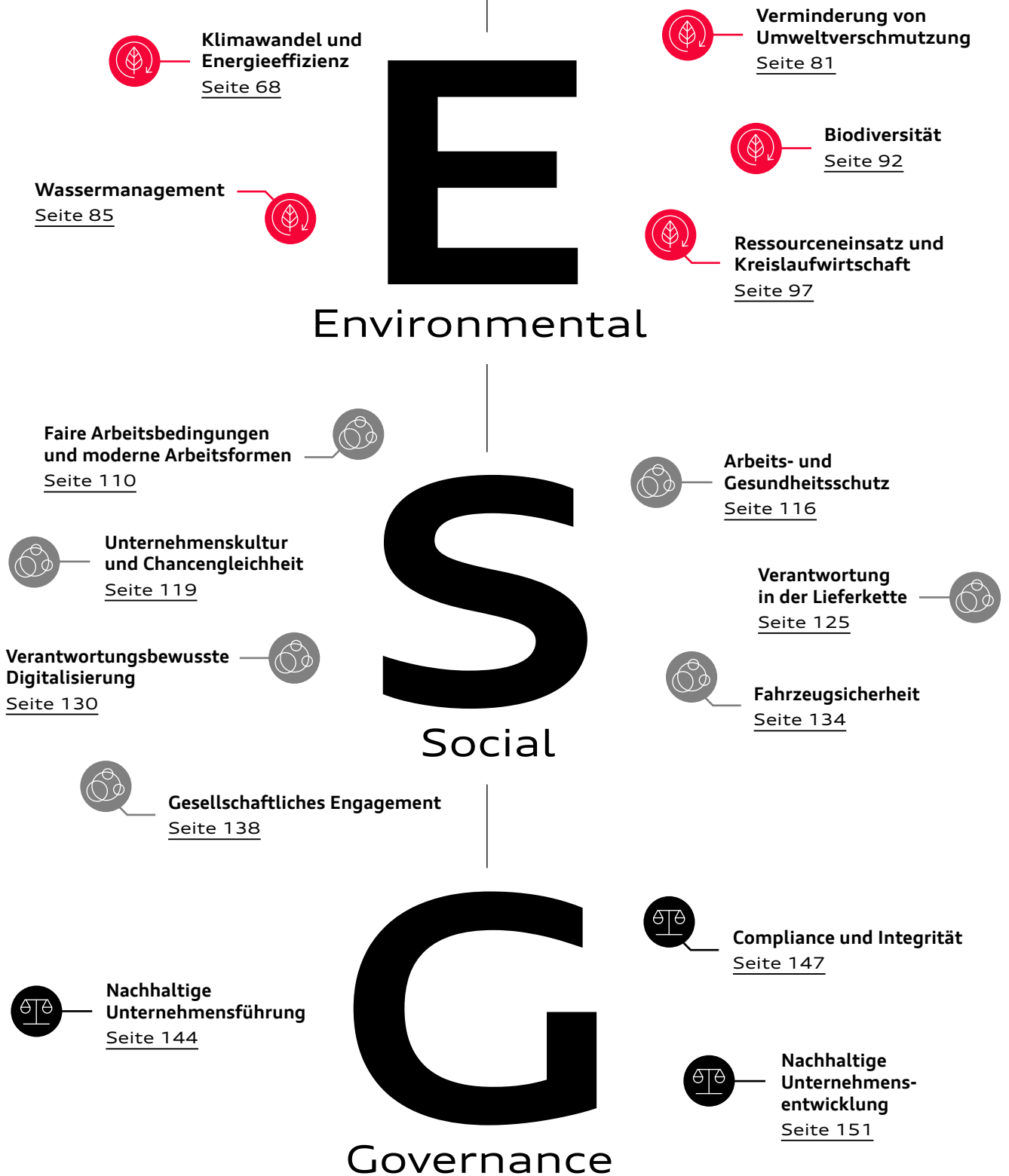
**61** // Wesentlichkeitsanalyse AUDI AG

**66** // Environmental

**108** // Social

**142** // Governance

# Die 15 wesentlichsten Nachhaltigkeitsthemen



# Die neue Wesentlichkeitsanalyse der AUDI AG

Welchen Einfluss hat Audi auf Umwelt und Gesellschaft? Welche Themen im Bereich Umwelt und Gesellschaft beeinflussen die finanzielle Entwicklung des Unternehmens? Und wie beurteilen externe Stakeholder beide Fragestellungen? Dies beantwortet die neue Wesentlichkeitsanalyse von Audi. Der Premiumautomobilhersteller zieht daraus wichtige Impulse für seine Nachhaltigkeitsbestrebungen.

**A**ls globales Unternehmen agiert die AUDI AG in einem komplexen Umfeld – eine fortlaufende Überprüfung der eigenen ESG- und Unternehmensziele ist dabei für den weltweiten Erfolg unabdingbar. Dem Unternehmen ist es wichtig, die Chancen und Risiken seines Handelns stets im Blick zu behalten, um seine positiven Einflüsse auf Umwelt und Gesellschaft zu verstärken und negative Auswirkungen auf das Unternehmen so gering wie möglich zu halten.

Seit 2024 regelt die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) die Pflicht zur Nachhaltigkeitsberichterstattung für Unternehmen in der EU.<sup>1</sup> Diese sollen in ihren Lageberichten detaillierte nichtfinanzielle Informationen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance zur Verfügung stellen. Die CSRD gibt den regulatorischen Rahmen für diese Berichterstattung vor. Die zu berichtenden Inhalte und die Berichtsstruktur werden durch die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) definiert. Wie auch beim finanziellen Reporting sollten sich Nachhaltigkeitsberichte auf aussagekräftige Informationen und Themen konzentrieren, die für Stakeholder<sup>2</sup> relevant und bewertbar sind. Diese Eingrenzung wird als „Wesentlichkeit“ bezeichnet. Auch der Standard für Nachhaltigkeitsberichterstat-

tung der Global Reporting Initiative (GRI) erfordert ein ESG-Reporting entlang der wesentlichen Themen.

Audi veröffentlicht freiwillig einen Bericht, der finanzielle und ESG-Aspekte kombiniert. Der Audi Report orientiert sich am international verbreiteten GRI Standard, greift zudem Aspekte der europäischen CSRD, insbesondere geforderte Kennzahlen, auf und berichtet entlang der für die GRI und die CSRD wesentlichen Themen.

Zur Bestimmung dieser Themen dient die Wesentlichkeitsanalyse, die Audi bereits seit über elf Jahren durchführt. Sie schafft im Kontext der Nachhaltigkeit Transparenz zu relevanten ESG-Themen. Eine der bedeutenden Neuerungen im Berichtsjahr ist die Einführung des Konzepts der „doppelten Wesentlichkeit“. Das Prinzip leitet ein Unternehmen dazu an, die Wesentlichkeit von Nachhaltigkeitsthemen aus zwei Perspektiven zu betrachten. Durch die Inside-Out-Perspektive (Impact Materiality) ermittelt das Unternehmen, welche tatsächlichen und potenziellen positiven und negativen Auswirkungen sein unternehmerisches Handeln auf verschiedene Nachhaltigkeitsthemen hat. Die Outside-In-Perspektive (Financial Materiality) ermittelt Chancen und Risiken von Nachhaltigkeits-

themen für die finanzielle Entwicklung des Unternehmens.

Audi setzt die doppelte Wesentlichkeitsanalyse als strategisches Instrument ein. Sie leistet einen Beitrag für die regelmäßige Überprüfung von Zielen und Ressourceneinsätzen und damit für die Weiterentwicklung des Unternehmens. Sie hilft, die Wechselwirkung von wirtschaftlichem Erfolg und nachhaltigem Handeln noch besser zu verstehen und in der Folge enger zu verzahnen. Die Idee: Wenn das Unternehmen seine Auswirkungen kennt und danach steuert, kann es sowohl im Hinblick auf Risikominimierung und Chancenmaximierung als auch in der Ressourcenallokation optimal vorgehen.

## Doppelte Wesentlichkeitsanalyse für mehr Transparenz

2024 führte die AUDI AG erstmalig eine Wesentlichkeitsanalyse durch, die in ihrer Umsetzung den Vorgaben der CSRD entspricht. Mit dieser Vorgehensweise sind auch die Anforderungen der GRI an eine Wesentlichkeitsanalyse erfüllt. Für die von Audi durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse dienen die ESRS sowie die Vorgaben des Volkswagen-Konzerns als inhaltliche Leitlinie. ›

<sup>1</sup> Von der Berichtspflicht sind nur bestimmte Kapitalgesellschaften und Personenhandelsgesellschaften mit ausschließlich haftungsbeschränkten Gesellschaftern betroffen. Die Anforderungen gelten für Geschäftsjahre beginnend ab dem 1. Januar 2024 zunächst für einen eingeschränkten Kreis von Unternehmen, der dann sukzessive erweitert wird. Die CSRD war in Deutschland zum Redaktionsschluss noch nicht in nationales Recht überführt. Der Audi Konzern berichtet dennoch freiwillig zu ESG-Themen. Er bleibt voraussichtlich auch in Zukunft von einer CSRD-Berichtspflicht ausgenommen, da die Berichtspflichten über den Volkswagen-Konzern als Muttergesellschaft abgedeckt werden.

<sup>2</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: Kunden, Analysten und Investoren, Presse und Medien, Geschäftspartner, Mitarbeitende, Anwohner und Nachbarn, Politik und Verbände sowie Organisationen von Arbeitnehmenden, den wissenschaftlichen Bereich und Nachhaltigkeitsexperten 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.

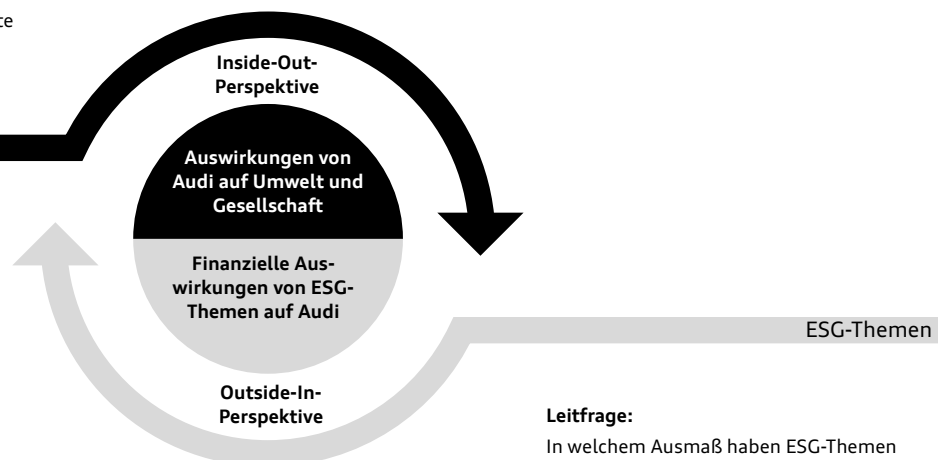


## Wesentlichkeit der Auswirkungen

### Leitfrage:

In welchem Ausmaß wirkt sich die Geschäftstätigkeit von Audi kurz-, mittel- oder langfristig auf Mensch und Umwelt aus, vor- und nachgelagerte Auswirkungen in der Wertschöpfungskette inbegriffen?

Audi



### Leitfrage:

In welchem Ausmaß haben ESG-Themen kurz-, mittel- oder langfristig wesentliche finanzielle Auswirkungen auf Cashflow, Finanzlage oder finanzielle Leistung von Audi?



Positive und negative Impacts wurden erfasst sowie Chancen und Risiken bewertet.

## Finanzielle Wesentlichkeit (Risiken und Chancen)

Die doppelte Wesentlichkeitsanalyse bezieht Einflüsse des Unternehmens auf Umwelt und Gesellschaft (Impact Materiality, Inside-Out) sowie Chancen und Risiken von Umwelt- und gesellschaftlichen Einflüssen auf das Unternehmen (Financial Materiality, Outside-In) mit ein und beachtet dabei die Perspektive von internen und externen Stakeholdern.

### Vierstufige Vorgehensweise

Die ESRS gliedern sich in 37 Subthemen. Diese bilden auch die Basis für die Wesentlichkeitsanalyse des Unternehmens. Darüber hinaus erfolgte im Berichtsjahr ein Abgleich mit Themen, die von Wettbewerbern, vom Volkswagen-Konzern sowie in externen ESG-Rahmenwerken und ESG-Ratings verwendet werden. Daraus wurden zwei zusätzliche, über den ESRS hinausgehende Themen abgeleitet: „Soziales Engagement“ und „Nachhaltige Unternehmensentwicklung“.

Im zweiten Schritt wurden im Rahmen von Stakeholder-Interviews<sup>3</sup> pro Subthema potenzielle positive und negative Auswirkungen der Geschäftstätigkeit von Audi auf Umwelt und Gesellschaft gesammelt (Impact Materiality). Für jedes Subthema wurden zusätzlich Chancen und Risiken für das Unternehmen identifiziert (Financial Materiality).

In einem dritten Schritt wurden die Subthemen von internen Fachexperten

bewertet. Ein Beispiel: Für das Thema „Arbeitsbedingungen – eigene Belegschaft“ (ESG-Themenfeld Social) wurden bei der Inside-Out-Analyse (Impact Materiality) unter anderem die Chance „Moderne Arbeitsformen führen zu einer höheren Lebensqualität der Beschäftigten“ sowie das Risiko „Unzureichende Arbeitsanweisungen für neue Mitarbeitende führen zu einer Gefährdung von Leib und Leben, zum Beispiel beim Umgang mit Gefahrstoffen oder Sicherheitsanforderungen“ identifiziert und mit „wichtig“ bewertet. Bei der Outside-In-Analyse (Financial Materiality) des Themas „Arbeitsbedingungen – eigene Belegschaft“ wurden die Chance „Die Gewährleistung der Gesundheit und Sicherheit der eigenen Belegschaft kann die Fluktuation der Mitarbeitenden verringern, was Kosten für die Einstellung und Einarbeitung spart“ und das Risiko „Reputations- und rechtliche Risiken im Falle von Kinder- und Zwangsarbeit“ identifiziert. Die Einschätzung dieser Faktoren führte unter anderem in Summe zur Bewertung „sehr wichtig“ für den Erfolg der AUDI AG.

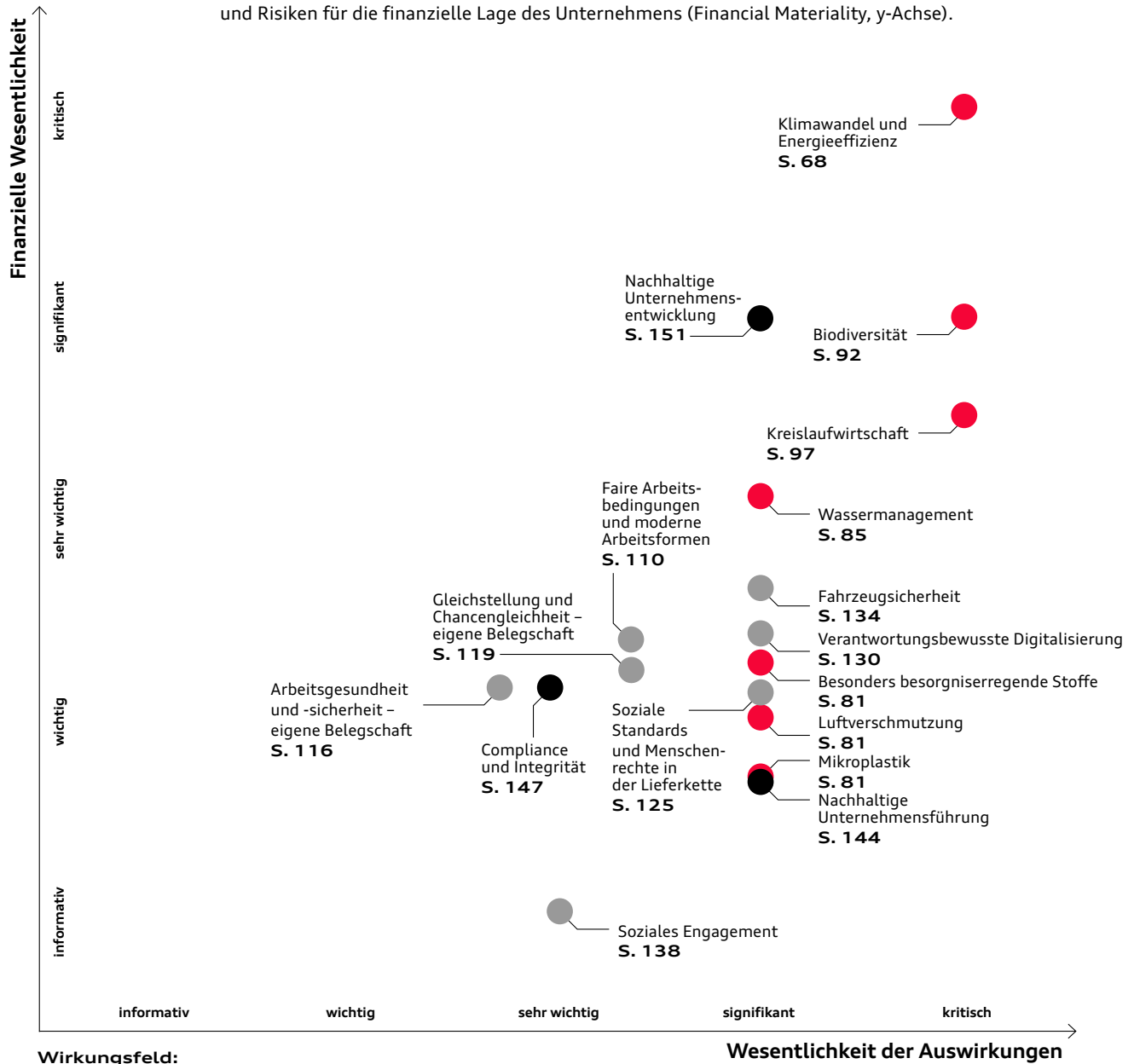
Themen, die weder aus Sicht einer Financial noch einer Impact Materiality als mindestens „informativ“ eingestuft wurden, klassifizierten die Audi Experten als unwesentlich im Rahmen der Analyse. Dies betraf die neun Themen Verschmutzung von Böden, Verschmutzung von lebenden Organismen und Nahrungsressourcen, besorgniserregende Stoffe, Meeresressourcen, ökonomische, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften, zivile und politische Rechte von Gemeinschaften, Rechte indigener Bevölkerung, soziale Inklusion von Endnutzern und Tierschutz.

In einem vierten Schritt wurden die Ergebnisse der Audi Wesentlichkeitsanalyse im Volkswagen-Konzern abgestimmt und vom Vorstand der AUDI AG freigegeben. Anschließend ordnete das Team der Audi Strategie die 39 wesentlichen Themen insgesamt 17 Themenclustern sowie den drei Feldern Environmental, Social und Governance (ESG) zu.

<sup>3</sup> Für die Stakeholder-Interviews hat das Unternehmen insgesamt elf relevante Stakeholder-Gruppen identifiziert, anhand der Dimensionen „Einfluss der Stakeholder auf das Unternehmen“ und „Abhängigkeit der Stakeholder vom Unternehmen“ priorisiert und dann qualitative Einzelinterviews durchgeführt.

# Audi Wesentlichkeitsmatrix

Die Matrix visualisiert die Bewertung der 17 relevanten Themencluster hinsichtlich der Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft (Impact Materiality, x-Achse) sowie hinsichtlich ihrer Chancen und Risiken für die finanzielle Lage des Unternehmens (Financial Materiality, y-Achse).



Wirkungsfeld:



Wesentlichkeit der Auswirkungen

## Folgender vierstufiger Prozess liegt der Matrix zugrunde:

**Erste Stufe: Kontextanalyse und Themensammlung**  
 Ein internes Expertenteam von Audi leitete aus den ESRS 37 relevante Nachhaltigkeitsthemen für das Unternehmen ab und ergänzte um zwei zusätzliche Themen.

**Zweite und dritte Stufe: Sammlung und Bewertung von Auswirkungen, Risiken und Chancen**  
 Durch eine Stakeholder-Befragung wurden die ökologischen und gesellschaftlichen Auswirkungen der Unternehmenstätigkeit (Impact Materiality, Inside-Out) sowie die Chancen und Risiken für Audi (Financial Materiality, Outside-In) hinsichtlich der 39 Themen gesammelt. Ein Team aus internen Experten bewertete und gewichtete diese Chancen, Risiken und Auswirkungen.

**Vierte Stufe: Validierung der Ergebnisse und Clustering**  
 Die Ergebnisse der Audi Wesentlichkeitsanalyse wurden mit dem Volkswagen-Konzern abgestimmt und vom Vorstand der AUDI AG freigegeben. Das Expertenteam von Audi ordnete anschließend die 39 Themen 17 Themenclustern zu.

# Themenzuordnung

Die 17 Themencluster der Wesentlichkeitsanalyse finden sich in diesen Kapiteln des Audi Reports:

# E

## Environment

### 1. Klimawandel und Energieeffizienz

### 2. Verminderung von Umweltverschmutzung

- Luftverschmutzung
- Besonders besorgniserregende Stoffe
- Mikroplastik

### 3. Wassermanagement

### 4. Biodiversität

### 5. Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft

- Kreislaufwirtschaft

# S

## Social

### 6. Mitarbeitende

#### 6.1 Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen

#### 6.2 Arbeits- und Gesundheitsschutz

- Arbeitsgesundheit und -sicherheit – eigene Belegschaft

#### 6.3 Unternehmenskultur und Chancengleichheit

- Gleichstellung und Chancengleichheit – eigene Belegschaft

### 7. Verantwortung in der Lieferkette

- Soziale Standards und Menschenrechte in der Lieferkette

### 8. Kunden

#### 8.1 Verantwortungsbewusste Digitalisierung

#### 8.2 Fahrzeugsicherheit

### 9. Gesellschaftliches Engagement

- Soziales Engagement

# G

## Governance

### 10. Corporate Governance

#### 10.1 Nachhaltige Unternehmensführung

#### 10.2 Compliance und Integrität

### 11. Nachhaltige Unternehmensentwicklung





# 1

# Environmental

---

# 2



# E

## Inhalt

---

**68**

Klimawandel und  
Energieeffizienz

**81**

Verminderung von  
Umweltverschmutzung

**85**

Wassermanagement

**92**

Biodiversität

**97**

Ressourceneinsatz und  
Kreislaufwirtschaft



Audi A6 Sportback e-tron performance:  
Stromverbrauch (kombiniert): 16,7–13,6 kWh/100 km;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A





GRI 302, 305

# Klimawandel und Energieeffizienz

Bis spätestens 2050<sup>1</sup> möchte der Audi Konzern über die gesamte Wertschöpfungskette bilanzielle CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>2</sup> erreichen. Bereits seit dem 1. Januar 2025 fertigen alle Audi Produktionsstandorte<sup>3</sup> bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Der Transformationspfad von Audi auf dem Weg zur bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität sieht klar definierte Zwischenziele vor, die maßgeblich von der Marktentwicklung sowie dem Tempo des Ausbaus der Elektromobilität abhängen. Aufgrund volatiler Märkte sowie der unsicheren wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen ist es derzeit nicht möglich, belastbare Aussagen zu Zwischenzielen bis zum Jahr 2050 zu treffen.

<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, 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 Kunden, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

<sup>3</sup> Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde Ende Februar 2025 eingestellt.



Der Klimawandel ist eine der größten Herausforderungen der Gegenwart. Audi ist sich der Auswirkungen seiner Produkte und Geschäftstätigkeit auf Umwelt und Gesellschaft bewusst: Entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette entstehen Treibhausgas-Emissionen (THG-Emissionen), die zu negativen Umweltauswirkungen führen können.

Das Unternehmen bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und dessen Zielen. Audi ist Mitglied im United Nations Global Compact (UNGC), der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung, und treibt in diesem Rahmen die Umsetzung der UN-Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals, SDGs) voran. Die Dekarbonisierung der gesamten Wertschöpfungskette ist fester Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie *regenerate+* und des Umweltleitbildes „goTOzero“ des Volkswagen-Konzerns. Die hierfür angesetzten Zielvorgaben folgen dabei den Vorgaben der Science Based Targets initiative (SBTi). Die Initiative entwickelt Klimapfade für verschiedene Sektoren auf Basis wissenschaftlicher Erkenntnisse mit dem Ziel, die Ambition des Pariser Klimaabkommens messbar zu machen und je Sektor zu implementieren.

**Ziele für nachhaltige Entwicklung**

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:

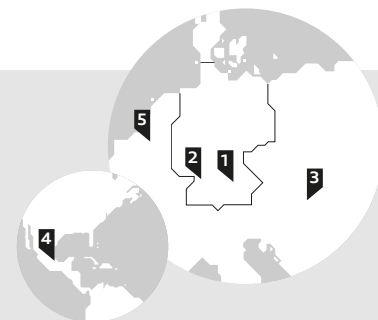


Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 160](#).

Die Erklärung zur gemeinsamen Unternehmenspolitik der AUDI AG gilt für alle Produkte, Dienstleistungen und Tätigkeiten. Der Audi Code of Conduct identifiziert für die Beschäftigten des Audi Konzerns den Umweltschutz als eines der zentralen Themen der Organisation. Audi verpflichtet auch seine Lieferanten – unter anderem durch den Code of Conduct für Geschäftspartner –, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Luftemissionen, die eine Gefährdung für Umwelt und Gesundheit darstellen, einschließlich THG-Emissionen, zu reduzieren. Das Umwelt-Compliance-Management-System identifiziert, bewertet und steuert im Rahmen des Umweltmanagements Umweltrisiken und stellt so die Einhaltung der Vorgaben des Audi Umweltschutzes sicher. In ihren Umwelterklärungen berichtet die AUDI AG jährlich über kontinuierliche Verbesserungen im Umweltmanagement.

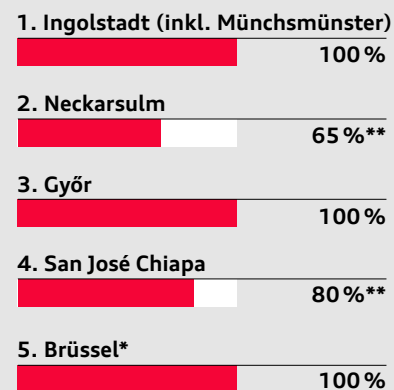
**THG-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette reduzieren**

THG-Emissionen entstehen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Diese lässt sich in fünf Phasen unterteilen: Lieferkette, Produktion, Logistik, Nutzungsphase und End-of-Life. Um eine wirkungsvolle Dekarbonisierung zu erzielen, strebt Audi die Reduktion der THG-Emissionen in allen Phasen der Wertschöpfungskette an. Bis spätestens 2050<sup>1</sup> möchte der Audi Konzern über die gesamte Wertschöpfungskette bilanzielle CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>2</sup> erreichen. Der Fortschritt wird mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI)<sup>4</sup> gemessen. Dies erfolgt sowohl für die einzelnen Marken des Volkswagen-Konzerns als auch für den Konzern als Ganzes. ➔



**Bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrale<sup>2</sup> Audi Standorte<sup>3</sup> (2024)**

Rückblickend auf das Jahr 2024 produzierte Audi bereits in Ingolstadt, Győr und Brüssel bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>2</sup>. Die ausgewiesenen Werte in der Grafik setzen die an den Standorten, durch den Einsatz erneuerbarer und THG-armer Energien, bereits vermiedenen THG-Emissionen in Relation zu den theoretisch, bei einer ausschließlich auf fossilen Energieträgern basierenden Energieversorgung, maximal entstehenden THG-Emissionen.



\* Die Produktion im Werk Brüssel wurde Ende Februar 2025 eingestellt.  
 \*\* Seit dem 1.1.2025 fertigen die Produktionsstandorte Neckarsulm und San José Chiapa bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>2</sup> (100 %).

<sup>1</sup> Der Transformationspfad von Audi auf dem Weg zur bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität sieht klar definierte Zwischenziele vor, die maßgeblich von der Marktentwicklung sowie dem Tempo des Ausbaus der Elektromobilität abhängen. Aufgrund volatiler Märkte sowie der unsicheren wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen ist es derzeit nicht möglich, belastbare Aussagen zu Zwischenzielen bis zum Jahr 2050 zu treffen.

<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, 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 Kunden, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

<sup>3</sup> Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde Ende Februar 2025 eingestellt.

<sup>4</sup> Der interne Dekarbonisierungsindex (DKI) ist ein Key Performance Indicator (KPI), mit dem der Volkswagen-Konzern die CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette bilanziert und steuert. Dieser beschreibt die durchschnittlichen Emissionen (gemessen in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten) entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios in den Regionen Europa (EU 27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (FBU, Fully Built Up) und USA und wird in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Fahrzeug angegeben. Der DKI beinhaltet die direkten und indirekten Emissionen, die an den einzelnen Produktionsstandorten entstehen (Scope 1 und 2), sowie weitere direkte und indirekte Emissionen, die innerhalb des Lebenszyklus der Audi Fahrzeuge anfallen (Scope 3). Die Nutzungsphase, als Teil der Lebenszyklen der Audi Fahrzeuge, wird hierbei über 200.000 Kilometer und unter Bezugnahme gesetzlicher Vorgaben zu Flottenwerten in den Vertriebsregionen berechnet. Die CO<sub>2</sub>-Intensität des Ladestroms für die elektrifizierten und teilelektrischen Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis regionsspezifischer Strommixe berechnet. Als Grundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen dienen verifizierte Fahrzeug-Ökobilanzen (nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044, siehe Umweltbilanzen: [Dokumente & Policies | audi.com](#)).

Der DKI<sup>4</sup> ist eine strategische Messgröße auf dem Weg zur bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>2</sup>. Audi ermittelt mithilfe des DKI<sup>4</sup>, der in Tonnen CO<sub>2</sub> pro Fahrzeug angegeben ist, die durchschnittlichen Emissionen von CO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub>-Äquivalenten<sup>5</sup> entlang des gesamten Lebenszyklus des eigenen Pkw-Portfolios. Der DKI beinhaltet sowohl die direkten und indirekten THG-Emissionen der einzelnen Produktionsstandorte (Scope 1<sup>6</sup> und 2<sup>7</sup>) als auch alle weiteren direkten und indirekten THG-Emissionen im Lebenszyklus der Fahrzeuge (Scope 3<sup>8</sup>).

Zielwerte für den DKI<sup>4</sup> sind für die Mitglieder des Vorstands der AUDI AG vergütungsrelevant. Das Unternehmen unterstreicht damit die Relevanz von THG-Reduktionsmaßnahmen.

Einen Ansatzpunkt für die Identifikation von Reduktionspotenzialen der Umweltwirkungen von Fahrzeugen bietet die Lebenszyklusanalyse<sup>9</sup>, auch Ökobilanz oder Umweltbilanz genannt. Dabei werden die Umweltauswirkungen ausgewählter Fahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus (Cradle-to-Grave) betrachtet. Die Schritte entlang der Wertschöpfungskette eines jeden Bauteils werden in der generischen Umweltbilanz berücksichtigt. Basierend auf dieser Analyse lassen sich THG-Reduktionsmaßnahmen und Optimierungspotenziale innerhalb des gesamten

Lebenszyklus identifizieren, bewerten und umsetzen. Durch dieses Verfahren konnte beispielsweise der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck des Audi Q6 55 e-tron quattro<sup>10</sup> und des Audi A6 Avant e-tron<sup>11</sup> um 35 Prozent reduziert werden. Dies konnte erreicht werden durch THG-reduzierende Maßnahmen in der Herstellung und den Einsatz von Grünstrom in der Nutzungsphase. Im Berichtsjahr veröffentlichte Audi dabei zum ersten Mal THG-Ersparnisse der Herstellungsphase in der Lebenszyklusanalyse. Die Ergebnisse werden darüber hinaus im DKI<sup>4</sup> erfasst.

### Phase 1: Dekarbonisierung der Lieferkette

Durch die konsequente Elektrifizierung des Audi Fahrzeugportfolios steigt der Anteil der THG-Emissionen in der Lieferkette an.<sup>12</sup> Um dieser Steigerung entgegenzuwirken, wurde 2018 das Audi CO<sub>2</sub>-Programm ins Leben gerufen. Es identifiziert gemeinsam mit Zulieferunternehmen CO<sub>2</sub>-Reduktionsmaßnahmen und Optimierungspotenziale entlang des gesamten Herstellungsprozesses von Materialien und Bauteilen. Anhand von sogenannten CO<sub>2</sub>-Hotspots werden im Unternehmen bestimmte Materialien oder Bauteile identifiziert, bei denen mit den höchsten Einsparpotenzialen gerechnet werden kann. Größter Emissionstreiber in der Lieferkette bei einem Elektrofahrzeug ist dabei die



Umwelterklärungen der Audi Standorte Ingolstadt und Neckarsulm für 2024

Hochvoltbatterie, gefolgt von Aluminium- und Stahlbauteilen. Die Summe der Komponenten aus diesen drei Bereichen ist in der Regel für annähernd 70 Prozent des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks in der Lieferkette eines E-Fahrzeugs verantwortlich.

Audi plant, zukünftig den Anteil von Rohstoffkreisläufen und den Einsatz von Rezyklaten in Fahrzeugprojekten zu erhöhen. Ein Beispiel dafür ist der Aluminium Closed Loop, welcher seit 2017 implementiert ist. Aluminiumblechverschnitte, die im Presswerk anfallen, gehen direkt an die Lieferbetriebe zurück. Diese recyceln sie zu Aluminiumblechen gleicher Qualität, die Audi anschließend wieder in der Fertigung verwendet. Gegenüber der Fertigung von Primäraluminium wird der Energiebedarf dabei um bis zu 95 Prozent reduziert. ➤

<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, 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 Kunden, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

<sup>4</sup> Der interne Dekarbonisierungsindex (DKI) ist ein Key Performance Indicator (KPI), mit dem der Volkswagen-Konzern die CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette bilanziert und steuert. Dieser beschreibt die durchschnittlichen Emissionen (gemessen in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten) entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios in den Regionen Europa (EU 27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (FBU, Fully Built Up) und USA und wird in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Fahrzeug angegeben. Der DKI beinhaltet die direkten und indirekten Emissionen, die an den einzelnen Produktionsstandorten entstehen (Scope 1 und 2), sowie weitere direkte und indirekte Emissionen, die innerhalb des Lebenszyklus der Audi Fahrzeuge anfallen (Scope 3). Die Nutzungsphase, als Teil der Lebenszyklen der Audi Fahrzeuge, wird hierbei über 200.000 Kilometer und unter Bezugnahme gesetzlicher Vorgaben zu Flottenwerten in den Vertriebsregionen berechnet. Die CO<sub>2</sub>-Intensität des Ladestroms für die elektrifizierten und teilelektrischen Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis regionsspezifischer Strommixe berechnet. Als Grundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen dienen verifizierte Fahrzeug-Ökobilanzen (nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044, siehe Umweltbilanzen: [Dokumente & Policies | audi.com](#)).

<sup>5</sup> CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung von verschiedenen Treibhausgasen. Hierbei werden die Treibhausgasemissionen in CO<sub>2</sub>-Äquivalente umgerechnet und zusammengefasst.

<sup>6</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>7</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.

<sup>8</sup> In Scope 3 wird unterschieden zwischen vorgelagerten und nachgelagerten Aktivitäten. Als vorgelagert werden zum Beispiel die Emissionen bezeichnet, die aufseiten der Zulieferbetriebe entstehen (von der Herstellung des Produkts aus Rohstoffen bis zur Anlieferung zu Audi, sog. Wiege bis Werktor). Auch Dienstreisen und produzierte Abfälle zählen zu dieser Scope-Kategorie. Nachgelagert sind beispielsweise Emissionen aus Transporten von verkauften Produkten und solche, die in der Nutzungsphase der verkauften Güter bei den Endkunden entstehen.

<sup>9</sup> Audi erstellt zum Produktionsstart eines neuen Fahrzeugmodells eine Lebenszyklusanalyse, auch Ökobilanz oder Umweltbilanz (engl.: Life Cycle Assessment, LCA) genannt. Dies ist eine gemäß der internationalen Normenreihe ISO 14040 ff. genormte, systematische Analyse der Umweltwirkungen eines Produkts während des gesamten Lebensweges. Der Lebenszyklus erfasst dabei alle Belastungen, die von den benötigten Rohstoffen über die Logistik bis hin zur Produktion, vom ersten bis zum letzten Kilometer auf der Straße, von der Abmeldung bis zum Recycling auftreten.

<sup>10</sup> Audi Q6 55 e-tron quattro: Stromverbrauch (kombiniert): 19,6–17,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>11</sup> Audi A6 Avant e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 17,5–14,4 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>12</sup> Während sich im Lebenszyklus eines Audi Modells mit Verbrennungsmotor im Durchschnitt circa 20 Prozent der THG-Emissionen auf die Herstellung, also die Phasen Lieferkette, Produktion und Logistik belaufen (vorausgesetzt wird eine Produktion in der EU) und schätzungsweise 80 Prozent auf die Nutzungsphase, verlagert sich das Verhältnis bei Audi BEV-Modellen (Battery Electric Vehicle). Hier fallen im Durchschnitt schätzungsweise 50 Prozent der THG-Emissionen in der Herstellung an (vorausgesetzt wird eine Produktion in der EU) und circa 50 Prozent in der Nutzungsphase (vorausgesetzt wird hier der durchschnittliche Strommix in der EU). Nicht zuletzt aus diesem Grund muss auch die CO<sub>2</sub>-Bilanz in der Lieferkette verbessert werden.

### Energieintensität Audi Konzern – Segment Automobile\* in MWh/Fzg.

Die Energieintensität des Audi Konzerns, bezogen auf die Automobilproduktion inklusive Komponentenfertigung, lag im Berichtsjahr bei 2,84 MWh pro Fahrzeug\* (MWh/Fzg.). Im Vergleich zum Vorjahr ist die Energieintensität pro Fahrzeug gestiegen. Dies ist begründet in rückläufigen Stückzahlen. Eine Vielzahl effektiver Energiesparmaßnahmen führte jedoch insgesamt zu einem geringeren Energieverbrauch im Vergleich zum Vorjahr.

2022



2023



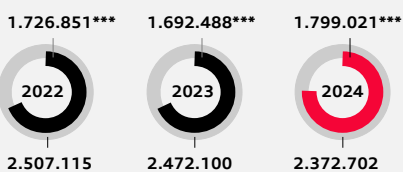
2024



\* 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.

### Energieverbrauch innerhalb des Audi Konzerns gesamt nach Art\*\* in MWh

Aufgrund von Energiesparmaßnahmen und gesunkenen Stückzahlen sank der gesamte Energieverbrauch innerhalb des Audi Konzerns leicht. Der Anteil von Energie aus erneuerbaren Quellen hat sich beispielsweise aufgrund des Bezugs von Biogas deutlich erhöht. Die Vorjahreswerte für 2023 wurden gemäß finalestem Datenstand angepasst.



\*\* 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.

\*\*\* aus erneuerbaren Energien



Audi Hungaria: Photovoltaikanlage auf den Dächern der beiden Logistikhallen

Damit einher geht eine Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen. Zusätzlich zu den Presswerken in Ingolstadt, Neckarsulm und Győr ist auch der Standort Münchsmünster seit 2024 an den Aluminium Closed Loop angebunden. Darüber hinaus belegt die Rezertifizierung der Standorte Ingolstadt, Neckarsulm und Győr im Berichtsjahr den verantwortungsvollen Umgang mit Aluminium: Das Zertifikat „Chain of Custody“ der Aluminium Stewardship Initiative wurde 2024 ein weiteres Mal verliehen. Der „Performance Standard“ konnte 2025 erneut zertifiziert werden. Audi Hungaria erhielt für sein Aluminium-Closed-Loop-Projekt den Effekt 2030 Award. Die Auszeichnung würdigt Unternehmen in Ungarn, die in den Bereichen Umwelt, Soziales und Unternehmensführung (ESG) durch nachhaltige und innovative Ansätze Maßstäbe setzen. Allein 2024 wurden mit dem Aluminium-Closed-Loop-Prozess und weiteren Maßnahmen – wie beispielsweise dem Einsatz CO<sub>2</sub>e<sup>5</sup>-reduzierter Materialien oder der Nutzung von Grünstrom bei der Fertigung von Hochvoltbatteriezellen – in der Lieferkette bilanziell circa 350.000 Tonnen CO<sub>2</sub>e<sup>5</sup> vermieden.

### Phase 2: Dekarbonisierung der Produktion

Das Umweltprogramm Mission:Zero bündelt sämtliche Initiativen des Unternehmens zur Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks in der Produktion und Logistik.

Es besteht aus vier Handlungsfeldern: Wassernutzung, Biodiversität, Ressourceneffizienz und Dekarbonisierung. Das Ziel des Handlungsfeldes Dekarbonisierung, ab dem 1. Januar 2025 an allen Audi Produktionsstandorten<sup>3</sup> bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>2</sup> zu fertigen, wurde erreicht. Seit dem 1. Januar 2025 fertigen die Werke in Neckarsulm (Deutschland) und in San José Chiapa (Mexiko) – und damit alle Audi Produktionsstandorte<sup>3</sup> – bilanziell CO<sub>2</sub>-neutral<sup>2</sup>. Die anderen Standorte erreichten dieses Ziel bereits in den Vorjahren: Ingolstadt (Deutschland) in 2024, Győr (Ungarn) in 2020 und Brüssel (Belgien) in 2018. Die bilanziell CO<sub>2</sub>-neutrale<sup>2</sup> Fertigung umfasst THG-Emissionen, die direkt am Standort entstehen (Scope 1)<sup>6</sup>, sowie indirekte THG-Emissionen aus Energie, welche über externe Versorgungsunternehmen bezogen wird (Scope 2)<sup>7</sup>. Die Überprüfung und Zertifizierung der bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>2</sup> der Audi Produktionsstandorte<sup>3</sup> erfolgt jährlich durch externe Prüfgesellschaften.

Die bilanzielle CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>2</sup> der Audi Produktionsstandorte<sup>3</sup> konnte durch die nachfolgenden Schritte erreicht werden:

1. Steigerung der Energieeffizienz
2. Eigenerzeugung von regenerativer Energie
3. Einkauf erneuerbarer Energien
4. Kompensation bislang nicht vermeidbarer THG-Emissionen durch Klimaschutzprojekte

<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, 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 Kunden, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

<sup>3</sup> Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde Ende Februar 2025 eingestellt.

<sup>5</sup> CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung von verschiedenen Treibhausgasen. Hierbei werden die Treibhausgasemissionen in CO<sub>2</sub>-Äquivalente umgerechnet und zusammengefasst.

<sup>6</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>7</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.



## Steigerung der Energieeffizienz

Zur Steigerung der Energieeffizienz ist das anlagen- und standortbezogene Energiemanagement integraler Bestandteil der Geschäftsprozesse der Produktionsstandorte<sup>3</sup>. Das Energiemanagement wird mittels eines strukturierten Energie- und Compliance-Managementsystems (EnCMS) entsprechend den gesetzlichen Anforderungen sowie den Anforderungen der weltweit gültigen Norm ISO 50001 überwacht und kontinuierlich verbessert. Dabei wird die Einhaltung aller relevanten Energiegesetze, Normen und Verpflichtungen sichergestellt. Audi hat sich jährlich ein Energiesparziel von mindestens zwei Prozent im Vergleich zum Verbrauch des Vorjahres gesetzt. Im Berichtsjahr konnte das Unternehmen knapp 73.000 Megawattstunden Energie an den Produktionsstandorten<sup>3</sup> im Vergleich zum Vorjahr einsparen. Dies entspricht einer CO<sub>2</sub>-Reduktion von über 7.700 Tonnen sowie einer Ersparnis von rund 8,4 Mio. EUR. Die Energiesparziele wurden demnach im Jahr 2024 zu 108 Prozent erfüllt. Über 470 umgesetzte Effizienzmaßnahmen aus dem Programm Mission:Zero waren dafür die Grundlage.

Ein Beispiel für diese Effizienzmaßnahmen ist die in Teilen erneuerte Lackiererei in Neckarsulm. Durch neue Trocknungs- und Lackabscheidungsverfahren können bis zu 190 Kilowattstunden Energie pro Fahrzeug eingespart werden. Zudem wird eine KI-Lösung für Lacktrocknung getestet, die Energieverluste im Trocknungsprozess verringern soll.

Im Rahmen der Restrukturierung der Lackiererei am Standort Ingolstadt startete im Berichtsjahr die Serienproduktion in der neuen Decklacklinie. Bisher härtete ein Gastrockner die Lackoberfläche aus. Dieser wurde durch einen Elektrotrockner ersetzt, welcher mit Strom aus regenerativen Quellen betrieben wird. So kann der Erdgasverbrauch um voraussichtlich mehr als 30 Gigawattstunden jährlich reduziert werden. Außerdem arbeitet die neue Decklacklinie bei der Entsorgung von überschüssigen Lackpartikeln nun mit Kartonfiltern und nicht mehr, wie zuvor, mit Wassernebel. Im Vergleich zur alten Anlagentechnik können so schätzungsweise 31.700 Kubikmeter Wasser pro Jahr gespart werden. Zudem reduzieren der Umluftbetrieb und die innovative Lackabscheidetechnologie in Verbindung mit

einer Abluftreinigungsanlage die Emissionen von Luftschadstoffen (Volatile Organic Compounds, VOC) massiv.

## Eigenerzeugung von regenerativer Energie

An folgenden Produktionsstandorten baut Audi die Kapazitäten zur Eigenerzeugung von regenerativer Energie aus:

- > **Győr:** In Ungarn verfügt der Audi Standort bisher über eine circa 160.000 Quadratmeter große Photovoltaikanlage. 36.000 Solarzellen liefern eine Spitzenleistung von zwölf Megawatt. Diese wird nun erweitert: Auf dem Gebäude der Fahrzeugmontagehalle werden knapp 85.000 Quadratmeter Solarmodule und auf einem Teil der Grünfläche des Werkgeländes rund 75.000 Quadratmeter Solarmodule errichtet. Die neue Photovoltaikanlage soll eine Spitzenleistung von 18 Megawatt erbringen. Hinzu kommt eine Geothermieanlage. Der Produktionsstandort ist größter Nutzer industrieller Geothermie in Ungarn und deckt bereits seit 2015 mehr als 80 Prozent seines Wärmeenergieverbrauchs mit Erdwärme ab. Aktuell liefert dieses System dem Standort jährlich mindestens 82.000 Megawattstunden Wärmeenergie und versorgt über eine Fernwärmeleitung sogar die benachbarte Stadt Győr. 2024 erhielt Audi Hungaria bei den HVG Green Leaders Awards den Sonderpreis Environment in der Kategorie REC-Rate (Renewable Energy Certificate), da das Unternehmen einen außergewöhnlich hohen Anteil seines Energiebedarfs aus erneuerbaren Energiequellen deckt.
- > **Ingolstadt:** Die bestehende Photovoltaikfläche im Werk Ingolstadt beträgt circa 23.000 Quadratmeter. Aktuell sind etwa 41.000 Quadratmeter im Bau oder in Planung.
- > **Neckarsulm:** Derzeit befinden sich mehrere Photovoltaikanlagen am Standort im Bau. Die aktuell bebaute Fläche beträgt rund 35.000 Quadratmeter, mit einer Leistung von circa 3,2 Megawatt.
- > **San José Chiapa:** Eine Photovoltaikanlage mit einer Leistung von 5,2 Megawatt befindet sich im Bau. Auf 67.000 Quadratmetern werden dafür über 8.400 Solarpaneele installiert.

## Einkauf erneuerbarer Energien

Beim Einkauf von Energie achtet Audi darauf, dass diese aus erneuerbaren Quellen stammt. Alle Audi Produktionsstandorte<sup>3</sup> beziehen seit 2021 ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien. Der Produktionsstandort Ingolstadt beispielsweise stellte bereits 2012 auf Grünstrom um.

## Kompensation bislang nicht vermeidbarer Emissionen durch Klimaschutzprojekte

Trotz der Vielzahl an Maßnahmen verbleiben THG-Emissionen, die bislang aufgrund technischer, prozessbedingter oder wirtschaftlicher Beschränkungen nicht vermieden werden können. Darunter fällt zum Beispiel der Betrieb von Prüfständen, auf denen die Diesel- und Benzinmotoren getestet werden. Diese THG-Emissionen kompensiert das Unternehmen durch den Zukauf von Kompensationszertifikaten für THG-Emissionen aus externen Klimaschutzprojekten, welche hohen Qualitätsstandards entsprechen müssen.

## Phase 3: Dekarbonisierung der Logistik

Maßnahmen zur Reduzierung der THG-Emissionen in der Logistik sind ebenfalls Bestandteil des Audi Umweltprogramms Mission:Zero. Das Unternehmen folgt dabei – in Zusammenarbeit mit der Logistik des Volkswagen-Konzerns – einer langfristigen Roadmap, um Transporte zum und vom Werk so zu organisieren, dass möglichst wenig CO<sub>2</sub> ausgestoßen wird.

Folgende Maßnahmen zählen auf dieses Ziel ein: Durch die Bündelung von Sendungen mittels intelligenter Steuerungsmethodik gelingt es Audi, Transporte zu vermeiden. Zusätzlich werden die Auslastungen und Routen kontinuierlich optimiert, um Transporte und CO<sub>2</sub>-Emissionen zu reduzieren. Zur weiteren Einsparung setzt Audi auf klimaschonendere Transportmittel wie zum Beispiel die Bahn. Die Kombination verschiedener Verkehrsformen, etwa Zug- und Lkw-Verkehr, ermöglicht es, flexibel und effizienter auf unterschiedlichste Logistikanforderungen zu reagieren. Im April 2024 nahm Audi den Betrieb für seinen ersten Ganzzug zwischen Regensburg und Lébény (Ungarn) in Kombination mit vor- und nachgelagerten Lkw-Transporten auf. Dieser Zug

<sup>3</sup> Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde Ende Februar 2025 eingestellt.

verbindet die Werke Ingolstadt, Neckarsulm sowie das Fahrzeug- und Motorenwerk in Győr. Durch den Einsatz innovativer Waggonumschlagstechnologie kann der Ganzzug unabhängig von bisher notwendigem Bahnequipment an den Terminals betrieben werden. Damit wurde die Lkw-Transportleistung um circa 185.000 Kilometer pro Woche verringert, womit sich die CO<sub>2</sub>-Emissionen zukünftig um bis zu 11.500 Tonnen pro Jahr reduzieren lassen.

In enger Zusammenarbeit mit Lkw-Herstellerfirmen, kraftstoffproduzierenden Unternehmen und Speditionen setzt Audi bewusst auf biogene Kraftstoffe wie Bio-LNG und HVO100 als wichtige Brückentechnologie, die im Vergleich zum Einsatz von Diesel im Fahrbetrieb bis zu 85 Prozent weniger CO<sub>2</sub>-Emissionen verursachen. So sind die dem ersten Ganzzug vor- und nachgelagerten Lkw-Transporte in Deutschland bereits auf den biogenen Kraftstoff HVO100 umgestellt. Mit dem Veranstaltungsformat „Green Deal Day“ schuf Audi im März 2024 eine Austauschplattform für Spediteure, Kraftstoffhersteller und Lkw-Hersteller, um gemeinsam den Einsatz biogener Kraftstoffe in der Supply Chain voranzutreiben. Damit konnten bereits über 120 weitere verschiedene Transportwege auf biogene Kraftstoffe umgestellt werden. Darüber hinaus wird der Einsatz von Battery Electric Trucks (BET) in der Inbound-Logistik (Beschaffungs- und Produktionslogistik) pilotiert. Anfang 2025 starteten auf zwei Testrouten BET mit einer Streckenleistung von jeweils ungefähr 120.000 Kilometern pro Jahr. Damit soll der Serieneinsatz von BET an weiteren Audi Standorten vorbereitet werden.

Der größte Hebel zur Dekarbonisierung der Fertigfahrzeuglogistik liegt in den Überseetransporten. Hier setzt Audi Schritt für Schritt vermehrt auf alternative Antriebe wie beispielsweise Schiffe, die mit LNG (Liquified Natural Gas) betrieben werden.

#### Phase 4: Dekarbonisierung in der Nutzungsphase

Ein wesentlicher Anteil der THG-Emissionen, die ein Auto über seine Lebensdauer ausstößt, entsteht bei der Nutzung – also beim Fahren selbst. Elektroautos werden lokal THG-emissionsfrei betrieben und können damit einen großen Beitrag zur Reduktion von THG-Emissionen leisten. Wird darüber hinaus mit Grünstrom geladen, verbessert dies die CO<sub>2</sub>-Bilanz des



Mit einem cw-Wert von 0,21 schreibt der Audi A6 Sportback e-tron<sup>14</sup> Audi Geschichte.

gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge. Audi weitet sein E-Portfolio sukzessive aus: Im Berichtsjahr hatte das Unternehmen bereits zehn BEV im Portfolio. Sechs davon wurden 2024 präsentiert.

Zudem werden vollelektrische Fahrzeuge effizienter. So sind zum Beispiel Fahrzeuge auf Basis der neuen Premium Plattform Electric (PPE) im Energieverbrauch bis zu 30 Prozent effizienter als der Audi e-tron<sup>13</sup> (erste Generation). Dies ist das Ergebnis aus dem Einsatz neuester Technologien und der konsequenten Optimierung des Gesamtsystems, bestehend aus E-Maschine, Getriebe und Leistungselektronik,

sowie einer verbesserten Aerodynamik. Alle Antriebskomponenten für die PPE sind im Vergleich zu den bisher entwickelten und verbauten elektrischen Antrieben noch kompakter und zeichnen sich durch einen höheren Wirkungsgrad aus. Die E-Maschinen für die PPE benötigen rund 30 Prozent weniger Bauraum und ihr Gewicht ist um rund 20 Prozent geringer als die Aggregate bisheriger Audi E-Modelle.

Mit leistungsstarken, kompakten und hocheffizienten Elektromotoren, einer neu entwickelten Lithium-Ionen-Batterie aus zwölf Modulen und 180 prismatischen Zellen mit einer Gesamtbruttokapazität >

<sup>13</sup> Der Audi e-tron wird nicht mehr als neuer Personenkraftwagen zum Kauf angeboten.

<sup>14</sup> Audi A6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,7–13,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A



Ladeleistung, verfügbar für alle Elektrofahrzeugmarken. Zudem offeriert Audi seinen Kunden mit Audi charging<sup>18</sup> einen Service für das Laden an öffentlichen Ladesäulen. Damit haben Audi Fahrer Zugang zu circa 700.000 Ladepunkten in 29 europäischen Ländern. Das Netzwerk der Audi Schnellladestationen, die sogenannten Audi charging hubs, wurde 2024 erweitert. Zusätzlich zu den Ladepunkten in Berlin, München, Nürnberg, Salzburg und Zürich gingen im Berichtszeitraum Bremen, Frankfurt und Tokio an den Start. Ein zweiter Audi charging hub in Tokio und weitere in Deutschland sind bereits in Planung.

Audi fördert den Ausbau erneuerbarer Energien. Im Rahmen einer Kooperation mit der VW Kraftwerk GmbH unterstützt Audi anteilig verschiedene Projekte zum Aufbau regenerativer Energie wie Photovoltaik oder Windkraft – insgesamt 26 Grünstromprojekte in neun europäischen Ländern. Seit Beginn dieser freiwilligen Initiative in 2021 haben die geförderten Grünstromprojekte für Audi kumuliert circa 1,8 Terawattstunden in das europäische Stromnetz eingespeist. Quer durch Europa treibt die VW Kraftwerk GmbH den Ausbau erneuerbarer Energien voran. Aktuell werden 18 Photovoltaikanlagen und acht Windparks in Deutschland, Finnland, Großbritannien, Italien, in den Niederlanden, in Polen, Portugal, Schweden und Spanien gefördert. Die Unterstützung ist langfristig angelegt und läuft in der Regel über zehn Jahre. Die bis inklusive 2024 unter Vertrag genommenen Projekte produzieren nun fortlaufend pro Jahr circa eine Terawattstunde Grünstrom.

Auch im Handel forciert Audi im Verbund mit dem Volkswagen-Konzern die Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen. Das Vertriebsnetz der Volkswagen Group erstreckt sich mit all seinen Marken weltweit auf über 150 Märkte mit mehr als 17.000 Handels- sowie Servicestandorten und verursacht entsprechende CO<sub>2</sub>-Emissionen. Daher initiierten 2021 mehrere Marken des Volkswagen-Konzerns das Projekt „goTOzero RETAIL“. Die Vision: ein Handels- und Servicenetz mit möglichst geringen negativen Umweltauswirkungen. Dafür hat sich der Volkswagen-Konzern ambitionierte Ziele zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Fußabdrucks seines weltweiten

von 100 Kilowattstunden (94,9 Kilowattstunden netto) erreicht beispielsweise der Audi Q6 e-tron<sup>15</sup> als das erste Serienmodell auf der PPE eine Reichweite von 625 Kilometern gemäß WLTP. Der Audi A6 Sportback e-tron<sup>16</sup> ist mit einem cw-Wert von 0,21 der aerodynamisch beste Audi aller Zeiten und liegt in dieser Hinsicht auch an der Spitze seines Segments im gesamten Volkswagen-Konzern.

Für die Verbrennermodelle von Audi gilt: DIN-konforme synthetische Kraftstoffe können von allen Audi Fahrzeugen getankt werden. Der Prozess zur Absicherung der technologischen Kompatibilität konnte im Berichtsjahr abgeschlossen werden. Dies leistet einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Produktportfolios. Erste Kraftstoffanbieter wie zum Beispiel Repsol haben begonnen, CO<sub>2</sub>-arme alternative Kraftstoffe in ausgewählte Märkte einzuführen. Über diese Maßnahme wird eine zusätzliche CO<sub>2</sub>-Reduktion auch in der Bestandsflotte ermöglicht.

Ergänzend sind nahezu alle Motoren von Audi Modellen<sup>17</sup> rückwirkend bis Modelljahr 2015 für weitere Entwicklungsstufen der alternativen Kraftstoffe überprüft (Ethanolanteil bis 20 Prozent (E20)), obwohl hierfür noch keine Normung verfügbar ist. Der Anteil der auch für E20 geeigneten Motoren am Gesamtvolumen produzierter Audi Modelle soll bis 2030 kontinuierlich über 99,1 Prozent betragen.

Ein weiterer wesentlicher Hebel zur CO<sub>2</sub>-Reduktion ist für Audi der Ladestrom seiner Elektroflotte. Bereits heute können Audi Kunden beispielsweise für das Laden zu Hause die Grünstromangebote der Volkswagen-Tochter Elli (Electric Life) nutzen. Für das Laden unterwegs bietet das Ladenetzwerk von IONITY grünen Strom. Das Joint Venture, an dem der Volkswagen-Konzern mit den Marken Porsche und Audi beteiligt ist, betreibt mit mehr als 4.500 Ladepunkten in 24 europäischen Ländern das größte paneuropäische High-Power-Charging-Netz mit mehr als 250 Kilowatt

<sup>15</sup> Audi Q6 SUV e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 19,7–17,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>16</sup> Audi A6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,7–13,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>17</sup> Eine Ausnahme gilt für das Aggregat des Audi S3 (EA888 Gen.3 und ev04).

<sup>18</sup> Der Audi Charging Service 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 auf [audi.de](https://www.audi.de). Die AUDI AG übernimmt keine Gewährleistung für den Betrieb, die Verfügbarkeit, die Ladeleistung und/oder sonstige Eigenschaften der jeweiligen Ladeinfrastruktur. Der Zugang zum Audi Charging Service Portal ist nur mit einem myAudi Konto möglich. In Abhängigkeit des individuellen Mobilfunktarifs können zusätzliche Gebühren durch den jeweiligen Mobilfunkprovider erhoben werden.





Audi charging hub in Bremen: Audi setzt einen weiteren Meilenstein beim Ausbau seiner urbanen Ladeinfrastruktur.

Handels- und Servicenetzes gesetzt. Ausgehend von der Erstmessung im Jahr 2020, mit einem Basiswert von 3,22 Tonnen CO<sub>2</sub>-Ausstoß, soll der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck bis 2030 um mindestens 30 Prozent, bis 2040 um mindestens 55 Prozent und schließlich bis 2050 um mindestens 75 Prozent gesenkt werden. Nicht vermeidbare CO<sub>2</sub>-Emissionen werden kompensiert. Um wesentliche Maßnahmen zur Dekarbonisierung zu identifizieren und erfolgreich umzusetzen, stehen den Betrieben Schulungen und Handbücher zur Verfügung. Darüber hinaus wurde ein Bewertungssystem entwickelt: die „goTOzero RETAIL Zertifizierung“. Sie basiert auf dem ISO-14001-Standard sowie auf Anforderungen von Zertifizierungsinstituten für Gebäude und ESG-Ratingagenturen wie MSCI, ISS ESG und Sustainalytics. Die „goTOzero RETAIL Zertifizierung“ ist inzwischen in 18 Märkten weltweit ausgerollt und bei 67 Händlern erfolgreich durchgeführt worden. Insgesamt können vier Level (Bronze, Silber, Gold und Platinum) erreicht werden, welche den Erfüllungsgrad der zugrunde liegenden Anforderungsliste reflektieren. Die erste Platinum-Zertifizierung erhielt ein Händler in Frankreich.

Während die „goTOzero RETAIL“-Initiative das Ziel verfolgt, die weltweiten Handels- und Servicestandorte auf ihrem Weg zur Reduktion von CO<sub>2</sub>-Emissionen zu unterstützen, bietet der Audi spezifische „e-Readiness check“ eine umfassende Bewertung zum aktuellen Status der Ladeinfrastruktur

der Handels- und Servicepartner. Dabei wird jedem teilnehmenden Autohaus ein individueller Implementierungsplan zur Erreichung seiner Ziele – zum Beispiel bei der Ladekapazität – zur Verfügung gestellt. Er wurde 2023 eingeführt und in 13 Märkten und in über 650 Handelsbetrieben in Europa erfolgreich durchgeführt. Weitere Märkte in Europa sowie in den Regionen Mittelamerika und Mittlerer Osten werden im Laufe des Jahres 2025 folgen.

#### Phase 5: Dekarbonisierung im End-of-Life: Circular Economy und Second Life

Die AUDI AG optimiert auch die letzte Phase im Lebenszyklus eines Fahrzeugs, indem sie nach der Nutzungsphase der Fahrzeuge einige Materialien in die Wertschöpfungskette zurückführt. So sollen nach und nach Kreisläufe von wichtigen Ressourcen geschlossen werden. Bei Elektroautos ist in puncto Recycling ein Bauteil von besonderer Bedeutung: die Lithium-Ionen-Batterie. Hochvoltbatterien können auch nach jahrelangem Einsatz auf der Straße weiter sinnvoll genutzt werden. Audi verfolgt dahingehend in Kooperation mit dem Volkswagen-Konzern drei Ansätze: erstens das Remanufacturing, bei dem wiederaufbereitete Hochvoltbatterien erneut in E-Fahrzeugen eingesetzt werden. Zweitens sogenannte Second-Life-Konzepte, bei denen die Akkus noch jahrelang in einem „zweiten Leben“ außerhalb eines E-Fahrzeugs – zum Beispiel in den Schnelllade-

säulen eines Audi charging hubs – genutzt werden. Und drittens effizientes Recycling. Dies geschieht in Deutschland zum Beispiel in einer Pilotanlage von Volkswagen in Salzgitter. /

## Impact-Points-Methode

Um die Umweltleistung der Standorte mit all den verschiedenen Umweltaspekten gesamtheitlich darzustellen, kommt seit 2023 die Impact-Points-Methode zum Einsatz. Für die Einordnung und Gewichtung der Umweltauswirkungen werden sieben quantifizierbare Umweltaspekte (Primärenergiebedarf, CO<sub>2</sub>-Äquivalente, Luftschadstoffe, lokaler Wasserverbrauch, Wasserschadstoffe, Abfallaufkommen, Kraftwerksemissionen) betrachtet. Im Rahmen der Impact-Points-Methode verfolgt der Volkswagen-Konzern das Ziel, die negativen Umwelteinflüsse seiner Produktionsstandorte gegenüber 2018 zu reduzieren. Audi hat für seine Produktionsstandorte eine Halbierung dieser negativen Umwelteinflüsse bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2018 festgelegt. Dieses Ziel löst im Jahr 2025 den Zielwert Umweltentlastung Produktion (UEP) ab.

## Kennzahlen

### Klimawandel und Energieeffizienz

Energie	Einheit	2024 <sup>1</sup>	2023 <sup>2</sup>	2022
Verringerung des Energieverbrauchs als direkte Folge von Initiativen zur Energieeinsparung und Energieeffizienz	MWh	88.261	81.858	–
Strom	MWh	43.207	34.046	–
Wärme	MWh	18.780	13.287	–
Erdgas	MWh	26.274	34.248	–
Erdöl	MWh	0	277	–

<sup>1</sup> bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnissgelände Neuburg an der Donau, Neckarsulm, Brüssel (teilweise), Győr, San José Chiapa, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Map Yang Phon (Ducati), Crewe (Bentley) (seit 2024 inkludiert)

<sup>2</sup> bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnissgelände Neuburg an der Donau, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati)

## Kennzahlen<sup>3</sup>

### Klimawandel und Energieeffizienz

Energie	Einheit	2024	2023	2022
Energieverbrauch gesamt <sup>4</sup>	MWh	2.396.033	2.472.100	2.507.115
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	2.372.702	2.449.544	2.482.612
	MWh/Fzg.	2,84	2,46	2,74
davon aus erneuerbaren Energien	MWh	1.799.021	1.692.488	1.724.326
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh/Fzg.	1,70	1,70	1,90
Strom	MWh	1.426.448	1.464.670	1.448.444
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	1.409.272	1.448.563	1.431.628
	MWh/Fzg.	1,69	1,46	1,58
Wärme (inkl. Fernwärme)	MWh	656.547	669.480	712.403
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	650.536	663.031	704.716
	MWh/Fzg.	0,78	0,67	0,78
davon Fernwärme	MWh	303.649	236.826	339.333
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	303.566	236.303	338.766
	MWh/Fzg.	0,36	0,24	0,37
Brenngase für Fertigungsprozesse	MWh	312.888	337.809	346.006
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	312.744	337.809	346.006
	MWh/Fzg.	0,37	0,34	0,38
Kälte (extern bezogen)	MWh	150	141	262
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	150	141	262
	MWh/Fzg.	0,0002	0,0001	0,0003
Exportierte Energie	MWh	3.499	1.563	2.733
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	3.301	1.302	1.858
	MWh/Fzg.	0,0040	0,0013	0,0020

<sup>3</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley) seit 2022, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert). 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 4. Februar 2025. 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 2023 anhand der Ist-Werte für 2023 aktualisiert.

<sup>4</sup> 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.



## Kennzahlen<sup>3</sup>

### Klimawandel und Energieeffizienz

Brennstoffe	Einheit	2024	2023	2022
Brennstoffeinsatz gesamt	MWh	950.169	1.031.624	950.334
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	919.780	1.000.759	916.236
	MWh/Fzg.	1,1	1,01	1,01
davon aus erneuerbaren Energien	MWh	635.781	217.649	239.303
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	635.614	217.649	239.303
	MWh/Fzg.	0,76	0,22	0,26
Erdgas	MWh	223.779	581.884	562.873
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	195.449	552.821	530.883
	MWh/Fzg.	0,23	0,56	0,59
Biomethan	MWh	635.614	217.649	239.303
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	635.614	217.649	239.303
	MWh/Fzg.	0,76	0,22	0,26
Heizöl	MWh	3.915	142.096	55.188
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	3.915	142.096	55.188
	MWh/Fzg.	0,005	0,143	0,061
Dieselmotoren (Prüfstände)	MWh	12.764	14.342	14.481
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	12.764	14.342	14.481
	MWh/Fzg.	0,02	0,01	0,02
Ottomotoren (Prüfstände)	MWh	73.898	73.898	77.923
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	72.005	73.109	75.815
	MWh/Fzg.	0,09	0,07	0,08

<sup>3</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley) seit 2022, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnissgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert). 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 4. Februar 2025. 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 2023 anhand der Ist-Werte für 2023 aktualisiert.

## Kennzahlen<sup>3</sup>

### Klimawandel und Energieeffizienz

Emissionen <sup>5</sup>	Einheit	2024	2023	2022
Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) <sup>6,7</sup>	t CO <sub>2</sub> e	162.177	253.035	230.488
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t CO <sub>2</sub> e	156.288	247.431	224.676
	kg CO <sub>2</sub> e/Fzg.	187	249	248
Treibhausgasemissionen (Scope 1) <sup>7</sup>	t CO <sub>2</sub> e	115.525	218.513	186.232
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t CO <sub>2</sub> e	111.060	213.983	181.580
	kg CO <sub>2</sub> e/Fzg.	133	215	200
Treibhausgasemissionen (Scope 2) <sup>8</sup>	t CO <sub>2</sub> e	46.652	34.523	44.256
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t CO <sub>2</sub> e	45.228	33.449	43.096
	kg CO <sub>2</sub> e/Fzg.	54	35	48
CO <sub>2</sub> -Einsparungen in der Logistik	t CO <sub>2</sub> e	- <sup>9</sup>	8.744	9.622
CO <sub>2</sub> -Emissionen der europäischen (EU 27+2) Pkw-Neuwagenflotte, EU seit 2021 ohne UK, für die Marke Audi <sup>10</sup>	g CO <sub>2</sub> /km (WLTP)	121,16 ✓	122,59	120,76

<sup>3</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley) seit 2022, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert). 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 4. Februar 2025. 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 2023 anhand der Ist-Werte für 2023 aktualisiert.

<sup>5</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 der VDA gerechnet. Hinweis: Diese Fußnote betrifft nicht die Kennzahl „CO<sub>2</sub>-Einsparungen in der Logistik“.

<sup>6</sup> Die THG-Emissionen (Scope 1 und 2) des Segments Automobile (inkl. Komponenten) je Fahrzeug entsprechen dem in früheren Berichten ausgewiesenen Intensitätsquotienten der Treibhausgasemissionen.

<sup>7</sup> Die CO<sub>2</sub>-Emissionen für die eingekauften Biomethanzertifikate wurden nach den Vorgaben des international gültigen Green House Gas Protocol berechnet. Scope 2 wurde marktbezogen berechnet.

<sup>8</sup> Berechnung gemäß Green House Gas Protocol. Scope 2 wurde marktbezogen berechnet.

<sup>9</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>10</sup> vorbehaltlich der offiziellen Daten der EU-Kommission im jährlichen CO<sub>2</sub>-Flottenmonitoring der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft

## Erweiterte Umweltkennzahlen für alle Standorte, an denen Modelle der Marke Audi produziert werden<sup>11, 12, 13</sup>

### Klimawandel und Energieeffizienz

	Einheit	2024	2023	2022
<b>Energieverbrauch gesamt<sup>4</sup></b>	MWh	3.246.992	3.549.439	3.416.092
davon aus erneuerbaren Energien	MWh	1.946.099	–	–
Energieverbrauch gesamt (spezifisch)	MWh/Fzg.	1,95	1,83	2,02
<b>Erdgasverbrauch (nicht aus erneuerbaren Quellen)</b>	MWh	581.629	–	–
<b>THG-Emissionen gesamt (Scope 1 und 2)<sup>14</sup></b>	t CO <sub>2</sub> e	628.425	771.261	734.438
THG-Emissionen gesamt (Scope 1 und 2, spezifisch)	t CO <sub>2</sub> e/Fzg.	0,38	0,40	0,43

<sup>4</sup> 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>11</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr und San José Chiapa (Audi), Martorell (Seat), Chhatrapati Sambhajnagar, Bratislava (Škoda), São José dos Pinhais und Zwickau (Volkswagen Pkw), Anting und Ningbo (SAIC Volkswagen), Changchun, Tianjin, Qingdao und Foshan (FAW-Volkswagen). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet.

<sup>12</sup> Die Erfassung der Kennzahlen wurde für das Berichtsjahr sowie für die Vorjahreswerte angepasst.

<sup>13</sup> Die zugrunde liegenden Kennzahlen je Standort werden anteilig gemäß der am Standort produzierten Stückzahlen der Marke Audi berücksichtigt.

<sup>14</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. Berechnung gem. CSRD-Handbuch VW. Scope 2 wurde marktbezogen berechnet.





GRI 305

# Verminderung von Umweltverschmutzung

Audi setzt sich bei der Produktion und bei der Nutzung seiner Fahrzeuge für eine bessere Luftreinhaltung sowie für eine Verminderung von Mikroplastik und besonders besorgniserregenden Stoffen (Substances of Very High Concern, SVHC) ein.

Die Verschmutzung der Umwelt zu vermindern, gehört zu den wichtigen Herausforderungen der Gegenwart. Eine saubere Umwelt bildet die Grundlage für eine hohe Lebensqualität und für die Artenvielfalt von Flora und Fauna. Verringern sich die Emission von Luftschadstoffen, der Eintrag von Mikroplastik und sogenannten besonders besorgniserregenden Stoffen in die Umwelt, kann dies vor Erkrankungen und chronischen gesundheitlichen Schäden schützen. Die globale Relevanz von Umweltschutz belegen auch die Nachhaltigkeitsziele der Vereinten Nationen. Wie bedeutsam das Thema ist, zeigt des Weiteren der Null-Schadstoff-Aktionsplan der Europäischen Union.

Als Luftschadstoffe sind zum Beispiel Stickstoffoxide (NO<sub>x</sub>), Feinstaub, Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) und Ozon zu nennen. NO<sub>x</sub>, SO<sub>2</sub> und Feinstaub entstehen unter anderem bei den Verbrennungsprozessen in Motoren; Feinstaub wird auch durch den Abrieb von Bremsbelägen und -scheiben an die Luft abgegeben. Dadurch besteht das Risiko von gesundheitlichen Auswirkungen.

Unter Mikroplastik sind kleinste Partikel zu verstehen, die sich beim Abrieb oder dem Zerfall von Kunststoffen bilden. Mikroplastik kommt in allen Regionen der Welt vor und lagert sich in Lebensmitteln, im Wasser, in der Luft und in Böden ab. Auch der Reifenabrieb von Automobilen erhöht den Anteil an Mikroplastik in der Umwelt.

Besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC) wie die Gruppe der Phthalate, Weichmacher in Kunststoffen, können irreversible Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt haben. Deshalb ist ihr Einsatz gesetzlich streng geregelt.

## Regularien zur Verminderung der Umweltauswirkungen

Audi sieht Umweltschutz als Teil seiner unternehmerischen Verantwortung. Regulatorische Vorgaben und Selbstverpflichtungen bezüglich des Umweltschutzes

### 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 160](#).

gelten für alle Produkte, Dienstleistungen und Tätigkeiten von Audi. Die Einhaltung ethischer und gesetzlicher Vorschriften ist das selbstverständliche Mindestmaß. Das Unternehmen nimmt die Verantwortung für die Verminderung von Umweltverschmutzung in der Produktion und während der Nutzung der hergestellten Fahrzeuge auf verschiedene Weise wahr. Dies geschieht abhängig von den technischen Möglichkeiten und Vorgaben der Gesetzgeber.

Um die negativen Auswirkungen seiner Geschäftstätigkeit auf die Umwelt zu minimieren, hat sich der Audi Konzern auf Grundlage entsprechender Gesetze ein umfassendes Regelwerk gegeben. So verpflichtet sich der Konzern mit dem [Audi Code of Conduct \(CoC\)](#) zum Schutz der Umwelt. Die Bestrebungen zur Luftreinhaltung, die Vermeidung von Mikroplastik sowie von Schad- und Gefahrstoffen zählen ebenfalls dazu. Darüber hinaus gelten die [Audi Grundsatzserklärungen](#), die für eine nachhaltige Unternehmensführung stehen. In ihnen wird unter anderem festgelegt, dass die Entwicklung und die Produktion von Fahrzeugen auf einer umfassenden Analyse möglicher Auswirkungen auf die Umwelt basieren sollen. Zum Tragen kommt auch die [gemeinsame Unternehmenspolitik](#), mit der Maßnahmen, die die ökologischen Auswirkungen verringern, eine hohe Priorität erhalten. Um die regulatorischen Vorgaben und Selbstverpflichtungen umzusetzen und deren Einhaltung zu kontrollieren, verfügt Audi über validierte Energie- und Umwelt-Compliance-Management-Systeme. Maßnahmen für eine Verbesserung des Umweltschutzes beziehen sich auf die Lieferkette und die Logistik, die Produktion der Fahrzeuge und auf die Phase der Nutzung durch Kunden.

### Verringerung von Umweltverschmutzung in der Lieferkette und in der Logistik

Audi verpflichtet seine Lieferanten zur Einhaltung des [Code of Conduct für Geschäftspartner \(CoCGP\)](#). Darunter fallen Maßnahmen, um Luftemissionen zu verringern, die eine Gefährdung für Umwelt und Gesundheit darstellen, sowie Maßnahmen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt oder Gesundheit gänzlich zu vermeiden.

Beim Transport von Gütern kann es zum Ausstoß von Luftschadstoffen kommen, wenn dafür Lkw mit Verbrennungsmotor, Schiffe oder Flugzeuge eingesetzt werden.



Modernisierte Lackiererei in Ingolstadt

Das gilt für Zulieferungen ebenso wie für die Auslieferung von Audi Fahrzeugen. Mit durchdachter Logistik können daher schädliche Luftemissionen verringert werden. Audi ist bestrebt, Transporte zu vermeiden. Wo das nicht möglich ist, soll bei der Auswahl des Verkehrsmittels auf die Umweltverträglichkeit geachtet und der Transport zum Beispiel von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Eine intelligente Logistiksteuerung der notwendigen Transporte hilft dabei. Weitere Informationen lesen Sie im Kapitel „[Klimawandel und Energieeffizienz](#)“.

### Verringerung von Umweltverschmutzung in der Produktion

Bei den Herstellungsprozessen gewährleistet Audi, dass alle gesetzlichen Vorgaben zur Emission von Luftschadstoffen erfüllt werden. Darüber hinaus gilt es, den Ausstoß von Luftschadstoffen in der Produktion so weit wie möglich zu minimieren. Die Emissionen überwacht das Unternehmen durch regelmäßige Messungen, um die Einhaltung der behördlich festgelegten Grenzwerte sicherzustellen und die Möglichkeit für frühzeitige Eingriffe und Optimierungen zu schaffen. Im Rahmen von Dokumentationspflichten werden dabei neben den Angaben zu Treibhausgasemissionen auch die Mengen an Kältemitteln, Stickoxiden (NO<sub>x</sub>), Staub (PM) und Schwefeldioxid (SO<sub>2</sub>) sowie an flüchtigen organischen Verbindungen (Volatile Organic Compounds, VOC) dokumentiert.

In den Lackierkabinen setzt die Fahrzeuglackierung auch VOC frei. Die im Lacknebel (Overspray) enthaltenen Partikel können bei hoher Konzentration zum Beispiel Atemwegserkrankungen oder allergische Reaktionen hervorrufen.

Um den Eintrag von Lackpartikeln und VOC in die Luft zu verringern, setzt Audi in den Lackierereien in Ingolstadt und Neckarsulm moderne Abscheideprozesse ein. Im Rahmen der Modernisierung der Lackiererei in Ingolstadt errichtet das Unternehmen eine neue Decklacklinie mit zwei parallelen Lackierstrecken. Die Inbetriebnahme des ersten Strangs erfolgt im ersten Quartal 2025, der zweite Strang soll 2027 in Betrieb gehen.

In den modernisierten Lackierereien wird die Lackabscheidung von der Entsorgung über Wasser auf eine Luftfiltertechnologie umgestellt, die den Overspray in Kartonfiltern auffängt und die gesäuberte Abluft in Verbindung mit einem Umluftbetrieb wieder der Spritzkabine zuführt. Mit diesem Verfahren kann die Prozessluft zu mehr als 90 Prozent wiederverwendet werden. Insgesamt führt diese Technologie zu einer besseren Wasser-, Energie- und Abfallbilanz.

Die mit VOC kontaminierte und aufkonzentrierte Abluft der Spritzkabine wird mittels regenerativer thermischer Oxidation gereinigt. Dabei werden die VOC durch die Oxidation bei großer Hitze abgebaut. Der Prozess verläuft nahezu energieautark: Die behandelte Abluft überträgt ihre Wärme an einen Regenerator, der wiederum die unbehandelte Abluft erhitzt.

### Verringerung von SVHC in Audi Fahrzeugen

Die Verwendung von besonders besorgniserregenden Stoffen (SVHC) unterliegt der [REACH-Verordnung der Europäischen Union \(1907/2006\)](#). Diese regelt die Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe in





den Mitgliedsstaaten. SVHC werden auf der sogenannten Kandidatenliste für zulassungspflichtige Stoffe geführt, auf der zum Berichtszeitpunkt 247 Stoffe bzw. Stoffgruppen gelistet sind. Stoffe auf der Kandidatenliste kommen für eine mögliche Zulassung unter Anhang XIV der REACH-Verordnung infrage. Stoffe aus dem Anhang XIV darf ein Unternehmen nur verwenden, wenn es von der Europäischen Chemikalienagentur ECHA eine Zulassung dafür erhalten hat. Im Anhang XIV befinden sich zum Berichtszeitpunkt 59 Stoffe bzw. Stoffgruppen.

Audi will SVHC grundsätzlich in seinen Produkten und in der eigenen Produktion verringern. Maßgeblich sind hier die Normen der Volkswagen Group VW 91101 „Umweltnorm Erzeugnisse Material- und Chemikalienkonformität“, die für alle Bauteillieferanten gilt, sowie VW 50156 „Nachweisführungs- und Freigabevoraussetzungen zur Lieferung von Chemikalien“, die für chemische Materialien anzuwenden ist.

Gemäß Artikel 33 der REACH-Verordnung stellt Audi seinen Kunden auf Wunsch Informationen zur Verfügung, welche SVHC im Fahrzeug enthalten sein können.

Die wesentlichen Pflichten, die sich aus der REACH-Verordnung für das Unternehmen ergeben, wurden zudem im Audi REACH-Handbuch zusammengefasst und in der Audi Regelungswelt verankert. Zur Erfüllung der Anforderungen besteht ein Arbeitskreis unter der Leitung der Sicherheitschemie (REACH-Manager). In diesem

Arbeitskreis sind unter anderem Beschaffung, Rechtswesen, Qualitätssicherung, Entwicklung, Vertrieb und Umweltschutz vertreten. Hier wurden wesentliche Aufgaben identifiziert, deren Abarbeitung vorangetrieben wird. In der Audi eigenen Produktion werden alle chemischen Produkte intern einer Prüfung unterzogen und erst nach der Freigabe benutzt. Eine Gefährdung von Mensch und Umwelt lässt sich weitestgehend vermeiden, solange diese Stoffe bestimmungsgemäß verwendet werden.

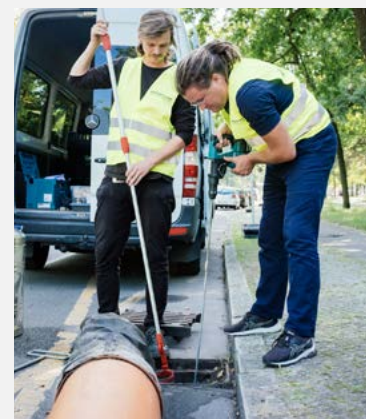
Unter den SVHC sind auch krebserregende, mutagene und reproduktionstoxische Stoffe (CMR1-Stoffe) wie Blei- oder Cadmiumverbindungen. Audi verpflichtet sich, CMR1-Stoffe in der Fahrzeugproduktion nicht zu verwenden. Nur in begründeten Ausnahmefällen und unter Berücksichtigung des Substitutionsgebots dürfen diese Stoffe eingesetzt werden.

#### Verringerung von Umweltverschmutzung in der Nutzungsphase

Während der Nutzung von mit fossilen Brennstoffen angetriebenen Fahrzeugen entstehen Luftschadstoffe, hauptsächlich Stickoxide (NO<sub>x</sub>) und Feinstaub. Durch die Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren und moderne Filtertechnologien zur Abgasreinigung wird die Emission von Luftschadstoffen auch während der Nutzungsphase reduziert. Bei Dieselfahrzeugen erfolgt die Reinigung mehrstufig über die Zuführung des Additivstoffes AdBlue sowie über den

## URBANFILTER

Ein Förderprojekt der Audi Stiftung für Umwelt und der TU Berlin: Vier Jahre Forschung beweisen in Labor- und Praxistests die Effizienz des Filtersystems gegen Mikroplastik im Straßenablauf.



Mehr finden Sie auf [audi-umweltstiftung.de](http://audi-umweltstiftung.de)



Oxidationskatalysator (NSC). Diese Art der Abgasnachbehandlung verringert zum Beispiel den Stickoxidausstoß bei TDI-Motoren. Bei Fahrzeugen mit Benzinantrieb sorgt ein Otto-Partikelfilter für die Abgasreinigung.

### Reduzierung von Mikroplastik

Neben den genannten Luftschadstoffen gelangt durch Brems- und Reifenabrieb auch Mikroplastik in die Umwelt. Insgesamt entstehen allein durch den Reifenabrieb auf deutschen Straßen rund 110.000 Tonnen Mikroplastik pro Jahr.

Audi will die Umweltverschmutzung mit Mikroplastik verringern, die auch durch die Nutzung von Fahrzeugen entsteht.

Ein aktuelles Projekt zum Thema Mikroplastik unterstützt die Audi Stiftung für Umwelt, die sich seit über 15 Jahren für die Erforschung von Technologien zum Schutz der Umwelt einsetzt. Sie fördert mit ihrem gemeinnützigen Engagement Wissenschaftler der Technischen Universität Berlin bei der Entwicklung eines Filtersystems für den Straßenablauf. Dass umweltschädliche Partikel mit dem Regenwasser in die Kanalisation und in die Gewässer gelangen, soll damit reduziert werden. Das Projekt trägt den Namen **URBANFILTER**. Das System besteht aus bis zu neun Modulen. Dadurch kann der Filter an den jeweiligen Einsatzort angepasst werden und Mikroplastik herausfiltern, bevor es in den Wasserkreislauf gelangt. Die im Filter abgelagerten

Partikel werden bei der Entleerung später fachgerecht entsorgt. Der URBANFILTER wurde bereits erfolgreich auf einem ADAC-Gelände sowie auf einer viel befahrenen Straße in Berlin unter realen Bedingungen getestet. Bei diesen Tests konnte der eingesetzte Filter bis zu 97 Prozent der Feststoffe und 66 Prozent der Feinstpartikel auffangen und auch Starkregenereignissen standhalten. In Kopenhagen startete im November 2024 der erste Praxiseinsatz außerhalb Deutschlands mit einem seriennahen Prototyp. Das System soll nach dieser Pilotphase in mehreren Ausbaustufen ausgerollt und von der TU Berlin und dem URBANFILTER SUSTAINABILITY HUB ausgewertet und wissenschaftlich validiert werden. /

## Kennzahlen<sup>1</sup>

### Verminderung von Umweltverschmutzung

Emissionen <sup>2</sup>	Einheit	2024	2023	2022
VOC-Emissionen <sup>3</sup>	t	708	672	977
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fzg.	0,85	0,68	1,08
direkte NO <sub>x</sub> -Emissionen <sup>4</sup>	t	180	195	189
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fzg.	0,22	0,19	0,21
Schwefeldioxid	t	1,42	1,69	0,96
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fzg.	0,002	0,002	0,001
Gesamtstaub	t	37	44	47
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fzg.	0,04	0,04	0,05

<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), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnissgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert). 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 5. Februar 2025. 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 2023 anhand der Ist-Werte für 2023 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.

<sup>3</sup> Kennzahl setzt sich aus den Emissionen der Lackierereien, der Prüfstände sowie sonstiger Anlagen zusammen.

<sup>4</sup> 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.



GRI 303

# Wassermanagement

Audi setzt sich für einen verantwortungsbewussten Umgang mit der Ressource Wasser ein: Bis 2035 soll der ökologisch gewichtete Wasserverbrauch<sup>1</sup> an den Audi Produktionsstandorten<sup>2</sup> auf etwa die Hälfte gegenüber dem Basisjahr 2019 sinken.

**S**auberes Trinkwasser zählt zu den wertvollsten Ressourcen. Es dient als Lebensgrundlage für die Menschheit und trägt zur Artenvielfalt bei. Der verantwortungsvolle Umgang mit der knappen und global ungleich verteilten Ressource Wasser ist dringend notwendig. Denn obwohl mehr als zwei Drittel unseres Planeten von Wasser bedeckt sind, ist weniger als 1 Prozent davon leicht zugängliches Frischwasser. Ineffizientes Wassermanagement, zunehmende Verschmutzung sowie beispielsweise Dürren und stärkere Niederschlagsschwankungen als Folgen des Klimawandels führen in vielen Regionen zu immer größerem Wasserstress. Der Zugang zu sauberem Wasser zählt deshalb zu den 17 globalen Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen.

Der schonende Umgang mit den natürlichen Ressourcen, darunter auch Wasser, ist in der Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ des Volkswagen-Konzerns festgeschrieben. Darauf aufbauend regelt der Volkswagen-Konzern die Förderung von Wasserkreisläufen an seinen

## 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 160](#).

<sup>1</sup> Der ökologisch gewichtete Wasserverbrauch ermöglicht der AUDI AG 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.

<sup>2</sup> Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde Ende Februar 2025 eingestellt.

Produktionsstandorten im Umweltleitbild „goTOzero“. Ein weiteres Ziel des Umweltleitbilds des Konzerns ist der Schutz von Ökosystemen, indem die Einleitung von Schadstoffen durch Abwässer reduziert wird. Die Strategie „Zero Impact Factory“ für die Produktionsstandorte des Volkswagen-Konzerns sieht vor, dass die Frischwasserentnahme reduziert, Wasser effizient eingesetzt und der Eintrag wassergefährdender Stoffe minimiert wird sowie keine Verschlechterung der ökologischen und chemischen Wasserqualität aufnehmender Gewässer erfolgt. Um die Umweltleistung der Volkswagen-Standorte mit all den verschiedenen Umweltaspekten gesamtheitlich darzustellen, kommt dafür seit 2023 die Impact-Points-Methode zum Einsatz. Für die Einordnung und Gewichtung der Umweltauswirkungen werden sieben quantifizierbare Umweltaspekte – unter anderem der lokale Wasserverbrauch und die Einleitung von Schadstoffen durch Abwässer – betrachtet. Weitere Informationen zur Methodik finden sich im Kapitel „Klimawandel und Energieeffizienz“.

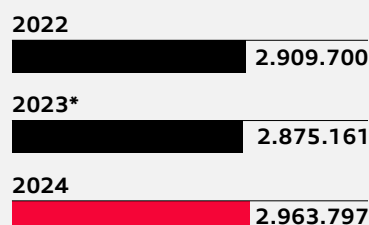
Die AUDI AG adressiert im Rahmen des Umweltprogramms Mission:Zero mehrere Handlungsfelder<sup>3</sup>, darunter auch die verantwortungsvolle Wassernutzung. Weitere wichtige Leitlinien für Audi sind die gemeinsame Unternehmenspolitik und das Booklet of Policies. Der schonende Umgang mit den natürlichen Ressourcen ist auch fester Bestandteil des Audi Code of Conduct, der für alle Mitarbeitenden gilt. Audi verpflichtet zudem seine Lieferanten mit dem Code of Conduct für Geschäftspartner zum verantwortungsvollen Umgang mit Wasser. Mit dem Umwelt-Compliance-Management-System identifiziert, bewertet und steuert das Unternehmen Umweltrisiken und trägt so dazu bei, die Einhaltung von Vorgaben des Umweltschutzes sicherzustellen.

Neben der strategischen Ausrichtung und der Einhaltung von gesetzlichen und unternehmensinternen Vorgaben fördert Audi zur Erreichung seiner Nachhaltigkeitsziele die Beziehungen

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

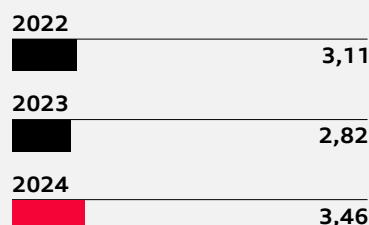
Der sorgsame Umgang mit Ressourcen wie Wasser ist ein wesentlicher Baustein des Audi Umweltprogramms Mission:Zero. Parallele Fahrweisen wasserverbrauchender Anlagen (z. B. Lackierereien) aufgrund der Modernisierung von Produktionsanlagen sorgten für eine temporäre Erhöhung des Wasserverbrauchs im Vergleich zum Vorjahr. Im Berichtsjahr verursachte dies – in Kombination mit niedrigeren Stückzahlen – einen höheren Frischwasserbedarf pro Fahrzeug.

#### Frischwasserbedarf gesamt in m<sup>3</sup>



\* Der Vorjahreswert wurde gemäß finalem Datenstand angepasst.

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



zu seinen Stakeholdern und bindet sie aktiv ein. 2023 trat Audi dazu als erster Premiumautomobilhersteller der Alliance for Water Stewardship (AWS) bei. Dieser globale Zusammenschluss aus Unternehmen, NGOs und dem öffentlichen Sektor setzt sich für eine verantwortungsvolle Nutzung von Wasserressourcen entlang der Wertschöpfungskette ein. Der AWS-Standard ist ein international anwendbares Rahmenwerk für Unternehmen und Organisationen und verfolgt das Ziel, Wasser möglichst effizient und unter Berücksichtigung aller relevanten Interessengruppen im jeweiligen Einzugsgebiet zu nutzen. Die Produktionsstätte in San José Chiapa (Mexiko) wurde 2023 als erstes Automobilwerk weltweit von der AWS für ihren sorgsamen Umgang mit der Ressource Wasser zertifiziert.<sup>4</sup> Audi produzierte in Mexiko bereits ab 2018 als weltweit erster Premiumhersteller der Branche vollständig abwasserfrei.

### Wassernutzung in der Lieferkette

Regionale Unterschiede in der Verfügbarkeit von sauberem Wasser sind bei der Entwicklung einer Wasserstrategie für die Lieferkette besonders herausfordernd. Deshalb verfolgt Audi einen risikobasierten Ansatz, der die regionale Verfügbarkeit miteinbezieht. Im Berichtsjahr wurde der Ansatz in Mexiko, einer Region mit hohem Wasserstress, pilotiert. Basierend auf der Analyse von Materialgruppen und Bauteilen, die für ihre Herstellung besonders viel Wasser beanspruchen, identifizierte Audi relevante Lieferanten mit lokaler Produktion. Für diese Lieferanten wurden Schulungsmaßnahmen zum Thema nachhaltiges Wassermanagement entwickelt und durchgeführt, um für das Thema zu sensibilisieren und lokale Kompetenz aufzubauen. Zu einem späteren Zeitpunkt wurden diese Lieferanten zu ihrem Wasserverbrauch und bereits umgesetzten Maßnahmen befragt. Basierend auf den Befragungsergebnissen wählte Audi Lieferanten aus, bei denen ein besonderes Potenzial zur gemeinsamen Entwicklung von Lösungsansätzen besteht. Mit diesen Lieferanten führt Audi vertiefende

<sup>3</sup> Die Handlungsfelder der Mission:Zero umfassen Dekarbonisierung, Ressourceneffizienz, Wassermanagement und die Förderung der Biodiversität.

<sup>4</sup> Der Alliance for Water Stewardship (AWS) Standard ist ein international anwendbares Rahmenwerk für Unternehmen und Organisationen und verfolgt das Ziel, Wasser möglichst effizient (Wassermanagement) und unter Berücksichtigung aller relevanten Interessengruppen im jeweiligen Einzugsgebiet (Verantwortung für Wasserressourcen) zu nutzen. Weitere Informationen zum AWS-Standard finden Sie [hier](#).





Gespräche und Workshops durch, in denen an weiteren Maßnahmen für nachhaltiges Wassermanagement gearbeitet wird.

### Fünf Hebel für besseren Wasserschutz an den Audi Produktionsstandorten<sup>2</sup>

In der Automobilproduktion ist der Einsatz von Wasser unverzichtbar, beispielsweise in der Lackiererei oder bei Dichtigkeitsprüfungen. Für die Produktion eines Fahrzeugs werden aktuell durchschnittlich circa zwei bis drei Kubikmeter Wasser benötigt. Die Reduktion des Wasserverbrauchs in der Produktion ist daher einer der Schwerpunkte des Audi Umweltprogramms Mission:Zero. Der verantwortungsvolle Umgang mit der Ressource Wasser trägt zur Versorgungssicherheit in den umliegenden Gebieten und zum Erhalt der Trinkwasserqualität bei. Audi plant, bis 2035 den ökologisch gewichteten Wasserverbrauch<sup>1</sup> an seinen Produktionsstandorten<sup>2</sup> um circa 50 Prozent im Vergleich zu 2019 zu reduzieren.

Das Unternehmen bezieht Wasser von Wasserversorgern oder gewinnt dieses selbst aus Regenwasser, Oberflächenwasser und Grundwasser. Nach der Erstverwendung in Audi Produktionsprozessen wird Wasser bereits heute wiederaufbereitet und im Kreislauf mehrfach weiterverwendet. Anfallendes Abwasser, welches nicht wintern wiederverwendet werden kann, wird ordnungsgemäß eingeleitet. In der Regel geschieht dies indirekt über einen kommunalen Abwasserbeseitiger. Sämtliche wasserrechtlichen Auflagen bezüglich Abwasserfrachten werden dabei eingehalten. Diese orientieren sich an der nationalen und lokalen Gesetzgebung der Länder und Regionen, in denen Audi Produktionsstandorte<sup>2</sup> betreibt. Negative Auswirkungen aufgrund der Einleitung von Abwasser sind nicht bekannt. Diese würden im Rahmen des Dialogs mit Stakeholdern wie beispielsweise Behörden identifiziert.

Der strategische Ansatz des Unternehmens zum Wassermanagement konzentriert sich auf fünf wesentliche Hebel:

**1. Prozessoptimierung:** Wasser, das nicht benötigt wird, muss gar nicht erst bezogen werden. Audi will den Wasserverbrauch deshalb in allen Produktionsprozessen optimieren.

**2. Ausbau von Wasserkreisläufen:** Wird Abwasser wiederverwendet, senkt das den Frischwasserverbrauch und die Einleitung von Abwasser. Audi Produktionsstandorte<sup>2</sup> engagieren sich für geschlossene Wasserkreisläufe, um so Umweltauswirkungen zu minimieren.

**3. Trinkwasserfreie Produktion:** Trinkwasser ist eine qualitativ sehr hochwertige und damit wertvolle Ressource. Deshalb gibt es an den Produktionsstandorten<sup>2</sup> Initiativen, um den Trinkwassereinsatz in der Produktion zu reduzieren und somit die Nutzung von Trinkwasser zur Ausnahme werden zu lassen.

**4. Nutzung von Regenwasser:** In erster Linie sollte Regenwasser zurück ins Grundwasser gelangen können. Wo dies

<sup>1</sup> Der ökologisch gewichtete Wasserverbrauch ermöglicht der AUDI AG 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.

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

nicht möglich ist, will Audi Regenwasser sammeln und weiterverwenden.

**5. Schadstofffrachten<sup>5</sup> reduzieren:** Möglichst wenig Schadstoffe sollen ins Wasser gelangen. Audi hält die gesetzlichen Auflagen zum Schadstoffeintrag ins Wasser an seinen Produktionsstandorten<sup>2</sup> ein und strebt danach, den Schadstoffeintrag darüber hinaus zu minimieren.

Bei allen Hebeln berücksichtigt das Unternehmen in der Produktion neben dem Wasserverbrauch auch regionale Unterschiede wie zum Beispiel die Wasserknappheit in der jeweiligen Region. Es wird ermittelt, in welchen Regionen Wasser besonders kostbar ist. Dort wird die Umsetzung neuer Maßnahmen priorisiert.

Im Berichtsjahr setzte Audi an folgenden Produktionsstandorten Maßnahmen zum nachhaltigen Wassermanagement um:

#### Neckarsulm

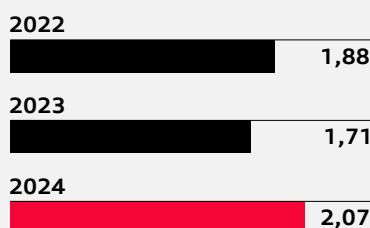
Audi errichtet am Standort Neckarsulm ein neues Wasserwerk, das 2025 in Betrieb gehen soll. Im Berichtsjahr wurde dafür bereits der Rohbau fertiggestellt. Die neue Anlage ermöglicht einen geschlossenen Wasserkreislauf mit der am Werk angrenzenden Kläranlage des Zweckverbandes Unteres Sulmtal. Von der Kläranlage gereinigtes Abwasser wird mithilfe von Filteranlagen und Membranen für die Produktion weiter aufbereitet. Nach der Verwendung in Produktionsprozessen fließt das entstandene Abwasser in die Kläranlage zurück. Der so erzeugte Kreislauf soll den gesamten Frischwasserbedarf am Standort Neckarsulm um bis zu 70 Prozent (Basisjahr 2010) reduzieren.

Der Wasserverbrauch im Lackierprozess ist in Relation zu anderen Teilprozessen der Fahrzeugproduktion besonders hoch. Am Standort Neckarsulm wird aus diesem Grund die Lackiererei mit neuester, wassersparsamer Technologie ausgestattet. Im Vergleich zum aktuellen Bedarf soll diese rund 20 Prozent weniger Energie und Wasser verbrauchen. Im Berichtsjahr eröffnete beispielsweise die neue Grundlackanlage.

#### Gesamtvolumen der Abwasser-einleitung des Audi Konzerns in m<sup>3</sup>/Fzg.

Das Abwasseraufkommen ist annähernd auf Vorjahresniveau. Zeitgleich steigt das Abwasseraufkommen pro Fahrzeug durch den parallelen Betrieb von Produktionsanlagen aufgrund von Modernisierungsmaßnahmen.

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



Die Spülwässer können hier dank aufwendiger Aufbereitungsverfahren mehrfach genutzt werden. Zweifache Badumwälzung und unterschiedliche Pflegemaßnahmen, zum Beispiel Beutel- und Magnetfilter, sorgen dafür, dass die 600.000 Liter im Becken der kathodischen Tauchlackierung mehrfach verwendet werden können. Auch im Bereich Decklack hat das Unternehmen bereits Restrukturierungen durchgeführt. Durch einen neuen Lackabscheidungsprozess über Filter anstatt über Wasser erreicht Audi dort nun eine Energieeinsparung von rund 50 Kilowattstunden pro Fahrzeug. Dabei wird der Lacknebel – im Fachjargon „Overspray“ genannt – von modernen Filtern aufgefangen. Bisher wurden die Partikel, die nicht auf der Karosserie landeten, in Wasser gebunden und entsorgt. Das Ergebnis dieser Umstellung: eine bessere Abfallbilanz und eine erhebliche Menge an eingespartem Frischwasser.

Nach gründlicher Reinigung fungiert in Neckarsulm ein ausgedienter Kältemitteltank als Regenspeicher. Er kann 25 Kubikmeter Wasser über eine neu installierte Verrohrung von den Dächern der

benachbarten Produktionshalle auffangen. Bei Bedarf wird das gespeicherte Regenwasser von Tankwagen der Standortdienste entnommen und zur Bewässerung der Grünanlagen auf dem Werkgelände genutzt. So reduziert Audi die Verwendung von aufbereitetem Betriebswasser. Zudem verhindert die weitere Nutzung des ehemaligen Kältemitteltanks eine Verschrottung und spart damit Ressourcen.

#### Ingolstadt

Der Neubau der Aufbereitungsanlage für Regenwasser und Kühlturmbwasser begann im Berichtsjahr. Sie soll ab dem ersten Quartal 2027 die alte Anlage ersetzen und erzeugt dann etwa 300.000 Kubikmeter Betriebswasser im Jahr. Der Einsatz neuerer Technik verbessert die Betriebswasserqualität und erweitert dadurch die Einsatzmöglichkeiten auf zusätzliche Produktionsbereiche.

An dem Betriebswasserversorgungszentrum (Inbetriebnahme 2019) wurden verschiedene Optimierungen durchgeführt – beispielsweise der Umschluss einer Abwasserleitung und eine angepasste Schaltung im Betriebswasserspeicher. Hierdurch spart die AUDI AG jährlich etwa 60.000 Kubikmeter Frischwasser.

#### San José Chiapa

In einem Verdunstungsbecken werden aufkonzentrierte Abwässer getrocknet und eingedickt, bis die Reststoffe entsorgt werden können. 2024 wurde vor den Verdunstungsbecken eine weitere Reinigungsstufe (Umkehrosmose) installiert, um das Verdunstungsbecken zu entlasten. Hierdurch können außerdem etwa 15.000 Kubikmeter Betriebswasser im Jahr erzeugt und der Produktion sowie der Bewässerung zugeführt werden.

#### Győr

In Győr wurde im Berichtsjahr der Wasserverbrauch der Kühltürme optimiert. Die Maßnahme wird in Zukunft voraussichtlich bis zu 1.000 Kubikmeter Frischwasser pro Jahr einsparen. /

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

<sup>5</sup> Schadstofffrachten sind Bestandteile im Wasser, die beispielsweise aufgrund von notwendigen Prozessschritten in der Fahrzeugproduktion und -entwicklung anfallen. Diese werden vor Einleitung in die Kanalisation oder den Vorfluter bis zum gesetzlich geforderten Grenzwert durch Wasseraufbereitungen reduziert.

## Kennzahlen<sup>1</sup>

### Wassermanagement

Wasser	Einheit	2024	2023	2022
Frischwasserentnahme gesamt <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	2.963.797	2.875.161 <sup>3</sup>	2.909.700
davon in Gebieten mit extremem Risiko für Wasserstress <sup>4</sup>	m <sup>3</sup>	66.660	58.349	83.430
davon in Gebieten mit hohem Risiko für Wasserstress <sup>4</sup>	m <sup>3</sup>	359.964	122.096	432.938
davon in Gebieten mit mittlerem Risiko für Wasserstress <sup>4</sup>	m <sup>3</sup>	1.752.430	1.946.305	1.680.720
davon in Gebieten mit niedrigem Risiko für Wasserstress <sup>4</sup>	m <sup>3</sup>	784.743	749.838	712.613
davon in Gebieten mit extremem Risiko für Wasserstress <sup>4</sup>	Prozent	2	2	3
davon in Gebieten mit hohem Risiko für Wasserstress <sup>4</sup>	Prozent	12	4	15
davon in Gebieten mit mittlerem Risiko für Wasserstress <sup>4</sup>	Prozent	59	68	58
davon in Gebieten mit niedrigem Risiko für Wasserstress <sup>4</sup>	Prozent	26	26	24
Frischwasserbedarf gesamt <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	2.963.797	2.875.161 <sup>3</sup>	2.909.700
davon in Europa	m <sup>3</sup>	2.790.819	2.653.985	2.726.602
davon in Nordamerika	m <sup>3</sup>	157.407	216.201	178.056
davon in Asien	m <sup>3</sup>	15.571	6.402	5.042

<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), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert)

<sup>2</sup> Sämtliches bezogenes und gefördertes Frischwasser kann der Kategorie „Süßwasser (≤1.000 mg/l Filtratrockenrückstand)“ zugeordnet werden.

<sup>3</sup> Die Vorjahreswerte wurden gemäß finalem Datenstand angepasst.

<sup>4</sup> Angabe zu Wasserstressrisiko gemäß dem Maplecroft Water Stress Index



## Kennzahlen<sup>1</sup>

### Wassermanagement

Abwasserrückführung <sup>2</sup>	Einheit	2024	2023	2022
Abwasser gesamt	m <sup>3</sup>	1.742.577	1.716.377	–
davon Rückführung an Oberflächenwasser	m <sup>3</sup>	13.199	8.519	–
davon Rückführung an Meereswasser	m <sup>3</sup>	0	0	–
davon Rückführung an andere Organisation	m <sup>3</sup>	1.729.378	1.707.858	–
Abwasser gesamt	m <sup>3</sup>	1.742.577	1.716.377	–
davon Rückführung in Gebieten mit extremem Risiko für Wasserstress <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	19.369	14.766	–
davon Rückführung in Gebieten mit hohem Risiko für Wasserstress <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	180.928	96.861	–
davon Rückführung in Gebieten mit mittlerem Risiko für Wasserstress <sup>3</sup>	m <sup>3</sup>	924.627	1.005.358	–

Wasser <sup>2</sup>	Einheit	2024	2023	2022
Frischwasserbedarf gesamt	m <sup>3</sup>	2.963.797	2.875.161 <sup>4</sup>	2.909.700
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m <sup>3</sup>	2.881.566	2.810.410	2.821.228
	m <sup>3</sup> /Fzg.	3,46	2,82	3,11
Frischwasserbedarf Eigengewinnung	m <sup>3</sup>	1.884.144	1.743.941	1.716.820
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m <sup>3</sup>	1.836.294	1.701.838	1.648.922
	m <sup>3</sup> /Fzg.	2,2	1,71	1,82
Niederschlagswasser genutzt	m <sup>3</sup>	175.771	130.755	157.608
Oberflächenwasser aus Seen, Flüssen, Meeren	m <sup>3</sup>	591.598	583.577	543.445
Grundwasser	m <sup>3</sup>	1.116.775	1.029.609	1.015.767
Frischwasserbedarf Fremdbezug	m <sup>3</sup>	1.079.654	1.131.289	1.192.880
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m <sup>3</sup>	1.045.273	1.108.641	1.172.306
	m <sup>3</sup> /Fzg.	1,25	1,11	1,29

<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), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnissgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert). 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 2023 anhand der Ist-Werte für 2023 aktualisiert.

<sup>2</sup> Sämtliches bezogenes und gefördertes Frischwasser kann der Kategorie „Süßwasser (≤1.000 mg/l Filtratrockenrückstand)“ zugeordnet werden.

<sup>3</sup> Angabe zu Wasserstressrisiko gemäß dem Maplecroft Water Stress Index

<sup>4</sup> Die Vorjahreswerte wurden gemäß finalem Datenstand angepasst.

## Kennzahlen<sup>1</sup>

### Wassermanagement

Abwasser	Einheit	2024	2023	2022
Abwasseraufkommen	m <sup>3</sup>	1.742.577	1.716.552	1.723.787
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m <sup>3</sup>	1.722.706	1.716.377	1.705.373
	m <sup>3</sup> /Fzg.	2,07	1,71	1,88
Direkteinleitung <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	13.199	8.519	4.711
Indirekteinleitung <sup>2</sup>	m <sup>3</sup>	1.729.378	1.707.858	1.719.076
<b>Abwasserfrachten</b>				
Chemischer Sauerstoffbedarf	kg	677.473	548.815	441.125
Gesamt Phosphorgehalt als Phosphor (P)	kg	8.000	7.297	6.661
Gesamt Stickstoff als Stickstoff (N)	kg	74.223	65.836	62.054
Zink	kg	480	478	536

## Erweiterte Umweltkennzahlen für alle Standorte, an denen Modelle der Marke Audi produziert werden<sup>3, 4</sup>

### Wassermanagement

	Einheit	2024	2023	2022
Frischwasserbedarf gesamt <sup>5, 7</sup>	m <sup>3</sup>	4.480.088	5.107.946	4.966.447
Frischwasserbedarf gesamt (spezifisch) <sup>5, 6</sup>	m <sup>3</sup> /Fzg.	2,68	2,64	2,94
Abwassermenge gesamt <sup>7</sup>	m <sup>3</sup>	2.833.152	3.034.827	2.781.079
Abwassermenge gesamt (spezifisch) <sup>7</sup>	m <sup>3</sup> /Fzg.	1,70	1,57	1,64

<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), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert). 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 2023 anhand der Ist-Werte für 2023 aktualisiert

<sup>2</sup> Direkteinleiter: Standort Münchsmünster; Indirekteinleiter: Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Map Yang Phon (Ducati)

<sup>3</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr und San José Chiapa (Audi), Martorell (Seat), Chhatrapati Sambhajnagar und Kaluga (bis 2022) (Škoda), Bratislava, São José dos Pinhais und Zwickau (Volkswagen Pkw), Anting und Ningbo (SAIC Volkswagen), Changchun, Tianjin, Qingdao und Foshan (FAW-Volkswagen). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet.

<sup>4</sup> Die zugrunde liegenden Kennzahlen je Standort werden anteilig gemäß der am Standort produzierten Stückzahlen der Marke Audi berücksichtigt.

<sup>5</sup> Sämtliches bezogenes und gefördertes Frischwasser kann der Kategorie „Süßwasser (≤ 1.000 mg/l Filtratrockenrückstand)“ zugeordnet werden.

<sup>6</sup> Die Erfassung der Kennzahl wurde für das Berichtsjahr sowie Vorjahreswerte angepasst.

<sup>7</sup> Kennzahl wird für das Berichtsjahr erstmals berichtet.



GRI 304

# Biodiversität



Foto: AUDI AG

Biodiversität ist ein zentrales Element in den Nachhaltigkeitsbestrebungen von Audi: Das Unternehmen setzt sich entlang der Wertschöpfungskette für den Erhalt der Artenvielfalt ein.

**B**iodiversität bezeichnet die Vielfalt aller lebenden Organismen, ihrer genetischen Variation und ihrer Lebensräume. Die biologische Vielfalt ist eine der Grundlagen für menschliches Leben auf der Erde. Lebensqualität und Gesundheit hängen von ihr ab. Der Schutz der Artenvielfalt, der genetischen Vielfalt und der Vielfalt der Ökosysteme sichert somit langfristig die Lebensgrundlage und die Bedürfnisse heutiger und zukünftiger Generationen. Nur durch den erfolgreichen Erhalt der Biodiversität kann die Natur für den Menschen lebensnotwendige Ökosystemleistungen erbringen. Dazu zählen zum Beispiel die Reinigung von Luft und Wasser, die Bereitstellung von Ressourcen und Nahrungsmitteln sowie die Regulierung von Klima und Wetterereignissen.

Die Automobilindustrie beeinflusst mit ihren Produkten und deren Herstellung sowie den damit einhergehenden Auswirkungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette die Biodiversität weltweit. Beispiele dafür sind Kohlendioxid- und Stickoxidemissionen oder der Abbau von mineralischen Rohstoffen wie Metallen und seltenen Erden – oft auch in Regionen, die als Hotspots für Biodiversität gelten. ›

## Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ



15 LEBEN AM LAND

Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 160](#).



Der Audi Konzern nimmt ebenfalls durch die Herstellung und den Betrieb von Fahrzeugen sowie durch Dienstleistungen Einfluss auf die Umwelt entlang der gesamten Wertschöpfungskette. Die gewerblichen Aktivitäten von Audi erfordern beispielsweise den Bau und die Nutzung von Produktionsanlagen, welche die lokale Biodiversität beeinflussen.

Biodiversität nimmt in der Nachhaltigkeitsstrategie **regenerate+** des Volkswagen-Konzerns eine Schlüsselrolle ein. Mit dem Umweltleitbild „goTOzero“ und dem **Biodiversity Commitment** bekennt sich der Volkswagen-Konzern zu Schutz, Erhalt und Förderung der Biodiversität und verfolgt diese zudem in der strategischen Vision zur „Zero Impact Factory“. In deren Rahmen werden an allen Standorten des Volkswagen-Konzerns zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 143 Umweltkriterien mittels der sogenannten Site Check-list kontinuierlich im Hinblick auf ihren Umsetzungsstatus überprüft – darunter auch Projekte und Maßnahmen zum Erhalt der Biodiversität. 2024 führte der Volkswagen-Konzern den Biodiversity Landuse Indicator (BLI) ein, um die Wirksamkeit von Biodiversitätsmaßnahmen und die Fortschritte zur Verbesserung der Biodiversität messbar zu machen. Der BLI gibt Auskunft über den Anteil (in Prozent) und die Qualität naturnaher Flächen am Standort. Die genutzte Gesamtfläche eines Standorts wird ins Verhältnis zu naturnahen Flächen gesetzt, die durch den Standort geschaffen wurden. Die aufgewerteten Flächen können sich auf dem Werkgelände oder in einem Radius von bis zu 30 Kilometern um den Standort herum befinden. Sie müssen Eigentum des Standorts sein oder durch ihn bewirtschaftet werden und in erster Linie der Förderung der biologischen Vielfalt dienen. Es können auch gemeinsam mit Partnern bewirtschaftete Flächen berücksichtigt werden, sofern der Umfang der gemeinsamen Verwaltung klar umrissen ist. Die erste konzernweite Erhebung des BLI im Jahr 2024 führte, unter der Berücksichtigung der Flächenqualitäten, zu einem Ergebnis von circa 30 Prozent. Ein Zielwert für den BLI im Volkswagen-Konzern wird derzeit definiert. Darüber hinaus beabsichtigt der Volkswagen-Konzern, ab 2025 für externe Projekte einen Biodiversitätsfonds mit bis zu 25 Mio. EUR pro Jahr aufzulegen. Die Auswahl der zu unterstützenden Projekte soll ein unabhängiges Entschei-

dungsgremium übernehmen. Die AUDI AG adressiert mit ihrem Umweltprogramm **Mission:Zero** mehrere Handlungsfelder, darunter auch den Erhalt von Biodiversität. Weitere wichtige Leitlinien für Audi sind die **gemeinsame Unternehmenspolitik** und das **Booklet of Policies**. Umweltschutz ist auch fester Bestandteil des **Audi Code of Conduct**, der für alle Mitarbeitenden gilt. Lieferanten des Unternehmens werden verpflichtet, den **Code of Conduct für Geschäftspartner** einzuhalten. Dieser beinhaltet den Schutz natürlicher Ökosysteme, bedrohter Lebensräume wilder Tiere und eine nachhaltige Nutzung von natürlichen Ressourcen. Mit dem **Umwelt-Compliance-Management-System** identifiziert, bewertet und steuert das Unternehmen Umweltrisiken und stellt so die Einhaltung der Vorgaben des Umweltschutzes sicher.

### Förderung der Artenvielfalt

Die Vereinten Nationen haben die Jahre 2021 bis 2030 zur Dekade für die Wiederherstellung von Ökosystemen erklärt. Audi begrüßt die Bestrebungen, einen globalen Rahmen für den wirksamen Schutz der biologischen Vielfalt, auch unter Einbeziehung von wirtschaftlichen Akteuren, zu schaffen. Bereits im Vorfeld der UN Biodiversity Conference (CBD COP 15), die 2022 stattfand, hat sich Audi dazu bekannt, Biodiversität an seinen Produktionsstandorten<sup>1</sup> weltweit zu fördern.

Zur Messung des Engagements zum Erhalt von Biodiversität an den Produktionsstandorten<sup>1</sup> hat Audi gemeinsam mit dem Volkswagen-Konzern einen Biodiversitätsindex erarbeitet. Der Index erfasst rund 50 Biodiversitätsparameter. Mit diesen umweltspezifischen Kennzahlen bewertet Audi seine Produktionsstandorte<sup>1</sup> und definiert verbindliche Ziele. Die Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen wird so messbar und Fortschritte lassen sich leichter erfassen. Dabei spielen etwa folgende Fragen eine Rolle: Gibt es Fassaden- oder Dachbegrünung? Wie sind die Freiflächen gestaltet? Werden Mitarbeitende für das Thema sensibilisiert, beispielsweise mittels Schulungen? Dadurch stellt das Unternehmen zum einen fest, in welchem Umfang an den Produktionsstandorten<sup>1</sup> Biodiversität gefördert wird und inwieweit die Standorte einen stringenten Plan für eine bessere Naturbilanz verfolgen, und zum anderen

misst der Index dessen Umsetzung. Das Ziel: Bis Ende 2025 soll der Biodiversitätsindex durchschnittlich für die Produktionsstandorte<sup>1</sup> von 25 Prozentpunkten (Basisjahr 2020) auf 60 Prozentpunkte angehoben werden. Eine angepasste Bewertung und gesteigerte Ambitionen erhöhten den ursprünglich gesetzten Zielwert von 50 Prozentpunkten. Audi engagiert sich dazu in den drei folgenden Feldern:

### Naturnahe Gestaltung von Freiflächen und Gebäuden

An den Standorten Ingolstadt sowie Neckarsulm (Deutschland), Győr (Ungarn) und San José Chiapa (Mexiko) setzt sich Audi aktiv mit zahlreichen Maßnahmen für die Förderung biologischer Vielfalt ein. Die Maßnahmen reichen von der Umwandlung monotoner Rasenflächen in artenreiche Blühwiesen über die Integration von Totholz als Nisthilfe für Insekten bis hin zur Renaturierung ehemals bebauter Flächen.

### Ingolstadt

Am Hauptsitz in Ingolstadt konnten 2024 Maßnahmen wie Vertikalbegrünungen oder die weitere Gestaltung von naturnahen Flächen umgesetzt werden. Besonders hervorzuheben sind das Konzept und die Maßnahmen auf dem **incampus**, ungefähr acht Kilometer südöstlich des Hauptsitzes. Er bietet auf 75 Hektar Raum für innovative Unternehmen und Partner im Bereich Mobilität, Digitalisierung und Nachhaltigkeit – wie Audi, Cariad und die Technische Hochschule Ingolstadt. Erfolgreich saniert steht er seit seiner Eröffnung 2023 für nachhaltiges Flächenrecycling. Auf dem ehemaligen Raffineriegelände wurden noch bis 2008 Erdölprodukte hergestellt. Um die ehemalige Industriebrache für eine neue Nutzung zu revitalisieren, wurden 600.000 Tonnen Erde ausgehoben und gewaschen, über 22 Hektar Fläche gereinigt und das Grundwasser wurde aufwendig aufbereitet. Über 900 Tonnen Schweröl, 200 Tonnen Leichtbenzin und 100 Kilogramm giftige Chemikalien mussten entfernt werden. 15 Hektar des Geländes bleiben dauerhaft unverbaut und werden naturnah gestaltet. Für seinen zukunftsweisenden Ansatz wurde der **incampus** im Berichtsjahr mit dem **Brownfield<sup>2</sup> Award in Gold**, der besonders nachhaltige Reaktivierungen von Industriebrachen prämiert, ausgezeichnet. In der Kategorie „Bestes Gewerbe- und Industrie-projekt“ belegte der Technologiepark >

<sup>1</sup> Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko)

<sup>2</sup> Brownfield-Projekte umfassen die Nutzung und Umgestaltung bereits erschlossener Flächen, während ein Greenfield-Projekt einen Neubau auf un bebauten Flächen umfasst, die zuvor keinerlei Bebauung aufwiesen.

incampus den ersten Platz. Der Brownfield Award gilt als eine der anspruchsvollsten Auszeichnungen für nachhaltige Flächenrevitalisierungen Deutschlands. Er wird von Brownfield24 in Kooperation mit dem [Deutschen Brownfield Verband](#) verliehen.

Im Rahmen des Projekts „[Natur auf Zeit](#)“ des Bundesumweltministeriums und des Bundesamtes für Naturschutz überlässt Audi ungenutzte Flächen auf dem incampus vorübergehend der Natur und schafft so wertvolle Lebensräume für Flora und Fauna. Während 15 Hektar des Geländes unter dauerhaftem Schutz stehen, sollen sich auf rund 40 Hektar des incampus artenreiche Naturräume wie Magerrasen oder Hecken- und Baumstrukturen entwickeln, bis die Flächen im Zuge der weiteren Standortentwicklung für Bauprojekte benötigt werden. Obwohl diese 40 Hektar des incampus bis zu ihrer Bebauung nur vorübergehend der Natur überlassen werden, leistet Audi mit dem Projekt einen wichtigen Beitrag zur Förderung der biologischen Vielfalt. Betrachtet man das zugrunde liegende Konzept „Natur auf Zeit“ auf nationaler Ebene, wird klar, wie wirkungsvoll es sein kann: Je mehr Akteure sich beteiligen, desto mehr temporäre Naturflächen entstehen bundesweit. Zwar werden diese irgendwann bebaut, doch gleichzeitig entstehen immer wieder neue temporäre Schutzräume auf bestehenden Industrieflächen. Gerade für sogenannte Pionierarten, die gut an dynamische Veränderungen von Lebensräumen angepasst sind, bedeutet das einen Zugewinn. In der Gesamtbilanz erhöht sich damit der verfügbare Naturraum. Vertreter der IN-Campus GmbH, einer Tochtergesellschaft der AUDI AG, sowie der Regierung von Oberbayern und der Stadt Ingolstadt unterzeichneten im Berichtsjahr einen gemeinsamen Vertrag, der das Projekt „Natur auf Zeit“ am incampus rechtlich absichert. So ist gewährleistet, dass die Flächen bis zu ihrer Nutzung für künftige Bauprojekte als Naturräume zur Verfügung stehen.

### Münchsmünster

Der Audi Standort Münchsmünster liegt im Osten des Standorts Ingolstadt in circa 25 Kilometer Entfernung und ist ein Kompetenzzentrum für Hightechfahrwerkteile, Aluminiumstrukturbauteile und Presseteile. Hier werden im Rahmen des Projekts „Natur auf Zeit“ bereits seit 2019 sechs Hektar Fläche vorübergehend für Biodiversitätsmaßnahmen zur Verfügung gestellt.

Auf dem Werkgelände wurden 2024 sogenannte ephemere Gewässer angelegt. Das

## Audi Stiftung für Umwelt

Mit der Audi Stiftung für Umwelt engagiert sich das Unternehmen [seit über 15 Jahren](#) auch über seine Werksgrenzen hinweg in zahlreichen Projekten für den Artenschutz. Die gemeinnützige Audi Stiftung für Umwelt GmbH ist aktiver Förderer bei der Erforschung neuer Technologien und wissenschaftlicher Methoden für eine lebenswerte Zukunft. Ihr erklärtes Ziel ist, einen Beitrag zum Umweltschutz zu leisten und Wege für nachhaltiges Handeln zu schaffen und zu fördern. Die Stiftung fokussiert sich insbesondere auf Förderung und Entwicklung umweltverträglicher Technologien, Bildungsmaßnahmen zu Umweltthemen sowie auf den Schutz der natürlichen Lebensgrundlagen von Menschen, Tieren und Pflanzen. Sie wurde 2009 von der AUDI AG als 100-prozentige Tochtergesellschaft ins Leben gerufen und ist Teil ihres gesellschaftlichen und umweltpolitischen Engagements.



Mehr finden  
Sie [hier](#)

sind spezielle Gewässerstrukturen ohne Pflanzenbewuchs, die in heißen Sommern trockenfallen können. Solche temporären Wasserflächen sind selten geworden und dienen besonders gefährdeten Amphibienarten als Laichgewässer. Zusätzlich wurde ein Teich mit Bepflanzung, der ideale Lebensräume für Flora und Fauna bietet, angelegt.

### Neckarsulm

Auf dem Werkgelände in Neckarsulm wurden die Dächer von Raucherkabine und werkinternen Shuttlebus-Unterständen mit widerstandsfähigen Sedumpflanzen und heimischen Blühpflanzen begrünt. Die Pflanzen erfüllen verschiedene Aufgaben: Sie bieten Insekten Nahrung sowie Unterschlupf und haben damit einen positiven Effekt auf die Biodiversität. Darüber hinaus binden sie Feinstaub und CO<sub>2</sub>, speichern Regenwasser, fungieren im Sommer als Hitzeschild und dämpfen den Schall. Einen ähnlichen Effekt haben Moosmatten, die zur Bepflanzung von Parkhausdächern zum Einsatz gekommen sind.

### Győr

Auf dem Werkgelände wurden im Berichtsjahr Flächen renaturiert und Lebensräume für Insekten und Vögel auf verschiedenste Arten geschaffen, etwa durch die Pflanzung von Wildsträucherhecken, die Integration von Totholz und Trockenmauern als Lebensraum für unterschiedliche Tierarten, die Instandhaltung eines Schwalbenhauses und die Installation von Vogelnist- und Fledermauskästen sowie mehr als 20 Insektenhotels. Darüber hinaus konnte die Anzahl invasiver Bäume reduziert werden.

### San José Chiapa

Auch am Audi Produktionsstandort in Mexiko wurden zahlreiche Maßnahmen zur Förderung der Biodiversität umgesetzt. Darunter waren beispielsweise Aufforstungsmaßnahmen und Workshops zur Herstellung von Insektennisthilfen.

### Kooperationen mit Wissenschaft, Forschung, Verbänden und NGOs

Audi fördert den Austausch mit externen Stakeholdern im Rahmen von Mitgliedschaften in Netzwerken und Initiativen, um gemeinsam Auswirkungen auf die Biodiversität entlang der Wertschöpfungskette so gering wie möglich zu halten. Die Grundlage für die Artenvielfalt ist eine saubere Umwelt, deshalb ist Audi bemüht, [Umweltverschmutzungen zu verringern](#). Mit dem Beitritt zur [Alliance for Water Stewardship](#) bestärkt Audi sein Engagement für einen verantwortungsvollen Umgang mit der Ressource Wasser. Zur Minimierung von Produktionsabfällen engagiert sich Audi seit 2013 in der [Aluminium Stewardship Initiative](#).

Bereits seit 2015 ist die AUDI AG Mitglied in der bundesweiten Initiative „[Biodiversity in Good Company](#)“ und fördert im Rahmen der Mitgliedschaft den Erhalt der biologischen Vielfalt. Als Unterzeichner der damit einhergehenden Leadership-Erklärung bekennt sich das Unternehmen zu den drei Zielen des [internationalen Übereinkommens zur biologischen Vielfalt](#): den Erhalt der biologischen Vielfalt, ihre nachhaltige Nutzung und die gerechte Aufteilung der sich aus der Nutzung der genetischen Ressourcen ergebenden Vorteile. Audi veröffentlicht >



Raum für biologische Vielfalt: Audi überlässt ungenutzte Flächen auf dem Incampus vorübergehend der Natur.

im Rahmen seiner Mitgliedschaft alle zwei Jahre einen [Fortschrittsbericht](#) und schafft damit Transparenz in Bezug auf sein Engagement zur Förderung der Artenvielfalt.

In Peru unterstützte die Audi Stiftung für Umwelt im Berichtsjahr [ein Projekt für Biodiversitätsmonitoring](#). Während es eine hohe Datendichte zur Artenvielfalt im bodennahen Bereich der Regenwälder gibt, sind die oberen Schichten dahingehend noch nahezu unerforscht, obwohl hier ein Großteil der Artenvielfalt zu finden ist. In dem Projekt kooperieren die Stiftung „Wilderness International“ und Wissenschaftler des Environmental Robotics Lab der ETH Zürich bei der Entnahme von DNA-Proben mittels Drohnentechnologie aus den Baumkronen des peruanischen Regenwaldes. Das Pilotprojekt zur Arteninventur gibt Aufschluss über die Artenvielfalt in den schwer zugänglichen Baumkronen des Regenwaldes: Es wird ermittelt, welche Tier- und Pflanzenarten dort heimisch sind. Jeder Organismus hinterlässt Spuren in seiner Umgebung. Auf Basis einer DNA-Analyse dieser Spuren kann die jeweilige Tier- und Pflanzenart bestimmt werden. Die Drohnen ermöglichen ein minimalinvasives und präzises Vorgehen. Sie machen noch unerforschte Regionen für die Probenentnahme zugänglich und schließen so Forschungslücken. Auf diese Weise lassen sich Informationen über die Artenvielfalt schnell und relativ kostengünstig bestimmen.

Die Audi Stiftung für Umwelt beteiligte sich an den Projektkosten. Außerdem finanzierte sie Solaranlagen für die Forschungs- und Waldhüterstationen im peruanischen Regenwald. Die bisherige Stromproduktion lief dort über Generatoren. Dank der Solaranlagen werden jährlich 3.500 Liter Benzin eingespart.

### Kommunikation und Bewusstseinsbildung

Um das Bewusstsein seiner Mitarbeitenden für die Notwendigkeit eines umfassenden Biodiversitätsschutzes zu stärken, bietet Audi an allen Standorten vielfältige Initiativen und Programme an. Dazu gehören themenspezifische Aktionswochen, Mitarbeiterengagement-Programme wie gemeinsame Pflanzaktionen, Urban-Gardening-Angebote, Kommunikations- und Awareness-Kampagnen sowie Qualifizierungsangebote.

Unter dem Motto „MachMIT!“ haben Mitarbeitende der AUDI AG die Möglichkeit, sich mit einem gemeinnützigen Partner um eine Förderung eines Umweltschutzprojekts zu bewerben. Von Projektkosten in Höhe von maximal 2.009 EUR, angelehnt an das Gründungsjahr (2009), gewährt die Audi Stiftung für Umwelt 75 Prozent als Förderung. Bisher wurden 46 externe Projekte umgesetzt, darunter mehrere Wildbienenwände, Blumenwiesen, Hochbeete und Pflanzaktionen.

### Ingolstadt

Umwelt- und Klimaschutz ist bei Audi bereits seit vielen Jahren fester Bestandteil der Ausbildung – etwa im Rahmen von Umwelttagen, an denen sich junge Audianer theoretisch und praktisch mit dem Thema auseinandersetzen. In dem Projekt [„AzuBioTop“](#) konzentriert sich das Engagement von rund 1.400 Ingolstädter Auszubildenden seit 2022 vor allem auf ein 1,24 Hektar großes Grundstück vor den Ingolstädter Werktores. Hier entstand ein neuer Lebensraum für bedrohte Tier- und Pflanzenarten, indem beispielsweise Streuobst- und Blumenwiesen oder ein Ersatzhabitat für Zauneidechsen angelegt wurden. 2024 pflanzten die Auszubildenden Benjeshecken (Hecken mit Totholz), konzipierten einen Lehrpfad und erstellten unter Begleitung von Wissenschaftlern ein Pflegekonzept für die Bepflanzung.

Darüber hinaus gab es 2024 erstmalig Vorträge von Audi Biodiversitätsexperten zur Bewusstseinsbildung an Schulen in der Region.

### Neckarsulm

Auf Initiative der Audi Stiftung für Umwelt wurde im Berichtsjahr ein Projekt mit der Pädagogischen Hochschule Heidelberg, der Stadt Neckarsulm und Audi Auszubildenden am Standort Neckarsulm gestartet. Unter dem Titel >





Von Audi unterstütztes Biodiversitätsprojekt in Neckarsulm: Drohnen werden zur Überwachung des Pflegezustands von Streuobstbäumen eingesetzt.

„Streuobst gemeinsam erhalten und gestalten“ trägt dieses zum Erhalt der Biodiversität bei. In der Region Neckarsulm sind die Streuobstbestände in den vergangenen Jahrzehnten zunehmend gefährdet. Gründe sind unter anderem Siedlungsausdehnung und die intensivere landwirtschaftliche Nutzung. Außerdem wird die Bewirtschaftung von Streuobstwiesen im Vergleich zu großen Obstplantagen immer unrentabler. Diese Entwicklungen führen dazu, dass Lebensräume für Tier- und

Pflanzenarten bedroht sind. Wissenschaftler der Hochschule wollen die Bestände der Streuobstbäume erhalten und werten dazu den Pflegezustand, die Vitalität und einen möglichen Krankheitsbefall der Obstbäume aus. Auszubildende von Audi helfen im Rahmen des Projekts mit und unterstützen beispielsweise beim Einsatz von Drohnen zur Überwachung des Pflegezustands der Streuobstbäume. Hierdurch sollen die Auszubildenden für den Schutz wertvoller Kulturlandschaften sensibilisiert und für

das Thema Nachhaltigkeit begeistert werden – auch über ihre Ausbildung hinaus.

### Győr

Im Berichtsjahr wurden verschiedenste Sensibilisierungsmaßnahmen umgesetzt: zum Beispiel die Integration von Biodiversität in den Schulungsplan von Auszubildenden, der Bau von Nistkästen oder das gemeinsame Müllsammeln auf einem externen Naturlehrpfad durch Audi Mitarbeitende. /

## Kennzahlen Biodiversität

Produktionsstandort <sup>3</sup>	Größe in m <sup>2</sup>	Region	direkt angrenzende geschützte Gebiete		geschützte Gebiete im Umkreis von 4.500 Metern	
			Anzahl	Größe in ha	Anzahl	Größe in ha
Ingolstadt, DE	2.859.883	Europa	0	0	4	2.094.409
Neckarsulm, DE	1.422.125	Europa	0	0	4	3.485.633
Győr, HU	5.161.158	Europa	1	2.881	1	17.182
Brüssel, BE	560.413	Europa	0	0	3	401.757
San José Chiapa, MX	995.495	Nordamerika	0	0	0	0
Crewe, UK	551.074	Europa	0	0	1	160
Sant'Agata Bolognese, IT	500.660	Europa	0	0	2	36.843
Bologna, IT	116.495	Europa	0	0	2	124.914
Amphur Plukdaeng, TH	96.226	Asien	0	0	0	0
<b>Audi</b>		<b>Global</b>	<b>1</b>	<b>2.881</b>	<b>17</b>	<b>6.160.899</b>

<sup>3</sup> Die Daten beziehen sich auf das Geschäftsjahr 2024. Für die Standorte Münchsmünster, Neuburg und Neustadt können aktuell keine Angaben gemacht werden. Die Datenbasis wurde für 2024 aktualisiert.



GRI 301, 306

# Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft

## 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 160](#).

Die Ressourcen der Erde sind endlich. Das macht ihren effizienten und recyclinggerechten Einsatz erforderlich. Deshalb möchte Audi die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft gesamtheitlich in die automobilen Wertschöpfungskette integrieren.

**K**reislaufwirtschaft steht im Gegensatz zur traditionellen linearen Wirtschaft, welche überwiegend auf leicht zugängliche Primärrohstoffe setzt. Linear bedeutet in diesem Kontext, dass Rohstoffe einmalig verarbeitet und nach der Nutzung entsorgt werden. In der Kreislaufwirtschaft hingegen werden Bauteile und Materialien – beispielsweise durch Wartung und Reparatur, Weiternutzung, Remanufacturing oder Recycling – wiederverwendet. Der Paradigmenwechsel hin zu einer funktionierenden Kreislaufwirtschaft bietet dabei aus gesellschaftlicher, ökonomischer und auch ökologischer Sicht Potenziale:

Der Klimawandel und andere globale Herausforderungen, wie der Verlust biologischer Vielfalt, die Verschwendung von Rohstoffen und die Umweltverschmutzung, lassen sich abmildern. Für die Wirtschaft ergeben sich ebenfalls vielfältige Chancen: Durch die Wiederverwendung wertvoller Ressourcen können zum Beispiel die Abhängigkeit von kritischen Primärrohstoffen und der CO<sub>2</sub>-Fußabdruck von Produkten reduziert sowie neue Geschäftsmodelle erschlossen werden.

Innerhalb der Nachhaltigkeitsstrategie regenerate des Volkswagen-Konzerns steht auch die Reduktion

des Bedarfs an Primärrohstoffen im Fokus. Das Thema Kreislaufwirtschaft ist ebenso ein Kernelement des Umweltleitbildes „goTOzero“ des Volkswagen-Konzerns. Zudem rückt die strategische Vision zur „Zero Impact Factory“ das Thema ressourcenschonende Produktion im gesamten Volkswagen-Konzern in den Mittelpunkt.

Für Audi sind die gemeinsame Unternehmenspolitik, der Audi Code of Conduct und der Code of Conduct für Geschäftspartner wichtige unternehmensinterne Richtlinien in Bezug auf Kreislaufwirtschaft. Die AUDI AG adressiert darüber hinaus mit ihrem Umweltprogramm Mission:Zero Ressourceneffizienz als wichtiges Handlungsfeld.

2023 wurden für künftige Fahrzeuggenerationen interne Zielwerte für den Sekundärmaterialanteil und den Post-Consumer-Sekundärmaterialanteil auf Gesamtfahrzeugebene im Unternehmen verankert. Außerdem beschloss die AUDI AG einen unternehmensinternen verbindlichen Prozessstandard, um sicherzustellen, dass die selbst gesteckten Zielwerte erreicht werden können. Seit 2024 wird der Prozess

für „freiwillige, selbstverpflichtende Umweltziele im Fahrzeugprojekt“ in der Praxis umgesetzt. Er beschreibt, wie diese Zielwerte für Sekundärmaterial (Mindestanteile) und CO<sub>2</sub> (Grenzwerte) für Fahrzeugprojekte festgelegt und für Lieferanten relevanter Bauteile und Materialien heruntergebrochen werden. Audi hat die Zielwerte auf Material- und Bauteilebene gemeinsam mit den jeweiligen Lieferanten erarbeitet. Sie sind für Lieferanten der AUDI AG im Rahmen des Vergabeprozesses bindend und Teil der Vertragsunterlagen. Eine Auftragsvergabe ohne Erfüllung der von Audi vorgegebenen CO<sub>2</sub>- und Sekundärmaterialzielwerte ist nicht möglich. Zum Einsatz kommt dieser Prozess für die Schwerpunktmaterialien Aluminium, Stahl, Kunststoff, Glas und die Rohstoffe zur Herstellung von Hochvoltbatterien.

**Rethink, Reduce, Reuse, Recycle – Kreislaufwirtschaft bei Audi**

Der verantwortungsvolle Umgang mit Rohstoffen ist für Audi zentraler Eckpfeiler einer zukunftsorientierten Automobilproduktion. Audi setzt sich dafür ein, den Einsatz von Primärmaterialien

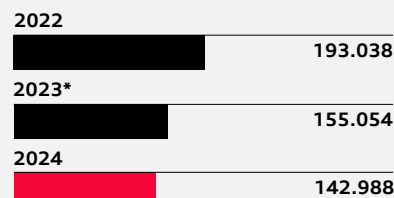
**Gesamtgewicht des Abfalls nach Entsorgungsmethoden in t**

Der Audi Konzern schließt Materialkreisläufe soweit möglich, um Abfälle zu verringern. Die Gesamtabfallmenge (ohne Schrott) hat sich im Vergleich zum Vorjahr reduziert. Im Berichtsjahr 2024 sind konzernweit 278.751 Tonnen metallische Abfälle angefallen, die vollständig zur Verwertung gehen. Der Wert ist im Vergleich zum Vorjahr unter anderem aufgrund der Stückzahlen und Verzögerungen bei der Abholung durch Entsorger gesunken. Grund für den Rückgang des Abfalls zur Beseitigung ist der Wegfall außerplanmäßiger Abfallfraktionen, die im Vorjahr anfielen (z. B. Tankreinigung, Asbest aus Gebäudeabriss etc.).

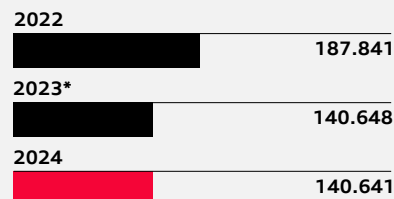
**Metallische Abfälle (Schrott; vollständig zur Verwertung)**



**Abfallaufkommen gesamt (ohne Schrott)**



**Abfall zur Verwertung**



**Abfall zur Beseitigung**



\* Die Vorjahreswerte wurden gemäß finalem Datenstand angepasst.



**Rethink: Design for Circularity**

Audi setzt sich für den verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen in der Wertschöpfungskette ein. Das Unternehmen plant deshalb, die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft zunehmend schon in der frühen Phase der Produktentwicklung zur Anwendung zu bringen, etwa bei Sitzbezügen. Ein Besuch bei den Audi Experten, die Demontage, Reparatur, Wartung und Recycling von Anfang an mitdenken.



Mehr finden Sie auf [audi.com](http://audi.com)



zu reduzieren und Ressourcenkreisläufe sowohl innerhalb als auch außerhalb des Unternehmens zu schließen. Dabei verfolgt Audi ein ganzheitliches Konzept entlang der Prinzipien: Rethink, Reduce, Reuse und Recycle. Das bedeutet, in der Entwicklungsphase neben anderen Faktoren auch Ressourceneffizienz und Recyclingfähigkeit der Bauteile zu berücksichtigen (Rethink), die Fahrzeuge ressourcenschonend zu produzieren (Reduce) sowie noch nutzbare Bauteile am Ende des Produktlebens wiederzuverwenden (Reuse) oder sie bestmöglich zu verwerten (Recycle).

### Rethink: Von Anfang an das Ende bedacht

Das Rethink-Prinzip setzt in der frühen Phase der Produktentwicklung an. Nach diesem Prinzip entwickelte Bauteile werden bereits in der Konzeptionsphase auf eine spätere Kreislauffähigkeit ausgelegt. Dieser ressourcenschonende Ansatz in der Entwicklung von Bauteilen schafft die Voraussetzungen für die nachfolgenden Prinzipien. Folgende Merkmale stellt das Rethink-Prinzip dabei in den Vordergrund:

- > Reparaturfähigkeit mit dem Ziel der Langlebigkeit (Voraussetzung für Reduce)
- > Demontage-, Upgrade-, Update- und Wartungsfähigkeit (Voraussetzung für Reuse)
- > Recyclingfähigkeit (Voraussetzung für Recycle)

Das Rethink-Prinzip wird mit unterschiedlichen Maßnahmen im Unternehmen verankert. Für die frühe Phase der Produktentwicklung ist das Design von besonderer

Bedeutung. Die Audi Designer haben deshalb ein Handbuch zum nachhaltigen Gestalten mit Best Practices erarbeitet. Darin ist beispielsweise beschrieben, wie Bauteile mit weniger Ressourceneinsatz hergestellt und Komponenten durch eine erleichterte Demontage besser in den Recyclingkreislauf zurückgeführt werden können. Entwickler von Audi haben einen ebenso großen Einfluss auf die Kreislauffähigkeit von ausgewählten Bauteilen eines Fahrzeugs. Detaillierte werkstoffbezogene Leitfäden unterstützen sie bei der Auswahl kreislauffreundlicher Materialien oder Verbindungstechniken – zum Beispiel durch die Verwendung von Monomaterialien, gut trennbaren Materialverbänden oder Verbindungstechniken, die eine zerstörungsfreie Zerlegung ermöglichen. In Zusammenarbeit mit Polymerexperten wurden beispielsweise ein Web Based Training und ein Leitfaden zur recyclinggerechten Produktentwicklung von Kunststoffbauteilen erarbeitet. Dieser Leitfaden ist auch für Lieferanten einsehbar und gibt Anregungen und Informationen für die recyclinggerechte Gestaltung der Bauteile. Darüber hinaus soll in Zukunft die Kreislauffähigkeit von Bauteilen und Fahrzeugen mess- und vergleichbar gemacht werden. Dank dieser Methodik könnte Audi in einem zweiten Schritt die Kreislauffähigkeit neuer Fahrzeuge sowie darin eingesetzter Bauteile optimieren.

### Reduce: Weniger Primärmaterialbedarf, verlängerte Nutzungsphase

Das Prinzip Reduce umfasst sowohl Maßnahmen während des Herstellungsprozesses als auch während der nachge-

lagerten Nutzungsphase. Dabei geht es grundsätzlich um zwei Aspekte: erstens um den effizienten Einsatz von Materialien und zweitens um die Verlängerung des Produktlebenszyklus, zum Beispiel durch Instandsetzung von Fahrzeugen.

**Effizienter Einsatz von Materialien:** Das Reduce-Prinzip kommt unter anderem in der Fahrzeugproduktion zur Anwendung. Umgesetzt wird es beispielsweise über das Audi Umweltprogramm Mission:Zero im Handlungsfeld Ressourceneffizienz.

Die Audi Logistik setzt folgende Maßnahmen um:

- > Wo es möglich ist, werden Verpackungen vermieden. Falls Verpackungsmaterial genutzt werden muss, werden bevorzugt kreislauffähige und/oder nachwachsende Rohstoffe eingesetzt. Ab 2030 soll der Anteil an kreislauffähigen Materialien für Verpackungen bei Neufahrzeugprojekten auf mehr als 90 Prozent gesteigert werden. Dafür achtet Audi bereits in der frühen Planungsphase neuer Fahrzeugprojekte auf nachhaltige Verpackungskonzepte. Für deren ganzheitliche Optimierung werden Anforderungen in die Lastenhefte für Lieferanten eingearbeitet. Verträge mit Lieferanten legen zum Beispiel fest, dass auf Styropor verzichtet wird und Verpackungen kreislauffähig zu gestalten sind.
- > Im Berichtsjahr wurde ein Programm eingeführt, welches bei der Vermeidung von Verpackungsmaterial unterstützt. Die datenbankbasierte Anwendung dokumentiert optimierte

## Kreislaufwirtschaft in der Praxis

Zum Vorteil der Kunden: Audi Original Austauschteile sind eine ressourcenschonende Alternative zu Neuteilen – bei einer bestmöglichen Qualität nach freigegebenen Audi Standards. Denn das Unternehmen hat jahrzehntelange Erfahrung mit dem Remanufacturing von Bauteilen. Sie sind ein Beispiel dafür, wie die AUDI AG Ideen zur Kreislaufwirtschaft Realität werden lässt.



Mehr finden  
Sie auf [audi.com](http://audi.com)



Verpackungslösungen anhand von Best-Practice-Beispielen: Mithilfe einer integrierten Fotodokumentation im Vorher- und Nachher-Zustand ermöglicht das Programm die Suche nach effizienten Verpackungskonzepten. Damit wird ein standortübergreifender Austausch von Best-Practice-Lösungen sichergestellt, um Synergien zu heben. Für Audi Modelle auf der PPE (Premium Platform Electric) konnte die Kunststoffverpackung für einen definierten Bauteileumfang um fast 50 Prozent reduziert werden. Zukünftig soll das Programm für weitere Fahrzeugprojekte potenzielle Einsparungen von Verpackungen auf Bauteilebene berechnen. Für Neufahrzeugprojekte wurde eine Kennzahl definiert, die den Kunststoffanteil bei Verpackungen für ausgewählte Bauteile pro Fahrzeug wiedergibt und kontinuierlich verfolgt wird.

Das Programm „Audi Original nachhaltige Teile“ bietet Kunden eine kostengünstige und zuverlässige Möglichkeit, mit wiederverwendbaren Teilen ihre Fahrzeuge instand zu halten. Neben der „Audi Original Teilereparatur“, welche dem Reduce-Prinzip zuzuordnen ist, umfasst das Programm mit den „Audi Original Austauschteilen“ und „Audi Original Gebrauchtteilen“ zwei weitere Säulen, die sich unter dem Reuse-Prinzip gruppieren lassen.

**Die individuelle Reparatur von Audi Original Teilen – „Audi Original Teilereparatur“:** Audi stellt höchste Ansprüche an die Qualität und Langlebigkeit der verwendeten Bauteile. Kommt es dennoch zu Schäden, können Infotainmentsysteme, Displays im Bereich des Armaturenbretts und Dieselpartikelfilter in einer Eins-zu-eins-Reparatur erneuert

werden. Nachdem der Audi Händler das defekte Bauteil fachgerecht ausgebaut hat, wird es an den Reparaturservice geschickt und innerhalb von fünf Werktagen instand gesetzt. Nach der Rücksendung wird das reparierte Teil direkt vom Händler wieder eingebaut. Kunden profitieren außerdem von einer zweijährigen Garantie auf den Reparaturumfang (ausgenommen Dieselpartikelfilter).

#### Reuse: Erneut im Einsatz

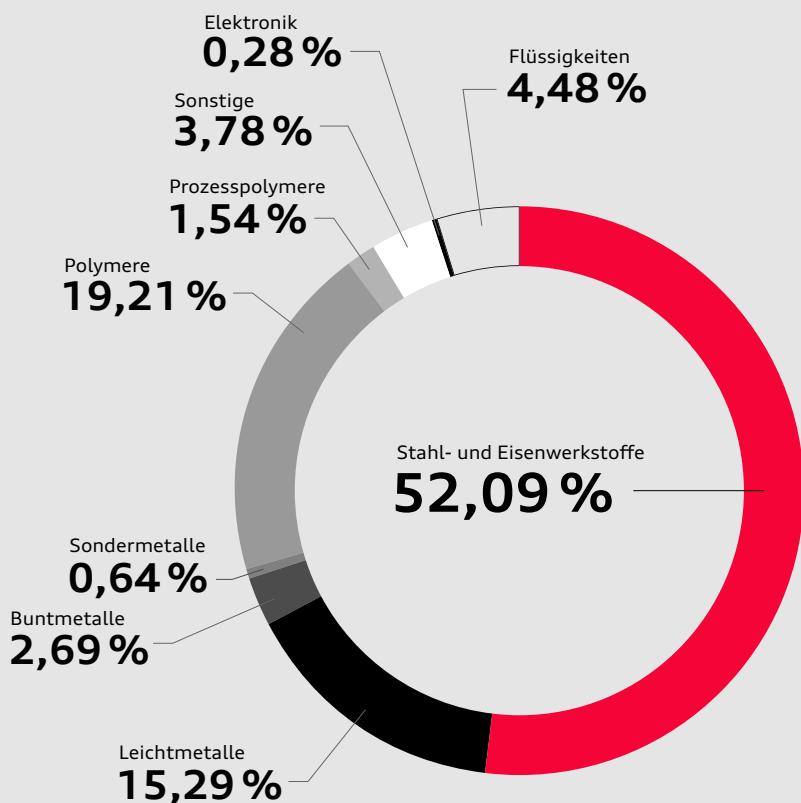
Das Reuse-Prinzip setzt auf die Wiederverwendung von Bauteilen. Der erneute Einsatz kann auch durch eine Aufbereitung oder Verwendung in einer neuen Funktion erfolgen.

#### Industrielle Aufbereitung von defekten Audi Original Teilen – „Audi Original Austauschteile“:

Besitzern eines Audi Modells stehen als Alternative zum Regelserviceprozess mit Neuteilen ressourcenschonende „Audi Original Austauschteile“ mit zwei Jahren Garantie in 89 Märkten zur Verfügung. Audi Original Austauschteile sind ehemals funktionsunfähige, wiederaufbereitete Audi Original Teile. Das defekte Teil wird ausgebaut und an ein internes Wiederaufbereitungszentrum weitergeleitet. Im Austausch erhält der Kunde ein bereits wiederaufbereitetes Teil. Sollte die Aufbereitung von Altteilen im Rahmen der Audi Original Austauschteile nicht unmittelbar möglich sein, werden diese durch Neuteile (Audi Original Teile) ersetzt. Die Aufbereitung ermöglicht den erneuten Einsatz einer Vielzahl von weiterhin funktionsfähigen Einzelteilen innerhalb eines Bauteils und verlängert damit die Nutzungsphase von ursprünglich defekten Audi Original Teilen. Das spart Ressourcen. Deshalb sind Audi Original Austauschteile im Durchschnitt 20 Prozent günstiger als Neuteile (Audi Original Teile) und in der Regel sofort verfügbar. Ein Beispiel: Seit über 70 Jahren werden Aggregate im Ingolstädter Audi Werk aufbereitet. Neu ist, dass Audi neben der Aufbereitung von Generatoren, Startern und Mechatronik seit 2024 in Ingolstadt auch E-Motoren aufbereitet. Jährlich sollen etwa 5.000 E-Motoren am Hauptsitz des Unternehmens aufbereitet werden, um sie danach wieder als Audi Original Austauschteile einzusetzen. Für die Herstellung eines neuen E-Motors beträgt der Materialeinsatz circa 81 Kilogramm, für die Aufbereitung einer E-Maschine werden hingegen nur circa 2,47 Kilogramm an zusätzlichen Materialien benötigt. In der Aufbereitung werden das materialintensive Gehäuse, Rotor und Stator wiederverwendet und beispielsweise nur Dichtungen, Schrauben und Lager ersetzt.

## Menge der von Audi verarbeiteten Rohstoffe in Fahrzeugen 2024

Darstellung beruht auf den Produktionszahlen der AUDI AG in 2024 und aktuellen Zerlegestudien ausgewählter Modelle der jeweiligen Baureihen. Dabei wurden alle Fahrzeugsegmente berücksichtigt; rundungsbedingte Abweichungen vorbehalten.



### Gebrauchte und funktionsfähige Audi Original Teile ohne vorherige Aufbereitung – „Audi Original Gebrauchtteile“:

„Audi Original Gebrauchtteile“ bieten eine preisgünstige und zuverlässige Option für Kunden, die Karosserie-, Beleuchtungs-, Motor-, Getriebe-, Fahrwerks-, Innenraum- oder Elektronikkomponenten ersetzen möchten. Im Vergleich zu Neuteilen sind sie außerdem ressourcenschonender. Die Teile stammen beispielsweise aus Testfahrzeugen oder Fahrzeugen, die das Ende des Lebenszyklus erreicht haben. Die Teile werden in spezialisierten Zentren von geschulten Fachleuten gemäß den Audi Richtlinien überprüft, um deren Qualität zu gewährleisten. Zusätzlich bieten Audi Original Gebrauchtteile eine zweijährige Garantie. Ein wichtiger Anwendungsfall sind Unfallreparaturen. Bei Unfallfahrzeugen ist es oft wirtschaftlich nicht mehr rentabel, alle defekten Teile durch Neuteile zu ersetzen. Durch die Nutzung von preisgünstigeren Gebrauchtteilen hingegen kann eine Reparatur wirtschaftlich sinnvoll sein. So können Fahrzeuge, die andernfalls als Totschaden enden würden, weiter genutzt werden.

## Global Battery Alliance

Mit seinem Engagement bei der Global Battery Alliance bekennt sich Audi sichtbar zu den Werten der Global Battery Alliance des Weltwirtschaftsforums. Die Allianz wurde 2017 ins Leben gerufen und besteht aus öffentlichen und privatwirtschaftlichen Partnern aus der gesamten Batterielieferkette und will die soziale und ökologische Nachhaltigkeit in der Wertschöpfungskette von Batterierohstoffen sicherstellen. Die Global Battery Alliance befasst sich mit den Bedingungen beim Rohstoffabbau, mit nachhaltigen Recyclingkonzepten im Sinne einer Kreislaufwirtschaft sowie Innovationen, die die Nachhaltigkeit von Batterien fördern. Audi ist seit Gründung im Jahr 2017 Mitglied der Kooperationsplattform.

Bei Elektroautos ist das Reuse-Prinzip von besonderer Bedeutung, insbesondere wenn es um die Lithium-Ionen-Batterie geht. Hochvoltbatterien können auch nach jahrelangem Einsatz weiter genutzt werden, bevor sie ins Recycling gehen. Audi verfolgt dahingehend in Zukunft im Volkswagen-Konzernverbund zwei mögliche Wiedernutzungszwecke: erstens das Remanufacturing, bei dem Hochvoltbatterien weiterhin in E-Fahrzeugen eingesetzt werden. Und zweitens sogenannte Second-Life-Konzepte, bei denen die Akkus noch jahrelang in einem „zweiten Leben“ außerhalb eines E-Fahrzeugs – zum Beispiel in den Schnellladesäulen eines Audi charging hubs – genutzt werden.

### Recycle: Das Ende als neuer Anfang

Das Prinzip Recycle beinhaltet Maßnahmen, die sowohl bei der Herstellung als auch nach dem Lebensende des Fahrzeugs wirken, wenn kein erneuter Einsatz des gesamten Fahrzeugs oder einzelner Bauteile mehr möglich ist. Die Maxime: möglichst viele Materialien, unter anderem aus Altfahrzeugen, in Form von Sekundärmaterialien wieder einsetzen und dabei ein Downcycling so gut wie möglich vermeiden. Beim Downcycling ist die Qualität eines neuen Produkts aus Recyclingmaterial niedriger als die des Ursprungsprodukts.

Audi verfolgt beim Recycle-Prinzip zwei Ansätze:

- > Gewinnung von hochwertigen Post-Consumer-Sekundärmaterialien aus Altfahrzeugen nach Ablauf der Nutzungsphase (End-of-Life-Recycling): Zerlegung der Fahrzeuge in einzelne Bestandteile und anschließende Aufbereitung verwendeter Rohstoffe zur Wiederverwendung, möglichst ohne Qualitätsverlust.
- > Einsatz von Sekundärmaterialien in Neufahrzeugen: Überall dort, wo es technisch machbar, ökologisch sinnvoll und ökonomisch vertretbar ist, sollen Sekundärmaterialien, bevorzugt aus einer Post-Consumer-Quelle, eingesetzt werden.

In mehreren Projekten testet die AUDI AG die Serienreife von Post-Consumer-Materialkreisläufen von Stahl, Aluminium, Kunststoff, Glas und Batterien. Diese stehen im Fokus, da sie zum Teil in der existierenden

und künftigen Gesetzgebung und in internen Anforderungen eine besondere Rolle einnehmen und ihr Anteil am Gesamtgewicht des Fahrzeugs hoch ist. Erkenntnisse aus diesen Projekten dienen dazu, den Einsatz von Sekundärmaterialien in neuen Fahrzeuggenerationen zu steigern.

- > **Stahl:** Im Audi Q6 e-tron werden für die Herstellung des Stahls für das Dachaußenteil anteilig<sup>1</sup> Stahlschrotte verwendet, die aus Post-Consumer-Quellen stammen.<sup>2</sup> Solche Materialien kommen auch für ausgewählte Bauteile (beispielsweise den Dachrahmen) des Audi A6 e-tron zum Einsatz.
- > **Aluminium:** Bei der Herstellung des Aluminiums für ausgewählte Bauteile des Audi A6 e-tron wird anteilig<sup>1</sup> aufbereitetes Post-Consumer-Sekundärmaterial verwendet. Es kommt beispielsweise für die Herstellung des Außenteils der Aluminiumfrontklappe zum Einsatz. Neben der Kreislaufführung von Post-Consumer-Materialien werden auch Post-Industrial-Materialien recycelt. Mit dem sogenannten Aluminium Closed Loop zeigt die AUDI AG schon seit 2017 einen verantwortungsvollen Umgang mit der Ressource Aluminium. Aluminiumverschnitte, welche im Presswerk anfallen, werden in den Materialkreislauf zurückgeführt. Durch die Wiederverwertung von Aluminiumabfällen können bei der Aluminiumherstellung bis zu 95 Prozent Energie im Vergleich zur Herstellung von Primäraluminium eingespart werden.
- > **Kunststoffe:** Im Audi A6 e-tron werden Kunststoffbauteile wie der Frunk (Kofferraum unter der Fronthaube) sowie die benachbarten Abdeckungen im Vorderwagen anteilig<sup>1</sup> aus Rezyklatmaterial gefertigt. Weitere Bauteile aus Kunststoffzyklus sind die E-Sound-Generatoren sowie der Wasserkasten zur Klimafrischlufthausung im Vorderwagen. Hier wurde, genau wie bei Modellen der Audi Q6 e-tron Baureihe, ein bisher klassischer Karosseriebau-Blechumfang durch Kunststoffbauteile mit großem Anteil an Sekundärmaterial ersetzt.
- > **Glas:** Audi zeigt im Rahmen des Projekts GlassLoop zusammen mit Reiling Glas Recycling, Saint-Gobain Glass sowie Saint-Gobain Sekurit, wie sich

<sup>1</sup> Das Material entstammt einem Herstellungsprozess, in welchem anteilig Sekundärmaterialien aus einer Post-Consumer Quelle zum Einsatz kommen. Dafür werden im Herstellungsprozess so viel Sekundärmaterialien hinzugefügt, dass in dem zur Herstellung des betroffenen Bauteils verwendete Ausgangsmaterial ein durchschnittlicher Post-Consumer Rezyklatanteil erreicht wird (sog. massenbilanzieller Ansatz). Dies bedeutet jedoch, dass der tatsächliche, prozentuale Anteil, der im individuellen Bauteil zum Einsatz kommt, auch geringer ausfallen kann.

<sup>2</sup> Der Anteil von Post-Consumer-Stahl an der Stahlproduktion für dieses Bauteil beträgt durchschnittlich bis zu 15 Prozent (massenbilanzieller Ansatz auf Basis der aktuell geplanten Produktionszahlen).





Recycelte Sitzbezüge aus Monomaterial können als Ausgangsbasis für neues Garn genutzt werden.

Materialkreisläufe in der Serienproduktion umsetzen lassen. Die Unternehmen testeten gemeinsam, wie sie aus defektem Autoglas neue Windschutzscheiben herstellen können. Seit September 2023 werden Windschutzscheiben aus Rezyklat für die Produktion des Audi Q4 e-tron in der Serie verwendet. Der Rezyklatanteil<sup>1</sup> aus nicht reparierbaren Autoscheiben in den Windschutzscheiben des Audi Q4 e-tron beträgt bis zu 30 Prozent. Audi ist der erste Premiumhersteller, der gemeinsam mit Partnerunternehmen einen solchen Glaskreislauf in der Automobilindustrie etabliert hat.

> **Batterie:** Innerhalb des Konzerns arbeitet die Volkswagen AG an einem Recyclingkonzept für Batterien. Volkswagen sondiert darüber hinaus strategische Partnerschaften mit zahlreichen Akteuren der Batteriewertschöpfungskette, um den Kreislauf für den Konzern flächendeckend zu schließen. Ziel ist die industrialisierte Rückgewinnung wertvoller Rohmaterialien wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt im geschlos-

senen Kreislauf sowie von Aluminium, Kupfer und Kunststoff. Der Standort Salzgitter soll zum Batteriezentrum für den Volkswagen-Konzern werden. Hier betreibt Volkswagen eine Pilotanlage für das Recycling von Hochvoltfahrzeugbatterien.

> **MaterialLoop:** Mit dem MaterialLoop-Programm ging Audi 2023 einen weiteren Schritt, um perspektivisch Materialkreisläufe zu schließen. Gemeinsam mit 15 Partnerunternehmen aus der Forschung, der Recyclingbranche und der Zulieferindustrie wurde der Wiedereinsatz sogenannter Post-Consumer-Materialien aus 100 Altfahrzeugen, die am Ende ihres Lebenszyklus standen, für die Produktion von Neufahrzeugen erprobt. Dabei lag der Fokus unter anderem auf den Materialien Stahl, Aluminium und Kunststoff, die auf ihre Wiederverwertbarkeit hin geprüft wurden. Nach der Bestätigung der technischen Machbarkeit lag im Berichtsjahr 2024 der Fokus auf der Bewertung und Umsetzung eines wirtschaftlich sinnvollen Gesamt-

konzeptes. Als Ergebnis hat Audi nun erstmalig ein wirtschaftlich tragfähiges Rückführungskonzept für Stahlrezyklate aus Altfahrzeugen entwickelt und gemeinsam mit dem Partner TSR Resource umgesetzt. Dabei wird Stahlschrott aus Fahrzeugen, welche am Ende ihres Lebenszyklus stehen, zu qualitativ hochwertigem Post-Consumer-Sekundärmaterial für den weiteren Einsatz in der automobilen Lieferkette aufbereitet. In der ersten Ausbaustufe stellt Audi ab 2025 unter anderem mehrere Tausend Vorserienfahrzeuge für das Stahlrecycling zur Verfügung. Diese werden von TSR Resource zerkleinert und zu hochwertigen Recyclingrohstoffen für eine weitere Nutzung in der Automobilindustrie aufbereitet. Im Gegenzug erhält Audi Zugriff auf das aus diesen Fahrzeugen gewonnene Stahl-Sekundärmaterial, das einem sogenannten digitalen Materialkonto gutgeschrieben wird. Auf dieses Guthaben können potenzielle Material- und Bauteillieferanten im Rahmen eines Vergabeprozesses zugreifen. So können Vertragspartner von >

<sup>1</sup> Das Material entstammt einem Herstellungsprozess, in welchem anteilig Sekundärmaterialien aus einer Post-Consumer Quelle zum Einsatz kommen. Dafür werden im Herstellungsprozess so viel Sekundärmaterialien hinzugefügt, dass in dem zur Herstellung des betroffenen Bauteils verwendete Ausgangsmaterial ein durchschnittlicher Post-Consumer Rezyklatanteil erreicht wird (sog. massenbilanzieller Ansatz). Dies bedeutet jedoch, dass der tatsächliche, prozentuale Anteil, der im individuellen Bauteil zum Einsatz kommt, auch geringer ausfallen kann.

Audi exklusiv Zugriff auf hochwertigen, recycelten Stahl erhalten. Der Prozess soll künftig auf weitere Materialien und Fahrzeuge ausgerollt werden. Infrage kommen alle Rohstoffe, die Audi bereits aktuell oder künftig mit einem verbindlichen Rezyklatanteil für seine Fahrzeuge einkauft. Durch das Rückführungskonzept kann das Unternehmen diese Rohstoffe unabhängig von marktbedingten Kostenschwankungen beschaffen. Gleichzeitig fördert Audi so ein hochwertiges Recycling und eine nachhaltigere Produktion von Fahrzeugen bei gleichbleibend hoher Qualität.

- > **Kunststoffrecycling aus Altfahrzeugen:** Das Recycling von Kunststoffen aus Altfahrzeugen ist derzeit nur in eingeschränktem Umfang in der Praxis etabliert und beschränkt sich hauptsächlich auf Polypropylen (PP), das beispielsweise in Stoßfängern Verwendung

findet. Die AUDI AG beschäftigt sich seit 2021 gemeinsam mit verschiedenen Partnern intensiv mit innovativen Sortier- und Recyclingtechnologien, um gemischte und oft verschmutzte Kunststoffabfälle – wie sie bei Altfahrzeugen anfallen – in hochqualitative Ausgangsmaterialien zurückzuführen. Für hochwertiges Recycling ist es notwendig, den geschredderten Materialmix in recycelbare Materialgruppen zu sortieren. So kann das Potenzial zur Rückgewinnung weiterer Kunststofftypen erschlossen werden. Im Berichtsjahr wurden in einem Pilotprojekt mit dem Fraunhofer-Institut für Verfahrenstechnik und Verpackung (IVV) weitere Kunststofftypen<sup>3</sup> sortiert und über den Prozess des physikalischen Recyclings aufbereitet. Hierbei werden die Kunststoffe in Lösemitteln aufgelöst und von anderen Feststoffen getrennt. Der Vorteil: Das polymere Grundgerüst bleibt erhalten und somit auch die

darin enthaltene Veredelungsenergie. Die verwendeten Lösemittel werden anschließend verdampft und wiederverwendet. Nach der Trocknung entsteht somit ein sehr reines Kunststoffgranulat auf dem Qualitätsniveau von Neuware. Im Pilotmaßstab konnte so erstmals aus geschredderten Altfahrzeugen über das physikalische Recycling hochreines Polycarbonat / Acrylnitril Butadien Styrol (PC+ABS), eine thermoplastische Polymermischung, zurückgewonnen werden. Aus dem gewonnenen Material wurden zur Demonstration Zierrahmen hergestellt und im Qualitätslabor erfolgreich getestet. Das Pilotprojekt konnte nachweisen, dass sich das Rezyklat aus dem physikalischen Recycling auch für einen Wiedereinsatz im Fahrzeuginterieur eignet. Das getestete Verfahren kann, wenn es im industriellen Maßstab verfügbar wird, einen Beitrag zur Schließung künftiger Kunststoffkreisläufe leisten. /

## Glossar

- > **Downcycling**  
Beim Downcycling sind die qualitativen Eigenschaften eines neuen Produkts aus Recyclingmaterial niedriger als die des Ursprungsprodukts. Ein Beispiel: Stahl aus Altfahrzeugen wird als Baustahl wiederverwendet. Dieser Prozess steht im Gegensatz zum Upcycling, bei dem Materialien in ein Produkt von höherem Wert umgewandelt werden.
- > **Post-Consumer**  
Post-Consumer-Rezyklat bezeichnet recycelte Materialien, die aus Produkten stammen, die bereits einen Produktzyklus lang von Endverbrauchern genutzt und anschließend entsorgt wurden.
- > **Post-Industrial (alternativ: Pre-Consumer)**  
Post-Industrial-Rezyklat bezeichnet recycelte Materialien, die aus industriellen Produktionsabfällen stammen, die während des Herstellungsprozesses entstehen, zum Beispiel Verschnitte.
- > **Primärrohstoff**  
Ein Primärrohstoff ist ein natürlicher, unbehandelter Rohstoff, der direkt aus der Umwelt und ohne vorherige Verarbeitung gewonnen wird (z. B. Metallerze).
- > **Remanufacturing**  
Beim Remanufacturing werden gebrauchte Bauteile in ihrer Tiefe überarbeitet und aufbereitet. Der Anspruch: Es gibt keinen Qualitätsunterschied zu einem neuen Ersatzteil.
- > **Rezyklate oder Sekundärmaterial**  
Materialien, die entweder durch Recycling eines von Endkunden genutzten Produkts (Post-Consumer-Rezyklat) oder durch Recycling eines Produktionsabfalls (Post-Industrial-Rezyklat) gewonnen werden. Metallrezyklate sind zum Beispiel Aluminiumverschnitte, die gesammelt, eingeschmolzen und damit zu neuem Rohmaterial werden.
- > **Second Use / Second Life**  
Second Use ist ein Konzept, das darauf abzielt, die Nutzbarkeit von Produkten zu verlängern, indem diese in einem neuen Kontext wiederverwendet werden. Somit erhalten sie ein zweites Leben (engl.: second life).

<sup>3</sup> Die folgenden Materialgruppen konnten sortiert werden: Polypropylen, Polyamide (PA6 und PA66) sowie Polycarbonat gemeinsam mit PC+ABS, ABS, ASA.

## Kennzahlen<sup>1</sup>

### Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft

<b>Abfall zur Verwertung<sup>2</sup></b> (von Entsorgung umgeleiteter Abfall)	<b>Einheit</b>	<b>2024</b>	<b>2023</b>	<b>2022</b>
Abfall zur Verwertung	t	140.641	140.648	187.841
davon sonstiger Abfall zur Verwertung	t	53.336	58.521	-
davon Ersatzrohstoffe und Vorbereitung zur Wiederverwendung	t	13.441	16.169	-
davon Recycling nach mechanischer Vorbehandlung	t	18.292	18.246	-
davon Recycling nach chemisch-physikalischer Vorbehandlung	t	10.450	11.452	-
davon thermische Verwertung	t	10.763	12.267	-
davon Bergversatz (Verfüllung)	t	391	387	-
davon gefährlicher Abfall zur Verwertung	t	38.572	38.170	-
davon Ersatzrohstoffe und Vorbereitung zur Wiederverwendung	t	2.965	3.476	-
davon Recycling nach mechanischer Vorbehandlung	t	12.458	9.354	-
davon Recycling nach chemisch-physikalischer Vorbehandlung	t	16.187	17.348	-
davon thermische Verwertung	t	6.302	7.229	-
davon Bergversatz (Verfüllung)	t	659	762	-
davon nicht produktionsspezifischer Abfall zur Verwertung	t	48.733	43.661	-
davon Ersatzrohstoffe und Vorbereitung zur Wiederverwendung	t	11.912	5.263	-
davon Recycling nach mechanischer Vorbehandlung	t	35.503	37.479	-
davon Recycling nach chemisch-physikalischer Vorbehandlung	t	89	47	-
davon thermische Verwertung	t	1.229	873	-
Metallische Abfälle	t	278.178	302.817	-
davon internes Recycling	t	110.680	14.421	-
davon externes Recycling	t	168.063	287.893	-

<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), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert). 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 2023 anhand der Ist-Werte für 2023 aktualisiert.

<sup>2</sup> Sämtliche Abfälle wurden i. d. R. außerhalb der Standorte behandelt.



## Kennzahlen<sup>3</sup>

### Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft

#### Abfall zur Beseitigung<sup>2</sup>

(von Entsorgung umgeleiteter Abfall)

	Einheit	2024	2023	2022
Abfall zur Beseitigung	t	2.348	14.402	–
davon sonstiger Abfall zur Beseitigung	t	1.206	1.086	–
davon thermische Beseitigung	t	829	820	–
davon Deponierung	t	377	266	–
davon gefährlicher Abfall zur Beseitigung	t	438	587	–
davon thermische Beseitigung	t	438	587	–
davon Deponierung	t	0	0	–
davon nicht produktionspezifischer Abfall zur Beseitigung	t	703	12.728	–
davon thermische Beseitigung	t	69	522	–
davon Deponierung	t	634	12.206	–

## Kennzahlen<sup>4</sup>

### Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft

Abfall	Einheit	2024	2023	2022
Abfallaufkommen gesamt (ohne Schrott)	t	142.988	155.054	193.038
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	141.893	153.930	191.449
	kg/Fzg.	170,13	154,64	211,11
Abfall zur Verwertung	t	140.641	140.648	187.841
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	139.576	139.570	186.312
	kg/Fzg.	167,36	140,22	205,45
Sonstiger Abfall zur Verwertung	t	53.336	58.521	53.566
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	52.453	57.640	52.183
	kg/Fzg.	62,89	57,91	57,54

<sup>2</sup> Sämtliche Abfälle wurden i. d. R. außerhalb der Standorte behandelt.

<sup>3</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley) seit 2022, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert).

<sup>4</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley) seit 2022, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert). 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 4. Februar 2025. 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 2023 anhand der Ist-Werte für 2023 aktualisiert.

Gefährlicher Abfall zur Verwertung	t	38.572	38.219	35.673
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	38.442	38.088	35.582
	kg/Fzg.	46,09	38,27	39,24
Nicht produktionspezifischer Abfall zur Verwertung	t	48.733	43.888	98.602
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	48.680	43.842	98.547
	kg/Fzg.	58,37	44,05	108,67
Abfall zur Beseitigung	t	2.348	14.406	5.197
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	2.318	14.359	5.136
	kg/Fzg.	2,78	14,43	5,66
Sonstiger Abfall zur Beseitigung	t	1.206	1.086	898
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	1.206	1.086	890
	kg/Fzg.	1,45	1,09	0,98
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	t	438	587	942
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	409	548	890
	kg/Fzg.	0,49	0,55	0,98
Nicht produktionspezifischer Abfall zur Beseitigung	t	703	12.732	3.357
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	703	12.726	3.356
	kg/Fzg.	0,84	12,78	3,70
Metallische Abfälle (Schrott; vollständig zur Verwertung)	t	278.751	302.817	274.558
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	t	278.178	302.313	273.952
	kg/Fzg.	333,54	303,72	302,09

## Erweiterte Umweltkennzahlen für alle Standorte, an denen Modelle der Marke Audi produziert werden<sup>5, 6</sup>

### Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft

	Einheit	2024	2023	2022
Abfall gesamt (produktionsspezifisch) <sup>7</sup>	t	109.250	111.999	121.973
Abfall zur Verwertung gesamt (produktionsspezifisch) <sup>7</sup>	t	105.068	104.385	114.342
Abfall zur Beseitigung gesamt (produktionsspezifisch) <sup>8</sup>	t	4.182	7.614	7.631
Abfall gesamt (produktionsspezifisch, spezifisch) <sup>7</sup>	t/Fzg.	0,065	0,058	0,072

<sup>5</sup> Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr und San José Chiapa (Audi), Martorell (Seat), Chhatrapati Sambhajnagar und Kaluga (bis 2022) (Škoda), Bratislava, São José dos Pinhais und Zwickau (Volkswagen Pkw), Anting und Ningbo (SAIC Volkswagen), Changchun, Tianjin, Qingdao und Foshan (FAW-Volkswagen). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet.

<sup>6</sup> Die zugrunde liegenden Kennzahlen je Standort werden anteilig gemäß der am Standort produzierten Stückzahlen der Marke Audi berücksichtigt.

<sup>7</sup> Kennzahl wird für das Berichtsjahr erstmals berichtet.

<sup>8</sup> Die Erfassung der Kennzahl wurde für das Berichtsjahr sowie für die Vorjahreswerte angepasst.

## Erweiterte Kennzahlen im Rahmen der ESRS-Berichterstattung<sup>1</sup>

	Einheit	2024	2023	2022
Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit <sup>2</sup>	MWh	2.734.897,72 ✓	-	-
Energieverbrauch gesamt davon aus erneuerbaren Energien	MWh	2.062.797,98 ✓	-	-
THG-Emissionen (Scope 1 und 2) <sup>3</sup>	t CO <sub>2</sub> e	289.023,46 ✓	-	-
VOC-Emissionen <sup>4</sup>	t	780,5 ✓	-	-
direkte NO <sub>x</sub> -Emissionen <sup>5</sup>	t	182,99 ✓	-	-
Gesamtwasserverbrauch <sup>6</sup>	m <sup>3</sup>	1.220.561,30 ✓	-	-
Gesamtmenge der in Wasser emittierten Schadstoffe <sup>7</sup>	kg	232.040,44 ✓	-	-
Gesamtmenge des Abfallaufkommens	t	421.739,47 ✓	-	-
Gesamtmenge der recycelten Abfälle	t	371.730,41 ✓	-	-

<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), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert). Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 5. Februar 2025. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Die Erfassung der Kennzahlen wurde im Jahr 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

<sup>2</sup> Kennzahl umfasst auch mobile Anlagen und beinhaltet den Energieeinsatz anstelle des Energieverbrauchs.

<sup>3</sup> Berechnung gem. CSRD-Handbuch Volkswagen. Scope 2 wurden marktbezogen berechnet.

<sup>4</sup> Kennzahl setzt sich aus den Emissionen der Lackierereien, der Prüfstände sowie sonstiger Anlagen zusammen.

<sup>5</sup> 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.

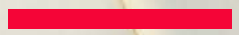
<sup>6</sup> Wasserverbrauch errechnet sich aus dem Frischwasserbezug abzüglich Abwasser und ergibt sich durch Verdunstung, Versickerung, Abgabe ans Produkt.

<sup>7</sup> Kennzahl umfasst Zink, Nickel, Chemischen Sauerstoffbedarf, Fluorid.





Social





# S

## Inhalt

---

**110**

Faire Arbeitsbedingungen  
und moderne Arbeitsformen

**116**

Arbeits- und  
Gesundheitsschutz

**119**

Unternehmenskultur  
und Chancengleichheit

**125**

Verantwortung  
in der Lieferkette

**130**

Verantwortungsbewusste  
Digitalisierung

**134**

Fahrzeugsicherheit

**138**

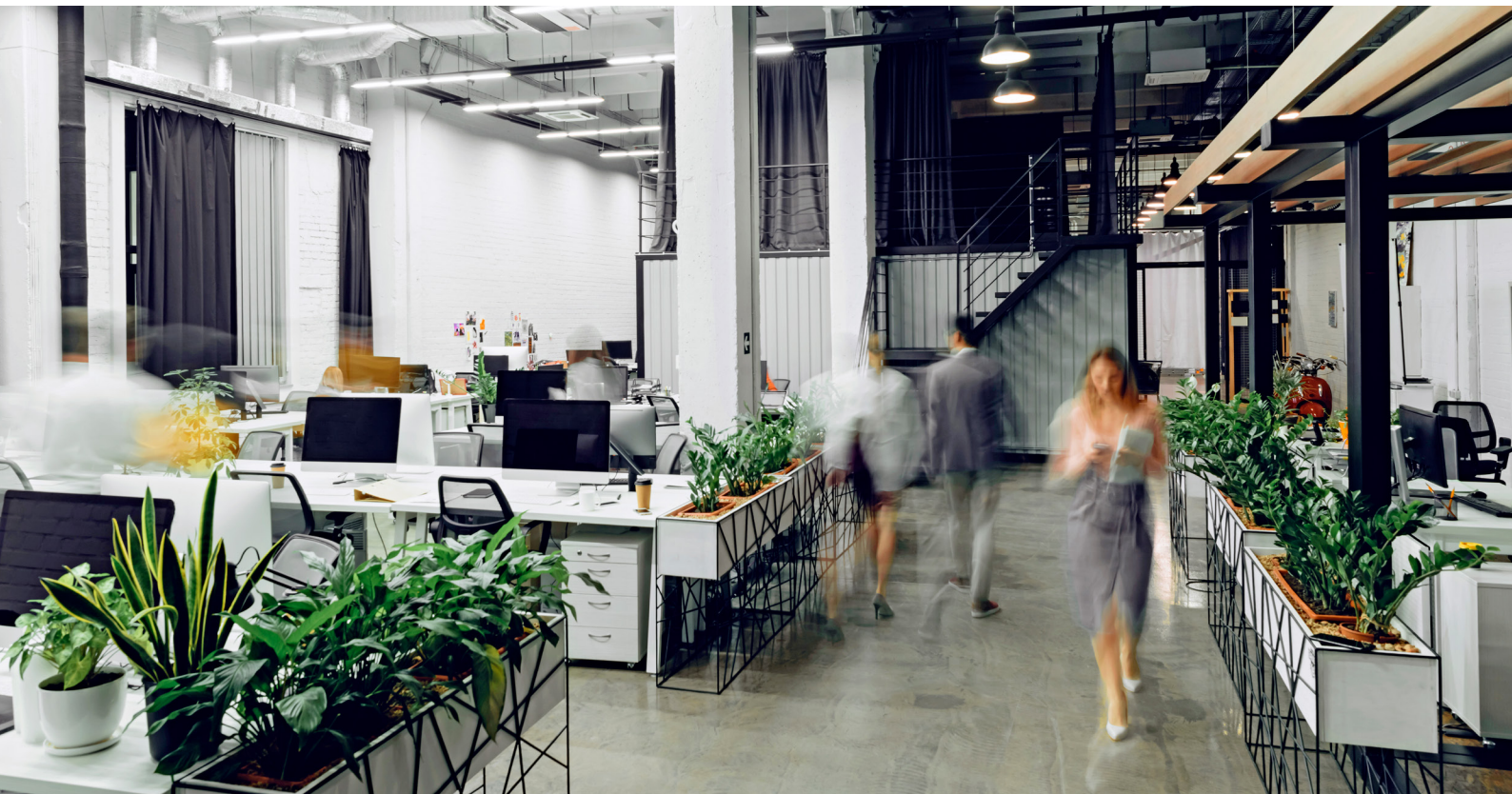
Gesellschaftliches  
Engagement





GRI 401, 402, 404

# Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen



Im Zentrum der Arbeitswelt der AUDI AG stehen die Mitarbeitenden. Faire Arbeitsbedingungen und moderne Zusammenarbeitsmodelle bilden dabei das Fundament für hohe Arbeitszufriedenheit.

**F**aire Arbeitsbedingungen, moderne Arbeitsformen und eine auf gemeinsamen Werten basierende Unternehmenskultur tragen maßgeblich zur Zufriedenheit von Beschäftigten bei. Das ist eine wichtige Voraussetzung, um leistungsfähige und qualifizierte Arbeitskräfte trotz Fachkräftemangel und internationalem Wettbewerb dauerhaft an ein Unternehmen zu binden. Qualifizierte, leistungsfähige und motivierte Mitarbeitende können sich auf die Produktivität, den finanziellen Erfolg sowie die Innovationsfähigkeit und schlussendlich auf die Kundenzufriedenheit und das Image des Unternehmens auswirken. Eine zu hohe Fluktuation wiederum könnte beispielsweise zu Produktionsausfällen oder zum Verlust von wichtigem Know-how führen.

Die AUDI AG entwickelt daher fortlaufend Maßnahmen, um ihren Mitarbeitenden ein attraktives Arbeitsumfeld zu ermöglichen. Dazu zählen unter anderem flexible Arbeitszeitmodelle und ein großes Angebot an Aus- und Weiterbildungen. ›

## 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 160](#).



Grundsätzlich regeln Leit- und Richtlinien wie der [Audi Code of Conduct](#) oder verschiedene Unternehmensrichtlinien und Betriebsvereinbarungen die internen Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen bei Audi. So ist zum Beispiel 2023 die Betriebsvereinbarung „Qualifizierung“ in Kraft getreten, welche den Stellenwert des Lernens im Unternehmen stärkt und flexible Möglichkeiten zur Weiterbildung bietet. Der Audi Konzern setzt sich aber auch außerhalb der Unternehmensgrenzen ein: Die [Beschäftigungs- und Arbeitsbedingungen in der Lieferkette](#) werden beispielsweise durch den [Code of Conduct für Geschäftspartner](#) geregelt.

### Steigerung der Arbeitgeberattraktivität

Audi hat eine klare Entscheidung hin zur Elektromobilität getroffen. Dieser Wandel erfordert jedoch nicht nur technologische Innovation, sondern auch die Bindung von Experten und die Gewinnung neuer Fachkräfte und Talente. Vor diesem Hintergrund hat die AUDI AG im Berichtsjahr Maßnahmen eingeleitet, um gezielt Talente anzusprechen. Dazu zählen unter anderem Netzwerkveranstaltungen und der direkte Austausch mit Experten der Technologiebranche. Langfristig verfolgt die AUDI AG das Ziel, sich als Top-Tech-Arbeitgeber zu positionieren, um den Herausforderungen der Zukunft aktiv zu begegnen.

Zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität bietet die AUDI AG – neben den tarifvertraglichen Regelungen – eine große Bandbreite an betrieblichen Leistungen an. Dazu zählen beispielsweise Altersvorsorgeleistungen, Altersteilzeit, medizinische Vorsorgeleistungen, die Freistellung aus dem Zeit-Wertpapier<sup>1</sup> oder attraktive Leasing- und Kaufangebote für neue und junge gebrauchte Audi Fahrzeuge. Diese betrieblichen Leistungen stehen allen tariflichen Angestellten der AUDI AG in Teil- bzw. Vollzeit zur Verfügung.

Innerhalb der AUDI AG, zu der alle deutschen Standorte des Unternehmens gehören, gilt bis Ende 2033 eine Beschäftigungsgarantie und betriebsbedingte Kündigungen sind ausgeschlossen. Außerdem sind die Arbeitsverträge bei der AUDI AG grundsätzlich unbefristet.<sup>2</sup> Weiter verpflichtet sich das Unternehmen, Mitarbeitende frühzeitig über betriebliche Veränderungen zu informieren. Für die betriebsbedingten Kündigungen in Brüssel

stellt das Unternehmen umfassende Angebote bereit, welche über die gesetzlich verpflichtenden Leistungen hinausgehen. Beispielsweise werden den Mitarbeitenden, die von der Werkschließung bei Audi Brussels betroffen sind, zusätzliche Zahlungen und Unterstützungsoptionen – etwa Coaching-Programme – angeboten.

### Aus- und Weiterbildung

Zusätzliche Möglichkeiten zur Steigerung der Arbeitgeberattraktivität sieht die AUDI AG in der Aus- und Weiterbildung sowie in modernen Arbeitsformen.

Die Audi Akademie übernimmt bei der Aus- und Weiterbildung bei Audi eine zentrale Rolle. Sie bündelt alle Bildungsaktivitäten des Unternehmens – von der Berufsausbildung über ein duales Studium bis zur Weiterbildung.

Um einen möglichst einfachen Zugang zu Lernangeboten zu schaffen, hat das Unternehmen die Palette an digitalen Bildungsformaten erweitert. So wurde die 2023 eingeführte Plattform Audi Learning Experience (Audi LXP) als der zentrale digitale Einstiegspunkt für Lernangebote in 2024 weiter ausgebaut. Die Audi LXP vereint über 25.000 solcher Angebote. Die Formate sind vielfältig und beinhalten beispielsweise Live-Online-Trainings (LOT), E-Learnings oder eigenmotiviertes Lernen auf einer der verschiedenen Lernplattformen, wie LinkedIn Learning, Speex oder seit 2024 auch der Haufe Akademie. Auf Basis individuell eingestellter Skills erhalten die Mitarbeitenden für sie relevante Angebote. Darüber hinaus gibt es zahlreiche kuratierte Lernpläne für ausgewählte Schwerpunkte. Seit 2024 bietet das Unternehmen seinen Mitarbeitenden das webbasierte Training (WBT) „Einführung in ESG bei Audi“ über die Audi LXP an. Das WBT vermittelt die Grundlagen von Nachhaltigkeit im Kontext des Premium-automobilherstellers und leistet so einen Beitrag, die Belegschaft für das Thema zu sensibilisieren.

Die AUDI AG setzt bewusst auf die Weiterentwicklung der Belegschaft. In Entwicklungsgesprächen zwischen den disziplinarischen Führungskräften und ihren Mitarbeitenden werden daher mindestens einmal jährlich die beruflichen Entwicklungsmöglichkeiten und mögliche Weiterbildungen gemeinsam besprochen. Dies gilt für Mitarbeitende mit variablem Leistungsentgelt sowie für Mitarbeitende

## Transformationsrelevante Weiterbildungen

Transformationsrelevante  
Qualifizierungsstunden

**216.733**

Qualifizierungsstunden  
zum Schwerpunkt  
Energiesysteme/  
E-Mobilität

**45.859**

**936.740**  
Qualifizierungsstunden



im außertariflichen Bereich. Zudem bietet die AUDI AG ihrer Belegschaft zahlreiche Transformationsqualifizierungsmaßnahmen an, die darauf abzielen, die Mitarbeitenden auf die Anforderungen der Zukunft vorzubereiten. Der Fokus liegt dabei auf den strategischen Kompetenzfeldern wie zum Beispiel [Digitalisierung](#) und Elektrifizierung. Durch über 50 themenspezifische und bedarfsgerecht entwickelte Transformationsqualifizierungsprogramme konnten seit 2019 bereits mehrere Tausend Mitarbeitende fit für die Zukunft gemacht werden. Die Maßnahmen der einzelnen Programme reichten dabei von WBTs über Trainings vor Ort bis hin zu On-the-Job-Begleitungen. Allein in 2024 absolvierten Mitarbeitende dahingehend über 200.000 Qualifizierungsstunden. Beispielsweise wurden im Berichtsjahr Beschäftigte für die Batterieherstellung am Stammwerk in Ingolstadt geschult und weiterqualifiziert, >

<sup>1</sup> Das Zeit-Wertpapier eröffnet die Möglichkeit, auf die Auszahlung übertariflicher Entgeltbestandteile zugunsten einer Lebensarbeitszeitverkürzung zu verzichten.

<sup>2</sup> Ausnahmen können für bestimmte Positionen, wie beispielsweise studentische Mitarbeitende, gelten.

um den Anforderungen der Transformation im Bereich Antriebstechnik gerecht zu werden.

Die Förderung der privat organisierten Weiterbildung (in der Regel Studium) spielt im Rahmen der Mitarbeiterbindung ebenfalls eine wichtige Rolle für die AUDI AG. Das Unternehmen unterstützt seine Beschäftigten unter anderem durch Bildungsurlaub, eine temporäre Dienstaufhebung mit Wiedereinstellungszusage oder die Vergabe von Audi Mitarbeiterstipendien. Letzteres bietet die AUDI AG bei akkreditierten Studiengängen in den Bereichen Digitalisierung, Technik und Ingenieurwesen oder übergreifenden Funktionen, wie beispielsweise Rechtswissenschaften oder Beschaffungsmanagement, an.

Auch das duale Fachabitur, die dualen Studiengänge, das Traineeprogramm und die Berufsausbildung werden bei der AUDI AG stetig an die Themen der Zukunft und die strategische Ausrichtung des Unternehmens angepasst. Im Jahr 2024 starteten an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm insgesamt rund 650 junge Menschen ihre Berufsausbildung bei der AUDI AG, etwa zum Kaufmann für Digitalisierungsmanagement (m/w/d) oder zum Fertigungsmechaniker (m/w/d). Berufe im Digitalisierungsbereich machen inzwischen bereits mehr als 25 Prozent des gesamten Ausbildungsangebots aus. Zudem begannen 2024 über 150 Studierende ihr duales Studium bei der AUDI AG, beispielsweise in zukunftsorientierten Studiengängen wie Künstliche Intelligenz oder Robotik.

Über das Audi Global Graduate Program rekrutiert die AUDI AG für strategisch wichtige Bereiche des Unternehmens hochqualifizierte Nachwuchskräfte von Hochschulen und Universitäten weltweit. Die Schwerpunkte liegen unter anderem bei KI-gestützter Softwareentwicklung oder UI/UX-Entwicklung. Das englischsprachige Programm leistet damit einen wesentlichen Beitrag zur Transformation und fördert die Perspektivenvielfalt im Unternehmen.

### Moderne Arbeitsformen

Audi ist der Ansicht, dass moderne Arbeitsformen maßgeblich zur Attraktivität eines Arbeitgebers beitragen und gleichzeitig die langfristige Bindung von Mitarbeitenden stärken. Familienbetreuungsangebote, Kollaborationsmöglichkeiten oder auch Optionen zum mobilen Arbeiten können dabei nicht nur eine bessere Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben ermöglichen, sondern auch die Motivation, die Produkti-

vität und die Zufriedenheit der Beschäftigten steigern.

### Familienbetreuungsangebote

Im Kontext der Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben ist die gesicherte und logistisch unkomplizierte Kinderbetreuung für viele Mitarbeitende mit Kindern von besonderer Bedeutung. Daher stellt die AUDI AG bereits heute in Ingolstadt und Neckarsulm rund 280 Belegplätze in mehreren standortnahen Kindertagesstätten zur Verfügung.

Um Mitarbeitende im Rahmen einer Pflorgetätigkeit zu entlasten, bietet das Unternehmen zahlreiche Informations- und Unterstützungsmöglichkeiten an. Mitarbeitende können auf eine individuelle Pflegeberatung, ganzjährig stattfindende Online-Vorträge und Dialogformate sowie regelmäßige Sensibilisierungs- und Präventionsaktionen zurückgreifen. Am Standort Ingolstadt stehen außerdem Plätze in einer Pflegeeinrichtung für Angehörige von Mitarbeitenden zur Verfügung, wenn eine kurzzeitige Entlastung von der Pflege zu Hause benötigt wird. Darüber hinaus ermöglicht die AUDI AG ihren Mitarbeitenden über die gesetzlichen Vorgaben hinaus eine vollständige oder teilweise Freistellung von bis zu drei Jahren für die Pflege von Angehörigen. Zusätzlich besteht die Option, die Freistellung durch eine Wiedereinstellungszusage für bis zu vier weitere Jahre zu verlängern, um Angehörige zu pflegen oder auch die Erziehungszeit zu verlängern.



### Flexibles Arbeiten

Ein weiterer Punkt, der wesentlich zur Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben und damit auch zur Arbeitgeberattraktivität beiträgt, ist flexibles Arbeiten. Für einige

Aufgaben – insbesondere der Arbeit an Fahrzeugprojekten – bietet die Zusammenarbeit im Team und damit vor Ort viele Vorteile: Schnelligkeit, Effizienz und nicht zuletzt auch der Spaß an der gemeinsamen Arbeit. Im Berichtsjahr 2024 hat die AUDI AG in Ingolstadt moderne Projekthäuser geschaffen, die speziell auf die Förderung einer produktiven Teamarbeit ausgelegt sind. Neben flexiblen Büroräumen bieten diese Projekthäuser auch individuell nutzbare Konzepträume, welche dank der hochmodernen Ausstattung sowohl für Präsentationen als auch für kollaborative Arbeitsmethoden mit Workshopcharakter genutzt werden können. Die Lage inmitten der Technischen Entwicklung sowie die Nähe der Räume zueinander unterstützen dabei die synergetische Bearbeitung von Projekten, sodass Teams auch bereichsübergreifend schnell und effizient Lösungen erarbeiten können. Dank der flexiblen Raumgestaltung können die Flächen leicht an die Anforderungen sowohl kurzfristiger als auch langfristiger Projekte angepasst werden. Dies ermöglicht rasche Fortschritte in den Projekten und gleichzeitig eine kontinuierliche Zusammenarbeit. Für Aufgaben, die sich auch gut von zu Hause aus erledigen lassen, zum Beispiel weil keine umfangreiche Abstimmung mit dem Team erforderlich ist, gibt es die zusätzliche Möglichkeit zum mobilen Arbeiten. So bietet die AUDI AG das Beste aus zwei Welten: die Dynamik einer effektiven Zusammenarbeit im Büro und Flexibilität beim Arbeiten von zu Hause.

In einem Pilotprojekt am Standort Ingolstadt wurden zudem Maßnahmen zur Flexibilisierung der Arbeitszeiten für Beschäftigte im taktgebundenen Schichtbetrieb entwickelt und im Berichtsjahr erfolgreich umgesetzt. Mitarbeitende haben die Möglichkeit, ihre Schichten später zu beginnen oder früher zu beenden, während sie weiterhin fest im Schichtsystem integriert bleiben. Nach der erfolgreichen Umsetzung in der Lackiererei in Ingolstadt erfolgte im Berichtsjahr außerdem der Roll-out in einem Teilbereich des Karosseriebaus. Für 2025 sind weitere Roll-outs geplant.

Im Berichtsjahr wurde außerdem in einer Vielzahl an Räumen an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm die Aufenthaltsqualität durch neues Mobiliar und ein attraktives Farbkonzept weiter gesteigert. Darüber hinaus wurden für produktionsnahe Mitarbeitende durch die Einrichtung von rund 700 IT-Points zusätzliche personalisierte Zugangsmöglichkeiten zum digitalen Ökosystem der AUDI AG geschaffen. /

## Kennzahlen

### Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen

Belegschaft Audi Konzern <sup>1,2</sup>	Einheit	2024	2023	2022
Audi Konzern	Anzahl	88.604 ✓	-	-
Inländische Gesellschaften	Anzahl	56.428	-	-
AUDI AG	Anzahl	55.413	-	-
Ausländische Gesellschaften	Anzahl	32.176	-	-
Audi Brussels S.A./N.V.	Anzahl	2.855	-	-
Audi Hungaria Zrt.	Anzahl	11.431	-	-
Audi México S.A. de C.V.	Anzahl	5.660	-	-
Automobili Lamborghini S.p.A.	Anzahl	2.872	-	-
Bentley Motors Ltd.	Anzahl	4.254	-	-
Ducati Motor Holding S.p.A.	Anzahl	1.862	-	-
<b>Strukturdaten Audi Konzern</b>				
weibliche Beschäftigte	Anzahl	14.978	-	-
männliche Beschäftigte	Anzahl	73.625	-	-
diverse Beschäftigte	Anzahl	1	-	-
Zahl der dauerhaft Beschäftigten	Anzahl	86.611 ✓	-	-
weibliche Beschäftigte	Anzahl	14.565	-	-
männliche Beschäftigte	Anzahl	72.046	-	-
diverse Beschäftigte	Anzahl	0	-	-
Zahl der befristeten Beschäftigten	Anzahl	1.993 <sup>1</sup> ✓	-	-
weibliche Beschäftigte	Anzahl	413	-	-
männliche Beschäftigte	Anzahl	1.579	-	-
diverse Beschäftigte	Anzahl	1	-	-
Zahl der Vollzeitbeschäftigten	Anzahl	81.718	-	-
weibliche Beschäftigte	Anzahl	11.217	-	-
männliche Beschäftigte	Anzahl	70.500	-	-
diverse Beschäftigte	Anzahl	1	-	-

<sup>1</sup> Die Erfassung der Kennzahlen wurde im Jahr 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

<sup>2</sup> zum 31. Dezember des Berichtsjahres



## Kennzahlen

### Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen

Strukturdaten Audi Konzern	Einheit	2024	2023	2022
Zahl der Teilzeitbeschäftigten <sup>2</sup>	Anzahl	6.886	-	-
weibliche Beschäftigte	Anzahl	3.761	-	-
männliche Beschäftigte	Anzahl	3.125	-	-
diverse Beschäftigte	Anzahl	0	-	-
Zahl der Beschäftigten ohne garantierte Arbeitsstunden	Anzahl	0	-	-
weibliche Beschäftigte	Anzahl	0	-	-
männliche Beschäftigte	Anzahl	0	-	-
diverse Beschäftigte	Anzahl	0	-	-
Neueinstellungen	Anzahl	4.585	4.662	4.575
Fluktuation	Anzahl	2.760	-	-
Beschäftigte, die freiwillig ausscheiden	Anzahl	1.304	-	-
Beschäftigte, die wegen Entlassung ausscheiden	Anzahl	398	-	-
Beschäftigte, die wegen Eintritt in den Ruhestand ausscheiden	Anzahl	964	-	-
Beschäftigte, die wegen Tod ausscheiden	Anzahl	94	-	-
Fluktuationsquote	Prozent	3,13 <sup>1</sup>	-	-
Zahl der nicht angestellten Beschäftigten	Anzahl	3.997	-	-
Zahl der Beschäftigten, die weniger als den Referenzwert für eine angemessene Entlohnung verdienen <sup>2, 3</sup>	Anzahl	0	-	-
Anteil der Beschäftigten, die weniger als den Referenzwert für eine angemessene Entlohnung verdienen <sup>2, 3</sup>	Prozent	0	-	-

<sup>1</sup> Die Erfassung der Kennzahl wurde im Jahr 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

<sup>2</sup> zum 31. Dezember des Berichtsjahres

<sup>3</sup> Als Referenzwert für eine angemessene Entlohnung gilt in Ländern, in denen ein gesetzlicher Mindestlohn existiert, der gesetzliche Mindestlohn.

## Kennzahlen

### Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen

Strukturdaten AUDI AG	Einheit	2024	2023	2022
Neueinstellungen	Anzahl	1.261	2.047	925
Audi Ergebnisbeteiligung pro Mitarbeiter <sup>4</sup>	EUR	5.310	8.840	8.510
Zahl der Beschäftigten, die von Tarifverträgen abgedeckt sind	Anzahl	51.934	-	-
Anteil der Beschäftigten, die von Tarifverträgen abgedeckt sind	Prozent	93,8	-	-
<b>Qualifizierungszahlen AUDI AG<sup>1</sup></b>				
Zahl der angebotenen und von den Beschäftigten absolvierten Qualifizierungsstunden	Stunden	936.740 ✓	-	-
weibliche Beschäftigte	Stunden	155.782	-	-
männliche Beschäftigte	Stunden	780.958	-	-
Durchschnittliche Qualifizierungszeit pro Mitarbeiter	Stunden	16,93	-	-
weibliche Beschäftigte	Stunden	16,51	-	-
männliche Beschäftigte	Stunden	17,01	-	-
produktionsnahe Beschäftigte	Stunden	13,12	-	-
produktionsferne Beschäftigte	Stunden	21,16	-	-
Beschäftigte in Managementpositionen	Stunden	13,63	-	-

<sup>1</sup> Die Erfassung der Kennzahlen wurde im Jahr 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

<sup>4</sup> Auszahlung im Folgejahr; durchschnittlicher Wert für Facharbeiter der AUDI AG



GRI 403

# Arbeits- und Gesundheitsschutz

Motivierte und leistungsfähige Mitarbeitende sind für die AUDI AG ein Schlüssel zu nachhaltigem Erfolg. Ein ganzheitliches System für Arbeits- und Gesundheitsschutz trägt maßgeblich dazu bei und ist daher für das Unternehmen von hoher Priorität.



## 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 160](#).

**A**rbeitssicherheit und Gesundheitsschutz spielen in der heutigen Arbeitswelt eine wichtige Rolle. Denn: Beschäftigte erwarten mehr denn je ein sicheres und gesundheitsförderliches Arbeitsumfeld von ihrem Arbeitgeber. Ist dies nicht gegeben, wird es Unternehmen unter Umständen nicht gelingen, bei Bedarf die notwendigen qualifizierten Fachkräfte einzustellen und auch halten zu können. Zufriedene, gesunde und damit

leistungsfähige Mitarbeitende können hingegen ihr volles Potenzial ausschöpfen, bleiben dem Unternehmen länger erhalten und tragen demnach langfristig zum Erfolg eines Unternehmens bei.

Der Arbeits- und Gesundheitsschutz ist daher eine wichtige Säule einer nachhaltigen Unternehmensführung. Dies gilt insbesondere für produzierende Industrieunternehmen wie die AUDI AG, bei der ein Teil der Mitarbeitenden körperlich



anspruchsvolle Tätigkeiten ausübt und bestimmte Gefährdungen, beispielsweise bei der Arbeit mit Gefahrstoffen oder an hochautomatisierten Maschinen, bestehen. Fehlende Schutzmaßnahmen oder eine unzureichende Unterweisung würden die Gesundheit der Mitarbeitenden gefährden.

Die AUDI AG nimmt ihre Verantwortung für Arbeits- und Gesundheitsschutz daher sehr ernst, was sich in verschiedenen für alle Mitarbeitenden des Unternehmens geltenden Richtlinien wie dem [Audi Code of Conduct](#), der [Grundsatzserklärung „Arbeits- und Gesundheitsschutz“](#), den spezifischen Betriebs- und Arbeitsanweisungen und in den Unternehmensrichtlinien „Arbeitssicherheit“ und „Gesundheitswesen / Corporate Health“ widerspiegelt. Auch für Fremdfirmen, die im Betriebsbereich der Standorte der AUDI AG tätig sind, sind klare Anforderungen definiert. Der Vorstand trägt dabei die Verantwortung für die Einhaltung der Regelungen. Zudem ist jede betriebliche Führungskraft für den Arbeitsschutz in ihrem Aufsichts- und Funktionsbereich verantwortlich. Die Führungskräfte werden dabei von mehr als 1.300 Sicherheitsbeauftragten unterstützt.

Eine kontinuierliche Weiterentwicklung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes ist für die AUDI AG essenziell. Daher werden wesentliche KPIs regelmäßig überwacht und, falls erforderlich, Maßnahmen abgeleitet. Außerdem werden der Betriebsrat<sup>1</sup>, das Management, das Personalwesen sowie die Mitarbeitenden an der kontinuierlichen Weiterentwicklung des betrieblichen Gesundheitsschutz- und des Arbeitssicherheitsniveaus beteiligt.

### Arbeitssicherheit

Jegliche Maßnahmen und Regelungen, die zur Vorbeugung von Unfällen, Verletzungen und weiteren gesundheitlichen Beeinträchtigungen beitragen, werden bei der AUDI AG im Bereich Arbeitssicherheit gebündelt.

Ein wesentliches Element dabei ist die systematische Beurteilung von Gefährdungen, auch von psychischen Belastungsfaktoren. Gefährdungsbeurteilungen werden für alle Arbeitsplätze und Tätigkeiten durchgeführt. Auch neue Maschinen oder Produktionsanlagen werden vor ihrer Einführung einer Risikobewertung unterzogen. Eine Über-



Zur Gewährleistung eines hohen Sicherheitsniveaus innerhalb der AUDI AG tragen die Mitarbeitenden in einigen Bereichen der Produktion besondere Schutzkleidung.

prüfung auf ihren sicheren Zustand erfolgt regelmäßig. Zudem erhalten Beschäftigte anlassbezogen, aber mindestens einmal jährlich eine Unterweisung zur Gefährdungssituation an ihrem Arbeitsplatz und zu damit verbundenen Schutzmaßnahmen.

Zusätzlich zu klaren Vorschriften, derer es beispielsweise bei Gefährdungsbeurteilungen bedarf, strebt die AUDI AG eine Sicherheitskultur an, in der jedes Belegschaftsmitglied aus eigenem Antrieb auf die Sicherheit in seinem Umfeld achtet. So stehen den Mitarbeitenden des Unternehmens mehrere Kanäle zur Verfügung, um Ideen, Anregungen oder auch potenzielle Sicherheitsrisiken zu melden. Außerdem legt Audi großen Wert darauf, alle Mitarbeitenden zu informieren und zu schulen. So wurde zum Beispiel vor knapp drei Jahren das Programm [du.bist.sicher@audi](#) ins Leben gerufen. Es soll das Wissen über den Arbeitsschutz vertiefen und die Beschäftigten zu einem sicherheitsbewussteren Verhalten motivieren. Im Rahmen der Kampagne wurden im Jahr 2024 unter anderem Podcasts und Videos zu Best-Practice-Beispielen veröffentlicht. Mitarbeitende berichten dabei von Situationen, in denen sie andere vor Schaden bewahren konnten oder durch persönliche Erlebnisse ihr Sicherheitsbewusstsein verändert haben. Ziel dieser Formate ist es, die Reflexion des eigenen Sicherheitsver-

haltens anzustoßen und damit langfristig zur Verhaltensänderung beizutragen.

Eine weitere Säule des Arbeitsschutzes ist die ergonomische Gestaltung der Arbeitsplätze.<sup>2</sup> Dazu zählen Maßnahmen zur Verringerung der körperlichen Belastung (z. B. durch maschinelle Unterstützung) und der mentalen Anforderung (etwa durch abwechslungsreichere Tätigkeiten) sowie zur Erhöhung der Zufriedenheit von Mitarbeitenden (u. a. durch [flexiblere Arbeitszeiten im Schichtdienst](#)).

Der Erfolg der Anstrengungen im Bereich Arbeitssicherheit zeigte sich auch 2024: Seit sechs Jahren ereignete sich kein tödlicher Betriebsunfall innerhalb der AUDI AG.<sup>3</sup>

### Gesundheitswesen

Die Förderung, der Erhalt und die Wiederherstellung der Gesundheit der Mitarbeitenden haben für die AUDI AG höchste Priorität. Aufbauend auf der arbeitsmedizinischen Vorsorge und betriebsärztlichen Betreuung hat das Unternehmen ein ganzheitliches Präventionsprogramm etabliert. Dieses reicht vom Audi Checkup über [Mental Health Care](#) bis hin zu Angeboten zu einer gesundheitsbewussten Lebensführung. In diesem Rahmen wurde 2024 beispielsweise ein modulares

<sup>1</sup> 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.

<sup>2</sup> Unter Ergonomie versteht die AUDI AG die Anpassung der Arbeitsbedingungen an den Menschen.

<sup>3</sup> Die Betriebsunfälle von Leiharbeitnehmern und Mitarbeitenden von Fremdfirmen sind in der angegebenen Kennzahl „Unfallhäufigkeit“ aus Vertraulichkeits- und Datenschutzgründen nicht enthalten.

Programm für alle Mitarbeitenden und Führungskräfte angeboten, in dem interne und externe Experten die Einflussfaktoren für den Erhalt und die Steigerung der psychischen Gesundheit erläuterten. Die Teilnehmenden profitierten vor allem vom praxisnahen Rat der Experten und vom Austausch untereinander.

Der Audi Checkup, der bereits seit 2006 angeboten wird und mit dem Beschäftigte in regelmäßigen Abständen und mit modernster Diagnostik ihren gesundheitlichen Zustand gesamtheitlich erfassen lassen können, trägt dazu bei, sowohl akute als auch sich möglicherweise entwickelnde Erkrankungen schnellstmöglich zu erkennen. Darüber hinaus steht den Mitarbeitenden auch der sogenannte Mental Health Checkup zur Verfügung. Im Gespräch mit Psychologen und Psychotherapeuten können Interessierte ihre eigene psychische Gesundheit reflektieren. Ziel ist es, psychische Belastungen und Auffälligkeiten frühzeitig zu erkennen und den Betroffenen unterstützende Handlungsempfehlungen und Hilfsmittel an die Hand zu



# 2.763

**Ersthelfende**  
wurden im Jahr 2024  
aus- und weitergebildet.

geben. Der Mental Health Checkup wurde von Experten der AUDI AG entwickelt. In einem aktuell laufenden Forschungsprojekt mit dem Universitätsklinikum Düsseldorf sollen nachhaltige Gesundheitseffekte dieses Angebots untersucht werden, um den Checkup weiterzuentwickeln.

Für den Fall akuter medizinischer Probleme wird das Leistungsspektrum durch die akutmedizinische Betreuung durch den Sanitätsdienst und den Audi Rettungsdienst abgerundet. Das Unternehmen verfügt über eigene Rettungsfahrzeuge, die sowohl für interne Notfälle als auch zur Spitzenabdeckung für externe Einsätze bereitstehen. Dank der guten rettungsdienstlichen Infrastruktur und der durchorganisierten Prozesse benötigt ein Audi Rettungsmittel beispielsweise in Ingolstadt in der Regel lediglich drei Minuten, um am Einsatzort innerhalb des Audi Werks zu sein. Neben den professionellen Rettungsfachkräften legt die AUDI AG auch großen Wert auf die Aus- und Weiterbildung von Ersthelfenden; allein im Jahr 2024 wurden 2.763 Ersthelfende aus- und weitergebildet. /

## Kennzahlen Arbeits- und Gesundheitsschutz

Kennzahlen Audi Konzern	Einheit	2024	2023	2022
Zahl der Beschäftigten, die unter das Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit fallen	Anzahl	87.849	–	–
Zahl der meldepflichtigen Arbeitsunfälle bei angestellten Beschäftigten	Anzahl	1.335 <sup>4</sup>	–	–
Quote der Arbeitsunfälle in der eigenen Belegschaft (TRIR)	Ereignisse / Mio. h	10,5 <sup>4,5</sup> ✓	–	–
Zahl der Todesfälle aufgrund von arbeitsbedingten Verletzungen bei angestellten Beschäftigten	Anzahl	1	–	–
Zahl der Todesfälle aufgrund von arbeitsbedingten Verletzungen bei nicht angestellten Beschäftigten	Anzahl	0	–	–
Zahl der Todesfälle aufgrund von arbeitsbedingten Verletzungen bei anderen Arbeitskräften, die an den Standorten des Unternehmens tätig sind	Anzahl	0	–	–

<sup>4</sup> Die Erfassung der Kennzahl wurde im Jahr 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

<sup>5</sup> Für das Jahr 2024 sind in der Kennzahl nur die eigenen Beschäftigten berücksichtigt.



GRI 405, 406-1

# Unternehmenskultur und Chancengleichheit

Gemeinsame Werte und der Audi Team Spirit sind das Fundament der Unternehmenskultur der AUDI AG. Das Unternehmen setzt sich aus Überzeugung für Vielfalt und Integration, Gleichbehandlung und den Schutz vor Diskriminierung sowie für verantwortungsvolle Führungsprinzipien ein.



In der heutigen Geschäftswelt sind Unternehmenskultur und Chancengleichheit entscheidend für den unternehmerischen und wirtschaftlichen Erfolg von Unternehmen. Firmen, die eine positive Unternehmenskultur und Chancengleichheit fördern, können von höherer Produktivität und einem gestärkten Image profitieren. Es wird ein inklusives Arbeitsumfeld geschaffen, in dem alle Mitarbeitenden, unabhängig von persönlichen Merkmalen wie beispielsweise dem Geschlecht, die gleichen Möglichkeiten haben, ihre Fähigkeiten und Talente einzubringen. Dies steigert die Zufriedenheit der Mitarbeitenden und fördert Innovation. Im Gegensatz dazu kann die Vernachlässigung dieser Themen dazu führen, dass Mitarbeitende unzufrieden sind und in der Folge das Unternehmen verlassen, womit Know-how, Innovationskraft und Produktivität verloren gehen können. Ein weiteres Risiko besteht darin, dass die Potenziale, die sich durch vielfältige und integrative Teams ergeben, nicht genutzt werden –

## 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 160](#).

mit negativen Auswirkungen auf den wirtschaftlichen Erfolg. Außerdem geht mit der Nichtbeachtung dieser Themen ein rechtliches Risiko einher.

Besonders für ein international agierendes Unternehmen wie die AUDI AG spielen Unternehmenskultur und Chancengleichheit daher eine große Rolle. Allein in Deutschland arbeiten bei Audi mehr als 55.000 Menschen unterschiedlicher Herkunft, mit unterschiedlichen Anschauungen und Fähigkeiten, Menschen unterschiedlichen Geschlechts und Alters sowie verschiedener sexueller Orientierung. Sie alle eint ein gemeinsames Kultur- und Werteverständnis bezüglich des Unternehmens. Diese Werte und Prinzipien sind in verschiedenen Leitlinien festgehalten – unter anderem in den [Volkswagen-Konzerngrundsätzen](#), dem [Audi Code of Conduct](#), der [Grundsatzklärung Diversity & Inclusion](#) und in weiteren Unternehmensrichtlinien. >





## Die Audi Unternehmenswerte

Die Audi Unternehmenswerte – Vertrauen, Verantwortung, Mut und Begeisterung – bilden die Leitplanken der Unternehmenskultur bei Audi. Die Werte dienen den Mitarbeitenden und Führungskräften als Orientierung für ihr tägliches Handeln und beschreiben, wie Audi eine moderne und erfolgreiche Unternehmenskultur leben möchte:

- > **Vertrauen** bildet das Fundament für eine gelungene Zusammenarbeit – sowohl intern im Team als auch im Umgang mit Kunden und Geschäftspartnern. Es bedeutet, offen und transparent zu kommunizieren und getroffene Vereinbarungen einzuhalten. Vertrauen schafft den nötigen Rahmen, damit jeder Einzelne Initiative zeigen, Verantwortung übernehmen, über sich hinauswachsen und mutig sein kann.
- > **Verantwortung** übernehmen und Verlässlichkeit zeigen: Die AUDI AG ist bestrebt, mit ihrer Innovationskraft einen aktiven Beitrag zum Wohl von Mensch und Natur zu leisten. Daher gilt dem Thema Nachhaltigkeit in vielen Entscheidungen ein besonderes Augenmerk. Aber auch gegenüber dem Unternehmen selbst und seinen Mitarbeitenden sieht sich die AUDI AG in der Verantwortung. Eine unternehmerische und leistungsorientierte Denkweise ist daher unverzichtbar und sichert die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Dazu braucht es Beharrlichkeit und Offenheit, auch unbequeme

Themen anzusprechen, sowie Initiative, wenn sich neue Chancen, Herausforderungen oder Risiken ergeben.

- > **Mut** hat Audi zu vielen wegweisenden Innovationen und ikonischen Modellen geführt. Mit diesem Mut gestaltet das Unternehmen nun auch seine Zukunft. Dazu gehören der Mut, Neues zu wagen, Themen offen anzusprechen und für eigene Ideen zu kämpfen, aber auch schnelle Entscheidungen, konzernweite Zusammenarbeit und eine offene Fehlerkultur. Denn nur wer keine Angst vorm Scheitern hat, kann auch neue Wege gehen.
- > **Begeisterung** für Produkte, Dienstleistungen und die Marke ist bei Audi seit jeher eine treibende Kraft für Vorsprung, Innovation, Design und Qualität. Diese Begeisterung entfacht Pioniergeist und motiviert Mitarbeitende, innovative Lösungen zu finden und stets das Beste zu geben.

## Führungskultur

Für die Verankerung der Unternehmenswerte im Arbeitsalltag der AUDI AG sind die Führungskräfte von entscheidender Bedeutung. Sie übernehmen eine zentrale Rolle, indem sie diese Werte vorleben und damit als positive Vorbilder für alle Mitarbeitenden fungieren.

Führungskräfte bei Audi begreifen sich vor allem als Ermöglicher: Sie schaffen gezielt Freiräume, in denen Mitarbeitende selbstständig Entscheidungen im Rahmen

ihres Aufgabenbereichs treffen können. Außerdem gestalten Führungskräfte ein Arbeitsumfeld, in dem alle auf Augenhöhe agieren, unterschiedliche Meinungen willkommen sind und kalkulierbare Risiken eingegangen werden können. Fehler werden als Lernchancen für Wachstum und Weiterentwicklung verstanden. So fördern Vorgesetzte das individuelle Potenzial jedes Einzelnen.

Die AUDI AG stärkt die Führungskultur mit zahlreichen Initiativen, wie beispielsweise dem „Role Model Programme“. Das Programm bietet Führungsverantwortlichen ein vielfältiges Angebot an Maßnahmen, unter anderem verschiedene Workshops oder Retrospektiven, um die Dialog- und Zusammenarbeitskultur in ihren Teams weiter zu stärken. Darüber hinaus haben Führungskräfte die Möglichkeit, ihr eigenes Führungsverhalten zu reflektieren und weiterzuentwickeln, etwa durch Formate wie das Leadership Feedback, bei dem Manager Feedback von ihren Mitarbeitenden, Kollegen und Vorgesetzten erhalten.

## Feedbackkultur und Eigeninitiative

Die AUDI AG möchte ein Umfeld schaffen, in dem sich alle Beschäftigten mit ihren jeweiligen Stärken einbringen können. Die Förderung einer offenen Speak-up- und Feedbackkultur ist dabei ein zentraler Pfeiler. So gibt es bei Audi beispielsweise regelmäßig Befragungen, um die Meinung der Mitarbeitenden zu relevanten Unternehmensthemen oder anlassbezogen zu Veranstaltungen oder Prozessen einzuholen. >

Beschäftigten der AUDI AG stehen außerdem mehrere (anonyme) Beschwerdekanaäle zur Verfügung, unter anderem das anonyme Hinweisgebersystem. Mitarbeitende sind angehalten, potenzielles Fehlverhalten zu melden, da das Unternehmen jegliche Form von Fehlverhalten, etwa Belästigung oder anderes missbräuchliches Handeln, nicht toleriert. Unabhängig vom Meldeweg wird allen berichteten Sachverhalten nachgegangen und nach geeigneten Lösungen gesucht.

Nicht zuletzt fördert Audi konsequent die Eigeninitiative von Mitarbeitenden. Über das Audi Ideen-Programm (AIP) können Beschäftigte Ideen einbringen – seit 2023 auch in der neuen Kategorie „Nachhaltigkeit“. Im Berichtsjahr 2024 feierte das AIP mit einer beeindruckenden Bilanz sein 30-jähriges Jubiläum in seiner heutigen Form: Mehr als 1 Mio. Ideen wurden eingereicht, mehr als 500.000 ließen sich realisieren, sodass das Unternehmen einen messbaren Nutzen von rund 1,7 Mrd. EUR generieren konnte. Eine einzelne Idee zur Einsparung von Transportkosten erzielte einen Nutzen von mehr als 1,1 Mio. EUR allein im ersten Einsatzjahr. Das Programm startete in den 1960er-Jahren als „Betriebliches Vorschlagswesen“ und trägt zum Fortschritt des Unternehmens bei.



## Chancengleichheit

Die AUDI AG setzt sich dafür ein, dass alle Mitarbeitenden – unabhängig von Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen – die gleichen Möglichkeiten zur Entfaltung ihrer Talente und Fähigkeiten haben. Dieses Engagement für Chancengleichheit ist nicht nur eine Frage der Gerechtigkeit, sondern auch ein wesentlicher Faktor für Innovation, Kreativität und letztendlich den Unternehmenserfolg.<sup>1</sup>

Dazu verfolgt Audi mit Diversity & Inclusion (D&I) einen ganzheitlichen Ansatz. Auf dem Weg zur „Inclusive Company“ hat die AUDI AG bereits viele Maßnahmen etabliert: So gibt es im Geschäftsbereich Personal seit März 2017 ein eigenes D&I-Team, das sich um ein breites Themenspektrum kümmert. Es organisiert unter anderem Schulungen und Sensibilisierungsformate, überprüft Personalprozesse, pflegt Kooperationen mit internationalen Vielfaltsinitiativen und entwickelt New-Work-Projekte.

Im Berichtsjahr 2024 sind drei Maßnahmen besonders hervorzuheben:

- > **„We.Together – International Diversity & Inclusion Days 2024“:** An der internationalen Aktionswoche nahmen Mitarbeitende des gesamten Konzerns teil, um sich gemeinsam für Vielfalt und Offenheit starkzumachen. Im Rahmen des Events wurden 60 digitale Sessions in acht Sprachen angeboten, darunter Vorträge, Workshops, Netzwerkevents und Panels. Die rund 7.500 internationalen Teilnehmenden beschäftigten sich mit der Fragestellung, wie Diversität und Inclusion als Schlüssel für die aktuellen Herausforderungen in der Automobilindustrie dienen können. Beispielsweise diskutierten die Teilnehmenden über den Schutz vor Mobbing und über die psychologische Sicherheit als Treiber für die Performance von Teams.
- > **Audi Inclusion-Umfrage:** Im Berichtsjahr 2024 wurde erneut eine

Inclusion-Umfrage durchgeführt. Ziel der konzernweiten Erhebung war es, den Fortschritt gegenüber der letztjährigen Umfrage zu messen und weitere Potenziale zur Verbesserung von Inclusion im Unternehmen zu identifizieren. An der Befragung beteiligten sich rund 11.500 Mitarbeitende – damit konnte die Teilnehmerzahl um mehr als 2.500 Beschäftigte im Vergleich zum Vorjahr gesteigert werden.

- > **Antidiskriminierungsstelle:** Auf Basis der Ergebnisse der Inclusion-Umfrage aus dem Jahr 2023 wurde eine neue Anlaufstelle zum Thema Antidiskriminierung eingerichtet. Sie soll dazu beitragen, ein diskriminierungsfreies Umfeld zu schaffen, und dient als Ergänzung zu vorhandenen Anlaufstellen im Unternehmen. Mithilfe von Präventions- und Aufklärungsangeboten wirkt die Antidiskriminierungsstelle daran mit, die Grundsätze der Nichtdiskriminierung im Unternehmen sicherzustellen. >

<sup>1</sup> McKinsey-Studie: „Diversity matters even more: The case for holistic impact“ (2023)





Ein weiteres wichtiges Ziel der Personalarbeit bei der AUDI AG ist die Inklusion schwerbehinderter Menschen. In diesem Kontext gibt es ein systematisches und transparentes Vorgehen, das es schwerbehinderten Menschen durch verschiedene Maßnahmen (z. B. Arbeitsplatzanpassung, Qualifikation) ermöglicht, ihre volle Leistungsfähigkeit zu entfalten. Diese Maßnahmen werden in einem interdisziplinären Expertengremium individuell für den Mitarbeitenden entwickelt, nachverfolgt und jährlich überprüft.

### Frauenanteil

Ein wichtiges Feld in Bezug auf Chancengleichheit ist die Besetzung von Führungspositionen mit Frauen. Ein essenzieller Stellhebel dabei sind entsprechende Ziele, deren Erfüllung an die Managementvergü-

terung gekoppelt ist. Der Grad der Zielerfüllung und gegebenenfalls weitere erforderliche Maßnahmen werden regelmäßig im Vorstand und auf den Führungsebenen diskutiert. Der Aufsichtsrat hat sich für das Jahr 2025 einen Frauenanteil von 30 Prozent zum Ziel gesetzt. Dieser ist von Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite jeweils getrennt zu erfüllen. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat lag zum 31. Dezember 2024 bei 35 Prozent. Für den Vorstand hat der Aufsichtsrat bis zum Jahr 2026 eine Zielquote von zwei Frauen beschlossen. Zum Ende des Jahres 2024 war eine Frau im Vorstand der AUDI AG vertreten. Auch in weiteren nachgelagerten Führungsebenen will Audi den Anteil von Frauen erhöhen: In der ersten Ebene unterhalb des Vorstands soll der Frauenanteil bis Ende 2025 auf zwölf Prozent steigen. Für die zweite Führungsebene liegt das Ziel bei 20 Prozent.

Die AUDI AG fördert die Erhöhung des Frauenanteils durch eine Vielzahl an Maßnahmen, darunter beispielsweise Jobsharing in Führungspositionen, bessere Bedingungen für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie oder Programme wie „Sie und Audi“, ein Orientierungsprogramm für junge weibliche Talente. Außerdem werden für Führungskräfte und Mitarbeitende Schulungen angeboten, um Unconscious Biases zu vermeiden. Unconscious Biases sind unbewusste Vorurteile, die sich auf Fähigkeiten und Kompetenzen von Personen oder Gruppen beziehen. Sie entstehen durch unbewusste Denkmuster, die Personen bestimmten Stereotypen zuteilen. Auch zu vielen weiteren Themen im Bereich Diversity & Inclusion stehen Angebote in Präsenz oder über eine interaktive, digitale Online-Plattform zur Verfügung.

## Botschaft für mehr Diversität in der Lieferkette

Audi setzt sich auch in der Lieferkette für die Vielfalt sexueller und geschlechtlicher Identitäten ein. So trat das Unternehmen im Jahr 2023 als erstes deutsches Mitgliedsunternehmen der European LGBTIQ+ Chamber of Commerce (EGLCC) bei. Zudem hat sich die AUDI AG dem Netzwerk WEConnect International angeschlossen, das sich für bessere Chancen von Frauen im Geschäftsleben starkmacht. Durch den Beitritt will Audi verstärkt divers geführten Zulieferbetrieben den Zugang zum Unternehmen ermöglichen.

Mehr zum Thema Verantwortung in der Lieferkette lesen Sie [hier](#).

Um den Fortschritt bei der Umsetzung von Diversity, Equity und Inclusion objektiv messen zu können, lässt sich Audi regelmäßig extern evaluieren – etwa mit dem deutschlandweit durchgeführten Frauen-Karriere-Index (FKI). Dieser untersucht, inwieweit Unternehmen Chancengleichheit in der Arbeitswelt vorantreiben. Dabei werden unter anderem die Rahmenbedingungen für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die Möglichkeiten zur persönlichen Weiterentwicklung berücksichtigt. Im Berichtsjahr 2024 erreichte die AUDI AG eine Platzierung unter den zehn besten Unternehmen, die am FKI teilgenommen haben. /



## Kennzahlen

### Unternehmenskultur und Chancengleichheit

Belegschaft Audi Konzern <sup>2, 3</sup>	Einheit	2024	2023	2022
Belegschaft	Anzahl	88.604	-	-
produktionsnahe Mitarbeitende	Prozent	47,0	-	-
produktionsferne Mitarbeitende	Prozent	50,1	-	-
Zahl der Auszubildenden	Anzahl	2.585	-	-
Durchschnittliches Alter	Jahre	42,0	-	-
Beschäftigte unter 30 Jahren	Prozent	15,03	-	-
Beschäftigte zwischen 30 und 50 Jahren	Prozent	57,84	-	-
Beschäftigte über 50 Jahre	Prozent	27,12	-	-
<b>Management Audi Konzern<sup>3</sup></b>				
Zahl der Beschäftigten im Topmanagement	Anzahl	82	-	-
weibliche Beschäftigte	Anzahl	10	-	-
Anteil der weiblichen Beschäftigten	Prozent	12,2	-	-
männliche Beschäftigte	Anzahl	72	-	-
Anteil der männlichen Beschäftigten	Prozent	87,8	-	-
diverse Beschäftigte	Anzahl	0	-	-
Anteil der diversen Beschäftigten	Prozent	0	-	-

<sup>2</sup> Die Erfassung der Kennzahlen wurde im Jahr 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

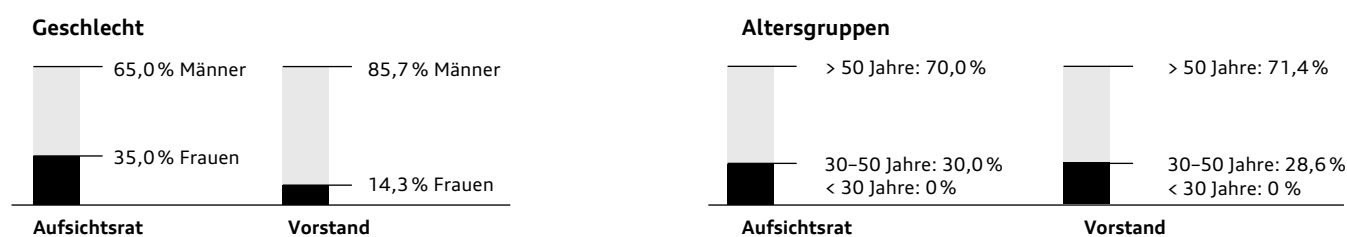
<sup>3</sup> zum 31. Dezember des Berichtsjahres

## Kennzahlen

### Unternehmenskultur und Chancengleichheit

Frauenanteil Audi Konzern <sup>2, 3</sup>	Einheit	2024	2023	2022
Audi Konzern	Prozent	16,9	–	–
AUDI AG	Prozent	17,1	–	–
Audi Brussels S.A./N.V.	Prozent	7,9	–	–
Audi Hungaria Zrt.	Prozent	13,0	–	–
Audi México S.A. de C.V.	Prozent	16,6	–	–
Automobili Lamborghini S.p.A.	Prozent	20,6	–	–
Bentley Motors Ltd.	Prozent	19,8	–	–
Ducati Motor Holding S.p.A.	Prozent	18,1	–	–
<b>Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen Audi Konzern</b>				
Zahl der Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	Anzahl	20 <sup>4</sup>	–	–
<b>AUDI AG Ideenprogramm</b>				
Nutzen	Mio. EUR	59,7	68,8 <sup>5</sup>	80,1
Realisierungsquote	Prozent	56,6	58,0	59,2

### Personen in den Kontrollorganen der Organisation aus jeder der folgenden Diversitätskategorien<sup>3</sup>:



<sup>2</sup> Die Erfassung der Kennzahlen wurde im Jahr 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

<sup>3</sup> zum 31. Dezember des Berichtsjahres

<sup>4</sup> Ein Fall, der im Berichtszeitraum als potenziell Schwerer Regelverstoß kategorisiert wurde, bezog sich auf Diskriminierung und Belästigung. Im Berichtszeitraum hat sich kein Fall als Schwerer Regelverstoß bestätigt. Zusätzlich wurden im Berichtszeitraum 20 Fälle im Cluster Diskriminierung/Mobbing/Stalking und Belästigung in der Disziplinarstatistik erfasst und sanktioniert.


<sup>5</sup> Die Ausweisung des Nutzens wurde 2023 in der Statistik geändert. Mit der Änderung erfolgt bei Ideen mit einem Nutzen > 30.000 EUR die Ausweisung in der Statistik nach dem ersten Einsatzjahr mit dem tatsächlich eingetretenen Nutzen der Idee, anstatt wie bisher im Folgemonat nach Abschluss der Idee.



Verantwortung endet nicht am Werkzeugaun: Der Audi Konzern setzt sich systematisch für nachhaltigere Lieferketten ein und hat es sich zum Ziel gesetzt, über die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben hinauszugehen. Menschenrechte sollen gewahrt und Umwelt- wie Sozialstandards eingehalten werden.

**U**nternehmen tragen Verantwortung nicht nur für die eigenen Mitarbeitenden, die Gesellschaft und die Umwelt; gemeinsam mit ihren Lieferanten und Geschäftspartnern setzen sie sich für faire Arbeitsbedingungen für alle und den Schutz der Umwelt ein – dies gilt für die gesamte Lieferkette.

Audi<sup>1</sup> arbeitet mit mehr als 12.400 Lieferanten in 62 Ländern zusammen. Die Produktion der Fahrzeuge baut auf globalen und weitverzweigten Lieferketten auf. Daraus ergeben sich unter Umständen verschiedene Situationen, die gegen die sozialen, arbeitsrechtlichen und ökologischen Grundsätze des Audi Konzerns<sup>2</sup> verstoßen und zudem potenziell schädlich für die Reputation des Unternehmens sein können.

In den vergangenen Jahren sind auf mehreren politischen Ebenen Regelungen entstanden, die diese Verantwortung rechtlich festschreiben. Das seit 2023 geltende deutsche Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz (LkSG) konzentriert sich auf den Schutz von Menschenrechten und Umwelt. Am 24. Mai 2024 hat der Rat der Europäischen Union die Europäische Lieferkettengerichtlinie (Corporate Sustainability Due Diligence Directive, CSDDD) 

#### 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 160](#).

<sup>1</sup> Weltweite Produktionsstandorte von Audi Fahrzeugen

<sup>2</sup> AUDI AG und ausgewählte Tochtergesellschaften, festgelegt durch interne Richtlinien



verabschiedet. Sie macht zusätzlich zu den Umwelt- und Menschenrechtsaspekten auch Vorgaben zum Klimaschutz. Die Vorschriften des LkSG müssen somit erweitert werden, wodurch auf Unternehmen weitere Pflichten zukommen.

Der Audi Konzern<sup>2</sup> verfolgt das Ziel einer nachhaltigeren Wirtschaft, in der unternehmerischer Erfolg auf Unternehmenswerten, Compliance und Integrität basiert. Um festgelegte Umwelt-, Menschenrechts- und Sorgfaltspflichtenziele erfolgreich umzusetzen, sind starke Partnerunternehmen entlang der Lieferkette entscheidend.

### Drei Handlungsfelder im Audi Konzern<sup>2</sup>

Um seiner Verantwortung in der Lieferkette gerecht zu werden, hat der Audi Konzern<sup>2</sup> entsprechende Strukturen geschaffen und bearbeitet Maßnahmen in drei Handlungsfeldern: Umwelt, Innovation und Menschen.

Alle Aspekte des ersten Handlungsfelds finden sich im vorliegenden Report im Kapitel Umwelt. Im Handlungsfeld Innovation zielen Maßnahmen darauf ab, durch die verstärkte Integration neuer Technologien zum Beispiel Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner (CoCGP) in den globalen und komplexen Zulieferketten transparenter zu machen sowie proaktiv die Zusammenarbeit mit Lieferanten zu fördern. Konkret hat die AUDI AG etwa in der Nachhaltigkeitsinitiative Act4Impact ein Netzwerk mit Zulieferunternehmen aufgebaut, um gemeinsam an Lösungen für eine nachhaltigere Lieferkette zu arbeiten. Informationen und konkrete Ansätze für nachhaltige Verbesserungen liefert das Act4Impact Playbook: In mehreren Modulen zeigt es den Lieferanten theoretische Grundlagen zu den Themenfeldern Menschen, Umwelt und Innovation sowie das nötige Handwerkszeug, um eigene Abläufe nachhaltiger zu gestalten. Im Berichtsjahr 2024 wurden beispielsweise vertiefende Lieferantenschulungen in den Bereichen Kreislaufwirtschaft, Dekarbonisierung und Wasser angeboten. Zusätzlich bietet Audi

den Lieferanten weitere Lernformate wie Workshops, Trainings, Schulungen und Train-the-Trainer-Sessions.

### Grundlagen der Zusammenarbeit

Für die Zusammenarbeit mit dem Volkswagen-Konzern – und damit mit der AUDI AG und ausgewählten Tochtergesellschaften – müssen bestimmte Grundlagen erfüllt sein.

### Risikobewertung

Zunächst erfolgt eine Risikoanalyse. Diese basiert auf einem mehrstufigen Prozess, der im ersten Schritt branchenbezogene Risiken in Bezug auf die menschenrechtlichen und umweltbezogenen Schutzgüter betrachtet. Auf diese Weise werden Branchen mit erhöhtem Risiko identifiziert. In Kombination mit einem Länderrisiko kann den Lieferanten ein niedriges, mittleres oder hohes Nachhaltigkeitsrisiko zugeordnet werden.

Basierend auf dieser Risikobewertung, die jährlich oder anlassbezogen aktualisiert wird, folgt eine Reihe von Standard- und Vertiefungsmaßnahmen:

### Verhaltensgrundsätze für Geschäftspartner

Die Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen-Konzerns – und damit auch die Erwartungen des Audi Konzerns<sup>2</sup> – an diese Partnerunternehmen fasst der CoCGP zusammen. Er regelt die Verpflichtungen von Lieferanten hinsichtlich Umweltschutz, Menschen- und Arbeitsrechten, Unternehmensethik und Nachhaltigkeitsanforderungen zur Sicherstellung von verantwortungsvollen Lieferketten.

Die Verpflichtungen orientieren sich insbesondere an folgenden nationalen und internationalen Vorgaben und Konventionen:

- > Zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UN Global Compact)
- > UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte
- > OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
- > OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten
- > Konventionen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), insbesondere

die Grundrechte bei der Arbeit

- > Leitprinzipien der Initiative Drive Sustainability

Geschäftspartner verpflichten sich durch die Zusammenarbeit mit dem Audi Konzern<sup>2</sup> dazu, den CoCGP einzuhalten und zum Beispiel alle Beschäftigten gleich zu behandeln sowie arbeitsbezogene Rechte wie Vereinigungsfreiheit, Arbeits- und Gesundheitsschutz oder gesetzlich geregelte Arbeitszeiten anzuerkennen. Außerdem verurteilt der CoCGP jegliche Form von moderner Sklaverei oder Kinderarbeit und lehnt jede Form von Diskriminierung nach Alter, Herkunft, Geschlecht oder anderen Aspekten ab.

### Meldekanäle für potenzielle Verstöße

Mögliche Verstöße gegen den CoCGP können von sämtlichen Stakeholdern – etwa Mitarbeitenden der Zulieferunternehmen oder zivilgesellschaftlichen Akteuren – über diverse Meldekanäle kundgetan werden. Mithilfe des sogenannten Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM) können Meldungen jederzeit und auf Wunsch auch anonym über verschiedene Kanäle an den Audi Konzern adressiert werden: per E-Mail, via Online-Meldekanal sowie seit November 2024 auch mittels telefonischer Sprachnachricht und über die App „Speak-Up – Listen for a change“. Die Meldekanäle sind über die Audi Website zum Hinweisgebersystem aufrufbar. Als externe Meldestelle steht zudem eine Ombudsperson zur Verfügung.

In den Verfahrensgrundsätzen zum Beschwerdemechanismus des Audi Konzerns sind unter anderem die Vertraulichkeit sowie der Schutz von hinweisgebenden Personen vor Diskriminierung und Repressalien festgelegt. Im Berichtszeitraum wurden mittels des SCGM 213 Hinweise auf Verstöße im Volkswagen-Konzern bearbeitet.

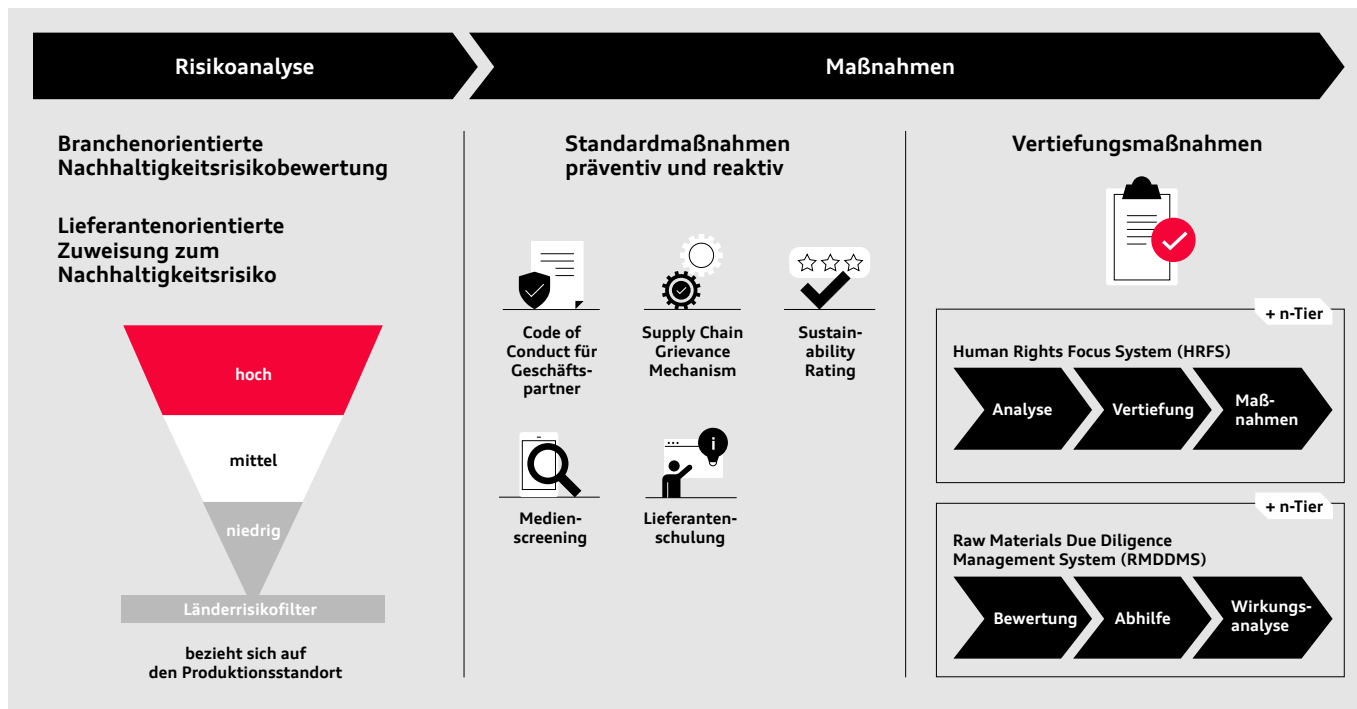
### Sustainability Rating

Ein zentrales Instrument, um die Einhaltung der Nachhaltigkeitsanforderungen des Audi Konzerns<sup>2</sup> an Lieferanten risikobasiert zu prüfen, ist das Nachhaltigkeitsrating, auch Sustainability Rating oder S-Rating genannt. Das S-Rating ist ein einheitliches Instrument des Volkswagen-Konzerns, mit dem die Nachhaltigkeitsperformance relevanter

>



<sup>2</sup> AUDI AG und ausgewählte Tochtergesellschaften, festgelegt durch interne Richtlinien



Lieferanten in den Bereichen Umwelt, Soziales und Integrität geprüft wird und in weiteren Schritten Risiken abgeschwächt werden sollen. Es ist unmittelbar vergaberelevant. Das S-Rating-Ergebnis wird in drei Kategorien aufgeteilt: Lieferanten mit einem A- oder B-Rating erfüllen die Anforderungen des Volkswagen-Konzerns in ausreichendem Umfang und sind somit vergabefähig. Erfüllt ein Zulieferunternehmen die Anforderungen nicht (C-Rating), so ist es grundsätzlich nicht vergabefähig. Dadurch besteht ein direkter Anreiz für Lieferanten, ihre Nachhaltigkeitsperformance zu verbessern.

Grundlage des Ratings ist eine Selbstausskunft, der sogenannte Self-Assessment Questionnaire (SAQ) – ein standardisierter Fragebogen, der im Rahmen der Initiative Drive Sustainability zusammen mit mehreren Automotive-Partnerunternehmen erarbeitet wurde. Ziel ist es, Defizite zu identifizieren und Verbesserungen durch konkrete Hinweise an die Lieferanten anzustoßen. Mögliche Abweichungen von den geforderten Anforderungen aktiv abzustellen, ist Aufgabe der Lieferanten. Im SAQ sind bestimmte Angaben zu Managementsystemen und Richtlinien zu machen. Ein Beispiel: Ab einer Standortgröße von 100 Mitarbeitenden müssen produzierende Lieferanten ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nachweisen.

Ergibt sich aus der Prüfung des SAQ beispielsweise in Kombination mit einem Länderrisikoscore ein erhöhtes Risiko, kann eine Vor-Ort-Prüfung beim Zulieferer durchgeführt werden. Ein solches Audit dauert rund acht Stunden und umfasst diverse Prüfungsschwerpunkte, darunter Kinderarbeit, Lieferkettenmanagement, Arbeitszeiten und Umgang mit Gefahrstoffen. Im Bereich Entlohnung prüft ein Auditor unter anderem in Dokumenten und durch Mitarbeitenden-Interviews, ob Beschäftigte in der Lieferkette einen Nachweis über ihre Gehaltszahlungen erhalten, ob es zu unrechtmäßigen Gehaltsabzügen kommt oder ob Vorgaben zur Entlohnung von Überstunden missachtet werden.

Nach erfolgter Prüfung wird ein finaler Bericht erstellt, der Corrective Action Plan (CAP), den der auditierte Lieferant und der Prüfer unterschreiben. Die dort festgelegten Verbesserungsmaßnahmen sind innerhalb bestimmter Fristen umzusetzen. Die Umsetzung muss dokumentiert werden und wird bei größeren Verstößen mithilfe von Re-Audits überprüft. Sind die Verbesserungsmaßnahmen nicht erfolgreich, kann die Zusammenarbeit mit dem betroffenen Lieferanten im äußersten Fall beendet werden. Weitere Informationen finden sich im S-Rating Info Hub.

Ergänzend zu den bestehenden Vor-Ort-Prüfungen hat die AUDI AG zusammen mit weiteren Automobilunternehmen im Rahmen der Responsible Supply Chain Initiative (RSCI) einen weiteren, branchenweit gültigen Prüfstandard entwickelt. Dieses Third-Party-Vor-Ort-Audit wird sukzessive bei der AUDI AG und im Volkswagen-Konzern umgesetzt und soll perspektivisch die bestehenden Vor-Ort-Prüfungen ablösen.

Seit der Einführung des S-Ratings bis zum Ende des Berichtszeitraums haben mehr als 19.000 direkte Lieferanten des Volkswagen-Konzerns einen SAQ abgeschlossen. 8.093 Lieferanten konnten laut Rückmeldungen ihre Nachhaltigkeitsleistung durch gezielte Maßnahmen verbessern.

**Medien screening und Lieferantenschulungen**

Zusätzlich zu den genannten Maßnahmen setzt der Audi Konzern<sup>2</sup> für Lieferanten mit einem mittleren oder hohen Risikoprofil ein Medien screening als Standardmaßnahme ein, um auf möglicherweise eintretende Risiken aufmerksam zu werden. Trainings direkter Lieferanten zu Nachhaltigkeitsstandards in der Lieferkette, wie zum Beispiel zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Themen, runden den Maßnahmenkatalog ab.

<sup>2</sup> AUDI AG und ausgewählte Tochtergesellschaften, festgelegt durch interne Richtlinien

## Systematischer Ansatz für Sorgfaltspflichten in der vorgelagerten Lieferkette

Zusätzlich zu den Standardmaßnahmen für eine verantwortungsvolle Lieferkette, wie dem CoCGP, dem S-Rating, dem Medienscreening und dem Supply Chain Grievance Mechanism, gibt es vertiefende Maßnahmen sowohl für direkte Zulieferunternehmen als auch für die vorgelagerten Lieferanten (sog. n-Tier) in den global verzweigten Lieferketten. Vertiefende Maßnahmen sind insbesondere das Human Rights Focus System (HRFS) und das Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS).

### Human Rights Focus System (HRFS)

Das HRFS ist ein spezifischer Managementansatz, um systematische Auffälligkeiten in der Lieferkette festzustellen – durch die Nutzung interner Daten aus S-Rating, SCGM oder aus Vor-Ort-Prüfungen sowie durch die Auswertung von externen Informationen aus Studien und von NGOs. Damit werden menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken identifiziert und bearbeitet, die einer tiefgehenden Analyse bedürfen. Im Jahr 2023 wurden auf diese Weise drei Fokusthemen für den Volkswagen-Konzern identifiziert und im Berichtsjahr weiter bearbeitet: Zwangsarbeit, existenzsichernde Löhne und Lieferantenmanagement. Das grundsätzliche Vorgehen zur Bearbeitung von Fokusthemen sieht immer zunächst eine strukturierte Untersuchung der Ursachen vor, um basierend auf den Ergebnissen Maßnahmen zu entwickeln und dann zu implementieren.

Die AUDI AG arbeitet zusammen mit Volkswagen am Fokusthema existenzsichernde Löhne. Der CoCGP fordert Lieferanten auf, ihren Beschäftigten einen angemessenen Lohn zu zahlen. Dieser Lohn soll mindestens die Grundbedürfnisse der Beschäftigten decken und einen angemessenen Lebensunterhalt für die Beschäftigten und ihre Familien ermöglichen. Dies umfasst ausreichende Ernährung, Bekleidung und Unterbringung sowie eine stetige Verbesserung der Lebensbedingungen. Im Jahr 2024 wurde eine Berechnungsmethodik im Konzern für existenzsichernde Löhne in der Lieferkette erarbeitet. Es wurde zudem analysiert, welche branchen- oder länderspezifischen Risiken einem existenzsichernden Lohn entgegenstehen. Die Erkenntnisse der Analyse sollen durch geeignete Maßnahmen schrittweise in

## Menschenrechte im Fokus

Die Achtung und Einhaltung von Menschenrechten ist für den Audi Konzern seit vielen Jahren Teil der unternehmerischen Verantwortung. Sie ist in den verbindlichen Audi Verhaltensgrundsätzen ([Audi Code of Conduct](#)) und im CoCGP ebenso verankert wie im Compliance-Management-System und den Nachhaltigkeitsanforderungen an die globalen Lieferketten. Audi steuert das Thema Wirtschaft und Menschenrechte aus der Compliance-Abteilung heraus – mit vielen Schnittstellen zu Experten und Fachbereichen im gesamten Unternehmen.

Seit 2023 kontrolliert der Menschenrechtsbeauftragte des Audi Konzerns die Achtung der Menschenrechte innerhalb des Konzerns und entlang der Lieferkette. Er und sein Team überprüfen, analysieren und überwachen menschenrechtsrelevante Aktivitäten des Audi Konzerns.

Bereits 2023 hat das Unternehmen die [Grundsatzzerklärung zur Achtung und Einhaltung der Menschenrechte](#) umfassend aktualisiert und an die Erfordernisse des LkSG angepasst. Eine Überprüfung der Inhalte findet seither jährlich statt. Des Weiteren veröffentlichte die AUDI AG im Juni 2024 erstmals ihren [Bericht über die Erfüllung der Sorgfaltspflichten](#) gemäß LkSG. Darüber hinaus stellt Audi jährlich ein Statement zu getroffenen Maßnahmen und Managementansätzen zur Vermeidung von Formen moderner Sklaverei ([Slavery and Human Trafficking Statement](#)) auf der Unternehmenswebsite zur Verfügung.

Zu den weiteren Ansätzen der Menschenrechtsarbeit zählt unter anderem ein „Expertenkreis Menschenrechte“ mit je einem Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft und supranationalen Institutionen, den der Menschenrechtsbeauftragte ins Leben gerufen hat. Der Kreis tagt mindestens viermal jährlich und berät das Unternehmen zu ausgewählten Aspekten der Audi Menschenrechtsstrategie und deren Umsetzung sowie zu konkreten Fragestellungen und Herausforderungen.

Bei On-Site Visits überprüft der Menschenrechtsbeauftragte die Einhaltung der aus dem LkSG resultierenden Verpflichtungen vor Ort, im Berichtsjahr beispielsweise bei Audi México und Audi Hungaria. Die Mitarbeitenden des Audi Konzerns erwerben über ein Selbstlernangebot und in einem verpflichtenden Online-Training Wissen zur Wahrung von Menschenrechten. Mit Stakeholdern erfolgt der fachliche Austausch unter anderem im jährlichen Stakeholder-Dialog Menschenrechte.



Mehr finden Sie auf [audi.com](http://audi.com)

die Standardprozesse der Beschaffung integriert werden. Beispiel hierfür ist die Berücksichtigung existenzsichernder Löhne als Untergrenze in Lohnkalkulationen.

### Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS)

Über das RMDDMS werden menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken in Rohstofflieferketten adressiert. In den Förderungs- und Herstellungsprozessen bestimmter Rohstoffe ist das Risiko für Verletzungen von Audi Nachhaltigkeitsstandards besonders hoch, sei es durch Diskriminierung oder unzureichende Arbeitsschutzvorkehrungen. 18 Rohstoffe,

wie Kobalt, Kupfer oder Aluminium, werden vom Volkswagen-Konzern als besonders risikobehaftet eingestuft und im RMDDMS gezielt behandelt. Dabei wird nach 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](#) gearbeitet. Außerdem werden risikobasiert Audits auch bei n-Tier-Lieferanten durchgeführt.

Die AUDI AG ist im Volkswagen-Konzern für die Rohstoffe Aluminium und Kupfer verantwortlich – und damit konzernweit für die Analyse und Konzeption von

<sup>2</sup> AUDI AG und ausgewählte Tochtergesellschaften, festgelegt durch interne Richtlinien



Maßnahmen, die die Risiken rund um diese Rohstoffe minimieren. Beispielsweise ist die AUDI AG im Kontext ihrer Verantwortung für den Rohstoff Aluminium Mitglied der Aluminium Stewardship Initiative (ASI), die sich aus einem Zusammenschluss verschiedener Stakeholder der Aluminiumindustrie bildete. Ziel ist es, eine verantwortungsvolle Aluminiumgewinnung, -verarbeitung und -nutzung zu fördern. Audi ist der weltweit erste Automobilhersteller, der eine Zertifizierung sowohl nach „ASI Performance Standard“ (2018) als auch nach „ASI Chain of Custody Standard“ (2021) erreicht hat.

Status, Fortschritt und Ziele des RMDDMS werden jährlich im Responsible Raw Materials Report berichtet; auch die Mitarbeit in zahlreichen Brancheninitiativen, wie der ASI oder The Copper Mark, wird dort detailliert beschrieben.

Im Zusammenspiel all dieser Standard- und vertiefenden Maßnahmen können menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken erkannt und angemessen adressiert werden. /

## Procurement with Purpose für diverse Lieferketten

Im Rahmen von Procurement with Purpose möchte der Audi Konzern<sup>2</sup> diversere Lieferketten unterstützen. Potenzielle neue Partner werden anhand von zwei Kriterien identifiziert. Erstens: Sie können einen Mehrwert auf sozialer Ebene schaffen, indem sie Lösungsangebote für gesellschaftliche oder ökologische Herausforderungen bieten (Social Businesses). Und zweitens: Sie werden von Angehörigen wirtschaftlich unterrepräsentierter Gruppen (Minority Owned Businesses) geleitet, wie Frauen, Menschen mit Behinderung oder Mitgliedern der LGBT\_IQ<sup>3</sup>-Community.

Die Bedarfe im Unternehmen werden dann im Rahmen eines Matching-Prozesses mit dem Angebot der Lieferanten abgeglichen, um Potenziale für eine Zusammenarbeit zu identifizieren. 2024 beauftragte der Audi Konzern<sup>2</sup> international Lieferanten aus dem Bereich Social Businesses, etwa bei Audi Hungaria, Italdesign oder Lamborghini.

Weitere Akzente für Procurement with Purpose im Berichtsjahr setzten Mitgliedschaften in der European LGBTIQ+ Chamber of Commerce, die sich aus Beschaffungsperspektive für die Vielfalt sexueller und geschlechtlicher Identitäten engagiert, oder im Netzwerk WEConnect International, das für gerechtere Chancen von Frauen im Geschäftsleben aktiv ist.

## Kennzahlen

### Verantwortung in der Lieferkette

	Einheit	2024	2023	2022
Self-Assessment Questionnaire (SAQ): direkte Lieferanten mit abgeschlossenem SAQ <sup>4</sup>	Anzahl	> 19.000	> 14.900	> 16.000
Self-Assessment Questionnaire (SAQ): Anteil der neuen Lieferanten, die anhand von Sozial- und Umweltkriterien bewertet wurden <sup>4</sup>	Prozent	20	26	12
S-Rating: Umsatzanteil der direkten Lieferanten mit positivem S-Rating (A- und B-Rating) am Gesamtbeschaffungsvolumen <sup>4</sup>	Prozent	83	79	75
Audits (vor Ort): Anzahl der durchgeführten Audits im Rahmen des S-Ratings <sup>4</sup>	Anzahl	85	89	252
Training und Zertifizierung: direkte Lieferanten, die Schulungen zum Thema Nachhaltigkeit erhalten haben <sup>4</sup>	Anzahl	> 9.800	> 7.700	> 2.900
Training und Zertifizierung: Mitarbeitende der Beschaffung der AUDI AG, die an Qualifizierungsmaßnahmen zum Thema Nachhaltigkeit teilgenommen haben	Anzahl	305	621 <sup>5</sup>	–

<sup>2</sup> AUDI AG und ausgewählte Tochtergesellschaften, festgelegt durch interne Richtlinien

<sup>3</sup> Lesbian, Gay, Bisexual, Transgender, Intersex, Queer. Der Unterstrich \_ bei LGBT\_IQ symbolisiert die Bandbreite der Transgender.

<sup>4</sup> innerhalb des Volkswagen-Konzerns

<sup>5</sup> Trainings für Mitarbeitende der Beschaffung der AUDI AG werden bereits seit 2019 angeboten. Die Aufnahme der Kennzahl erfolgte erstmalig im Audi Report 2023.



GRI 418

# Verantwortungsbewusste Digitalisierung

Audi treibt die Digitalisierung konsequent und verantwortungsbewusst voran – sowohl im Fahrzeug und beim Erlebnis für Kunden als auch in der Produktion und in Unternehmensprozessen.

**D**igitalisierung und Vernetzung beeinflussen den Alltag von Milliarden Menschen und betreffen alle Glieder der Wertschöpfungskette. Sie sind Treiber für technologische Weiterentwicklungen und die Gestaltung effizienter Arbeitsprozesse.

Die zunehmende Digitalisierung von Diensten und Funktionen im Fahrzeug ermöglicht nicht nur neue Serviceangebote und nützliche Ausstattungselemente, sondern auch, dass Mobilität persönlicher und smarter wird. Kunden legen vermehrt Wert auf digitale Services und Funktionen, die auf ihre persönlichen Bedürfnisse zugeschnitten sind – das ist ein wichtiger Kaufgrund. Digitalisierung kann zudem

dazu beitragen, Unfallrisiken zu verringern, etwa in Form von assistiertem, teil- und perspektivisch vollautomatisiertem Fahren sowie der zunehmend stärkeren Vernetzung von Fahrzeugen mit der Umwelt. Zudem fördert Digitalisierung die Gestaltung effizienter Arbeitsprozesse, zum Beispiel im Bereich der Produktion und Logistik.

## Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens steht folgendes SDG:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 160](#).

Für die gesamte Wertschöpfungskette gilt: Zunehmende Digitalisierung bedeutet zunehmender Austausch von Daten. Der verantwortungsbewusste Umgang mit Daten hat für Audi höchste Priorität.

## Digitalisierung von Diensten und Funktionen im Fahrzeug

Die vernetzten Modelle der Marke Audi bieten Kunden ein breites Angebot an digitalen Services, die für mehr Komfort und mehr Sicherheit sorgen können. Vier Beispiele aus dem Berichtsjahr:

> Deutlich ausgebaut und komfortabler gemacht hat Audi die Sprachbedienung mit dem [Audi assistant](#)<sup>1</sup>, dem

<sup>1</sup> Die Verfügbarkeit ist abhängig von Fahrzeugmodell und Modelljahr. Bestandteil von Audi connect Navigation & Infotainment (IT3). Die Sprachenverfügbarkeit ist länderabhängig. Über die Länder- und Sprachenverfügbarkeiten informieren Sie sich bitte bei einem Audi Partner bzw. im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de). Weiterführende Informationen zum Audi assistant unter [www.audi.de/technologie](http://www.audi.de/technologie).

selbstständig lernenden Sprachassistenten in aktuellen und zukünftigen Modellen<sup>2</sup>. Insassen können in natürlicher Sprache mit dem Auto interagieren, das Infotainment, die Navigation und die Klimatisierung steuern oder allgemeine Wissensfragen stellen.<sup>1</sup> Dazu können Passagiere den Assistenten wie gewohnt mit „Hey Audi“ oder über die Push-to-talk-Taste am Lenkrad aktivieren und die gewünschte Frage stellen. Der Audi assistant<sup>1</sup> erkennt automatisch, ob eine Fahrzeugfunktion ausgeführt, ein Ziel gesucht oder zum Beispiel eine Wettervorhersage abgerufen werden soll. Dabei ist er auf Wunsch proaktiv und lernt aus dem laufenden Nutzerverhalten: Bestimmte wiederkehrende Bedienabläufe werden erkannt und automatisiert, wie zum Beispiel die Nutzung der Sitzklimatisierung ab gewissen Außentemperaturen. Der Audi Q6 e-tron, der Audi A6 e-tron und der neue Audi A5 sowie zukünftige Modelle mit der Elektronikarchitektur E<sup>3</sup> 1.2 verfügen zudem über eine Verbindung zu ChatGPT<sup>3</sup> – einer auf künstlicher Intelligenz (KI)

basierenden Chatbot-Lösung – als Erweiterung des Audi assistant<sup>1</sup>. Wenn das Audi System beispielsweise allgemeine Wissensfragen nicht beantworten kann, werden diese an ChatGPT<sup>3</sup> weitergeleitet. Für Fahrer und Insassen geschieht dies nahtlos, da alle Funktionen in den Audi assistant<sup>1</sup> integriert sind. ChatGPT<sup>3</sup> ist auch für Audi Modelle, die mit dem Modularen Infotainment-Baukasten der dritten Generation (MIB 3) ausgestattet sind, ab Modelljahr 2021 verfügbar.<sup>4</sup>

- > Dank der neuen Elektronikarchitektur E<sup>3</sup> 1.2 ist die Digitalisierung im Fahrzeug für Audi Kunden direkter erlebbar als je zuvor. Im Berichtsjahr neu vorgestellt: das Augmented-Reality-Head-up-Display (AR-HuD)<sup>5</sup> der zweiten Generation, zum Beispiel im Audi Q6 e-tron.<sup>6</sup> Für den Fahrer wird der Eindruck erzeugt, die gezeigten Elemente im AR-HuD würden in bis zu 200 Metern Entfernung schweben und unmittelbar mit Elementen in der Umwelt interagieren. So kann er Anzeigen, wie etwa Navigationshinweise, Fahrerassistenzsysteme oder Musiktitel,

schnell erfassen. Technisch ermöglichen dies eine nach vorn geneigte Bildebene sowie ein hoher virtueller Bildabstand.

- > Intelligente Systeme finden nicht nur bei Assistenz- und Infotainmentsystemen zunehmend Anwendung, sondern auch im Rahmen des Batteriemangagements: Das intelligente Thermomanagement der Hochvolt(HV)-Batterie, das Audi für Fahrzeuge auf der Premium Plattform Electric, beispielsweise für den Audi Q6 e-tron, entwickelt hat, liefert einen wesentlichen Beitrag zu einer bestmöglichen Ladeperformance und längeren Lebensdauer der HV-Batterie. Das System arbeitet prädiktiv, reagiert also im Voraus. Auf Basis von Daten aus dem Abfahrstimer, der Navigationseingabe, dem Streckenverlauf und dem Nutzungsverhalten des Audi Kunden bereitet das Thermomanagement die HV-Batterie auf den Ladevorgang vor. Die HV-Batterie befindet sich im idealen Temperaturfenster, wenn das Fahrzeug die Ladesäule erreicht, und ermöglicht so kurze Ladezeiten. Zudem >



AR-HuD<sup>6</sup> im Audi Q6 e-tron: Die Anzeigen sind schnell erfassbar, ohne den Fahrenden zu irritieren.

<sup>1</sup> Die Verfügbarkeit ist abhängig von Fahrzeugmodell und Modelljahr. Bestandteil von Audi connect Navigation & Infotainment (IT3). Die Sprachenverfügbarkeit ist länderabhängig. Über die Länder- und Sprachenverfügbarkeiten informieren Sie sich bitte bei einem Audi Partner bzw. im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de). Weiterführende Informationen zum Audi assistant unter [www.audi.de/technologie](http://www.audi.de/technologie).

<sup>2</sup> weiterführende Informationen bei einem Audi Partner bzw. im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de)

<sup>3</sup> Bestandteil von Audi connect Navigation & Infotainment (IT3). Die Sprachenverfügbarkeit ist länderabhängig. Über die Länder- und Sprachenverfügbarkeiten informieren Sie sich bitte bei einem Audi Partner bzw. im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de). Weiterführende Informationen zum Audi assistant unter [www.audi.de/technologie](http://www.audi.de/technologie). ChatGPT wird bereitgestellt über Microsoft Azure® OpenAI Service. Microsoft, Azure und ihre Logos sind eingetragene Markenzeichen der Microsoft Corporation in den Vereinigten Staaten von Amerika und/oder anderen Ländern. Der Name „OpenAI“ und die Marke ChatGPT sind Eigentum von OpenAI. Technologiebedingt kann bei KI-Systemen eine fehlerhafte Informationswiedergabe nicht vollständig ausgeschlossen werden. Bei fahrzeugbezogenen Fragen ist im Zweifelsfall immer das Bordbuch zu konsultieren.

<sup>4</sup> Die Integration von ChatGPT in Audi Modelle, die mit dem Modularen Infotainment-Baukasten der dritten Generation (MIB 3) ausgestattet sind, ab Modelljahr 2021 und mit gültiger Lizenz für Audi connect Navigation & Infotainment (plus) (IT3), erfolgt automatisch und bedarf keiner Aktion durch Audi Kunden. Weiterführende Informationen bei einem Audi Partner bzw. im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de).

<sup>5</sup> Die Nutzung des Head-up-Displays ist mit polarisierenden Sonnenbrillengläsern eingeschränkt.

<sup>6</sup> Diese Funktion ist für die Audi Q6 e-tron Baureihe optional konfigurierbar und gegen Aufpreis erhältlich. Weiterführende Informationen im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de).



überwacht das Thermomanagement über die gesamte Lebensdauer der HV-Batterie deren Temperatur, um auch dann, wenn das Fahrzeug steht, den Akku zugunsten einer längeren Lebensdauer im optimalen Temperaturbereich zu halten – etwa bei heißen oder sehr kalten Außentemperaturen.

- > Das dynamische Interaktionslicht (IAL<sup>6</sup>), unter anderem im Audi Q6 e-tron, unterstützt die Interaktion des Fahrzeugs mit den Insassen: Das Leuchtenband aus 84 LEDs umspannt den Innenraum sowie das Cockpit und bietet drei Funktionen: Es unterstützt beim Thema Sicherheit, indem es die Blinkfunktion zusätzlich im Innenraum visualisiert. Weiterhin zeigt es den Batterieladestand sowie den Fortschritt eines Ladevorgangs an. Schließlich inszeniert es den Innenraum unter anderem mit einer Welcome-Funktion und leuchtet beim Ver- und Entriegeln des Fahrzeugs auf.

### Transformation zu einer softwarezentrierten Organisation

Elektrisches sowie automatisiertes und hochvernetztes Fahren spielen in der Automobilindustrie eine zunehmend wichtige Rolle. Zudem legen Kunden vermehrt Wert auf digitale Services und Funktionen, die auf ihre persönlichen Bedürfnisse zugeschnitten sind. Entsprechend kommen immer mehr softwarebasierte Elemente im Fahrzeug zum Einsatz. Dies erfordert ein Umdenken im Fahrzeugentwicklungsprozess: Statt Hardwarekomponenten wie Karosserie, Antrieb und Fahrwerk rücken Kundenfunktionen in den Fokus. Beim sogenannten Software-Defined Vehicle (SDV) wird daher bei der Fahrzeugentwicklung von der Software und digitalen Funktionalität hin zur Hardware gedacht.

## Verantwortungsvoller Umgang mit KI

Im Berichtsjahr 2024 wurde die neue Organisationseinheit „Data Driven Enterprise“ etabliert. Sie entwickelt die digitale Unternehmens- und Transformationsstrategie weiter und steuert zentral das Daten- und KI-Strategie-Programm bei Audi. Das Aufgabengebiet umfasst unter anderem die Vorgabe von strategischen Leitplanken sowie die Steuerung der Erfüllung von gesetzlichen Anforderungen für die Daten- und KI-Nutzung in den unterschiedlichen Unternehmensbereichen. Zusätzlich ist die Organisationseinheit zentraler Ansprechpartner und Impulsgeber für die regelkonforme Verwendung von Daten und KI im Unternehmen.

Um darüber hinaus Mitarbeitenden im alltäglichen Umgang mit KI Unterstützung zu bieten, hat Audi Leitlinien zum verantwortungsvollen Umgang mit KI erstellt. Mit den darin enthaltenen drei Leitprinzipien „Respekt“, „Sicherheit“ und „Transparenz“ orientiert sich Audi an den „Ethik-Leitlinien für eine vertrauenswürdige KI“ der Europäischen Union. Diese Leitlinien werden durch interne Regelungen sowie wirksame Managementsysteme in die Geschäftspraxis überführt. Weiterführende Informationen im Kapitel Compliance & Integrität.

Für mehr Tempo in der Entwicklung und einen klaren Fokus auf Software hat sich Audi strukturell neu ausgerichtet. Mit der Transformation der Technischen Entwicklung verdeutlicht die AUDI AG, wie sie ihre Umgestaltung zu einer softwarezentrierten Organisation vorantreibt. Hierzu zählt auch die zum 1. Januar vollzogene Eingliederung des im Berichtsjahr neu gegründeten Vorstandsressorts „Innovation und Software-Defined Vehicle“ in die Technische Entwicklung unter der Leitung von Geoffrey Bouquot.

Darüber hinaus wird die AUDI AG zukünftig von dem Joint Venture des Volkswagen-Konzerns mit dem US-amerikanischen Automobilhersteller Rivian profitieren. Die Partnerschaft soll die Softwareentwicklung beschleunigen sowie die Software-Defined-Vehicle-Architekturen der nächsten Generation entwickeln, die bei

verschiedenen Marken des Volkswagen-Konzerns eingesetzt werden können. Ziel ist es, den Kundennutzen in Bezug auf Innovation, skalierbare Architekturen und Kosteneinsparungspotenziale für beide Seiten zu stärken sowie die Kosteneffizienz in Forschung und Entwicklung zu steigern. Zudem ergänzen sich Rivians Software- und Elektro-Hardware-Technologie mit der globalen Reichweite und der Fahrzeugplattformkompetenz des Volkswagen-Konzerns.

Cariad bleibt weiterhin wichtiger Partner für Audi im Volkswagen-Konzern und wird sich deutlich stärker auf die Entwicklung von markenübergreifenden Softwarelösungen in den Bereichen automatisiertes Fahren, Infotainment sowie Cloud, Connectivity und Daten konzentrieren.

### Einsatz von KI in Unternehmensprozessen

Künstliche Intelligenz ist eine Schlüsseltechnologie und kann in verschiedenen Unternehmensbereichen von Audi dazu beitragen, Prozesse zu optimieren sowie Komplexität zu reduzieren. Allein in der Produktion und Logistik wurden mehr als 100 KI-Anwendungsfälle in unterschiedlichen Reifegraden identifiziert, diese reichen vom Ideenstatus über die Erprobung bis zum Serienbetrieb. Aber auch in administrativen Unternehmensbereichen wird KI genutzt.

- > IRIS (Intelligent Recognition and Inspection System) überprüft mit einer bildverarbeitenden KI in der Fahrzeugmontage



IRIS: Das Kamerasystem mit bildverarbeitender KI spart wertvolle Produktionszeit.

<sup>6</sup> Diese Funktion ist für die Audi Q6 e-tron Baureihe optional konfigurierbar und gegen Aufpreis erhältlich. Weiterführende Informationen im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de).

Aufkleber an Bauteilen eines Fahrzeugs, die Kunden darüber informieren, wo zum Beispiel ein Kindersitz angebracht werden kann. Eine Kamera nimmt Bilder der Aufkleber auf, während die KI im Hintergrund auswertet, ob etwa das Label auf dem richtigen Bauteil klebt und ob Inhalt und Sprache für das Zielland des Fahrzeugs korrekt sind. Bislang erfolgt die manuelle Kontrolle der Label durch Mitarbeitende in der Fertigung mit höherem Zeitaufwand. IRIS verhilft zu einer voraussichtlichen Zeitersparnis in der Produktion pro Fahrzeug von etwa einer Minute. Aktuell wird IRIS in die Produktion in Ingolstadt und Neckarsulm integriert und erprobt. Der Serieneinsatz startet in Kürze.

- Für administrative Bereiche der AUDI AG wurde ein Baukastenprinzip für Chatbots, sogenannte LLM<sup>7</sup> Blueprints, entwickelt. Ein LLM Blueprint besteht aus Programmierungsbausteinen, die in verschiedenen individuellen Chatbots zum Einsatz kommen können. So müssen gewisse Funktionen, beispielsweise Konnektoren zu Datenquellen, nicht immer wieder neu erstellt werden und können auf bereits Vorhandenes aufbauen. Mit den LLM Blueprints gibt es eine universelle Lösung für individuelle, effiziente und einfach zu skalierende Chatbots in den Fachbereichen. Eine Reihe fachspezifischer Chatbots auf Basis der LLM Blueprints sind bereits im Einsatz: Zum Beispiel unterstützt der „Audi Service Desk Chatbot“ Mitarbeitende bei Fragen rund um die IT und der „Regelungswelt-Chatbot“ auf Basis zahlreicher Dokumente in der Audi Regelungswelt.

### Verpflichtungen und Leitlinien bei Datenschutz und Datensicherheit

Ob Kunden-, Fahrzeug- oder Unternehmensdaten: Der gewissenhafte Umgang mit Daten ist Teil der unternehmerischen Verantwortung der AUDI AG und er ist in Unternehmensrichtlinien sowie in den [Audi Verhaltensgrundsätzen](#) verankert. Im Fokus dabei: Informationssicherheit und Datenschutz.

Im Bereich der Informationssicherheit erfüllt Audi hohe Qualitätsstandards,

entwickelt seine Sicherheitssysteme kontinuierlich weiter und setzt auf ein hohes Maß an Sicherheitsbewusstsein aller Mitarbeitenden. So will das Unternehmen Angriffen auf die IT-Landschaft bestmöglich vorbeugen, sie frühzeitig erkennen und deren Folgen so gering wie möglich halten. Dies ist im Rahmen einer IT-Security-Strategie verankert und über Ziele definiert. Dabei erfüllt Audi die gesetzlichen Anforderungen umfassend.

Weltweite Standards zur Informationssicherheit sind für Audi maßgebend – zum Beispiel die der ISO/IEC-27000-Reihe, auf Basis derer Audi ein effektives Information Security Management System (ISMS, dt.: Managementsystem für Informationssicherheit) implementiert hat. Das ISMS zielt darauf ab, die Informationssicherheit innerhalb der Organisation durch geeignete technische und organisatorische Maßnahmen zu gewährleisten. Die AUDI AG betreibt für alle Geschäftsbereiche und alle Standorte ein ISMS. Darüber hinaus ist ein

## Audi baut Hochfrequenzzentrum

Neue Autos sind heute vollvernetzt und kommunizieren mit anderen Fahrzeugen und ihrer Umgebung. Vielfältige Technologien (u. a. WLAN, Bluetooth, 5G) bedingen teilweise über 30 Antennensysteme und eine Vielzahl hochmoderner Steuergeräte im Auto. Auch Funktionen wie autonomes Fahren oder Over-the-Air-Updates (OTA-Updates) werden maßgeblich durch Funkssysteme unterstützt. Diese Systeme zu prüfen, zu optimieren, sie bestmöglich aufeinander auszurichten und die Störfestigkeit in einem elektromagnetischen Umfeld zu gewährleisten, wird die Aufgabe der Mitarbeitenden im neuen Hochfrequenzzentrum sein, das Audi seit Oktober 2024 auf dem Gelände der Technischen Entwicklung in Ingolstadt baut.

ISMS innerhalb der Markengruppe Progressive an allen Standorten etabliert. Auch für die Lieferkette der AUDI AG sind Anforderungen in Bezug auf die Umsetzung von Informationssicherheit bzw. eines angemessenen ISMS definiert und vertraglich verankert. Damit verfügt das Unternehmen für den Bereich der Informationssicherheit dauerhaft über wirksame und nachvollziehbare Steuer- und Kontrollmechanismen.

Ebenso essenziell für Audi ist der Schutz der Fahrzeuge vor Cyber-Security-Bedrohungen. Die AUDI AG hat das Automotive Security Management System (ASMS) implementiert und erfüllt damit die gesetzliche Regulatorik. Ziel des ASMS ist, Cyber-Security-Risiken der Fahrzeuge über ihren gesamten Lebenszyklus zu minimieren und sichere sowie nachvollziehbar dokumentierte Software-Updates zu ermöglichen. Das ASMS teilt sich hierbei in das Cyber Security Management System (CSMS) und das Software Update Management System (SUMS).

Um den Schutz personenbezogener Daten zu gewährleisten, hat Audi ein Datenschutzmanagementsystem eingeführt (DSMS). Verarbeitungen von personenbezogenen Daten werden über das Datenschutzmanagementsystem permanent erfasst, datenschutzrechtlich bewertet und es werden gegebenenfalls notwendige technische und organisatorische Maßnahmen zum Schutz der personenbezogenen Daten umgesetzt. Audi entwickelt das DSMS kontinuierlich weiter. Bestandteile des DSMS sind zum Beispiel das Führen eines Verfahrensverzeichnis, interne Meldeprozesse bei Datenschutzverstößen, die Gewährleistung von Betroffenenrechten oder die Etablierung eines angemessenen Risikomanagements.

Rechtssicherheit ist ein entscheidender Faktor: Insbesondere beim Umgang mit personenbezogenen Daten erfüllt das Unternehmen die gesetzlichen Anforderungen in Sachen Transparenz, Selbstbestimmung und Datensparsamkeit.<sup>8</sup> Im Jahr 2024 kam es wie auch im Vorjahr bei der AUDI AG zu keiner begründeten Beschwerde in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kundendaten. /

<sup>7</sup> LLM (Large Language Models) sind große Sprachmodelle, die mit riesigen Datenmengen trainiert werden. Diese bilden die technologische Basis für viele moderne Chatbots, wie etwa ChatGPT oder Microsoft Copilot. LLM sind leistungsstarke KI-Modelle, die darauf ausgelegt sind, menschliche Sprache und Bilder zu verstehen und zu generieren.

<sup>8</sup> Transparenz bedeutet, dass Audi die Kunden in geeigneter Weise über den Umgang mit ihren personenbezogenen Daten informiert. Darunter fällt insbesondere, welche personenbezogenen Daten erhoben und verarbeitet werden, welche Zwecke mit der Datenverarbeitung verfolgt werden und ob Daten an Dritte übermittelt werden. Transparenz beinhaltet auch, den Kunden 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. Personenbezogene Daten werden grundsätzlich nur für die spezifischen Zwecke verarbeitet, für die sie ursprünglich erhoben worden sind, und innerhalb des von den Kunden festgelegten Verwendungszwecks. Selbstbestimmung meint, dass Audi Kunden jederzeit selbst bestimmen können, wie und welche Daten genutzt werden. Audi verfolgt zudem das Prinzip der Datensparsamkeit: Das Unternehmen verarbeitet nur die personenbezogenen Daten, die für die Verfolgung eines legitimen Zwecks erforderlich sind. Zudem nutzt die AUDI AG Mechanismen zur Anonymisierung oder Pseudonymisierung personenbezogener Daten.



GRI 416

# Fahrzeugsicherheit



Audi Q6 SUV e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 19,8–16,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

Audi möchte die allgemeine Verkehrssicherheit verbessern. Daher investiert das Unternehmen in die Neu- und Weiterentwicklung der Sicherheit seiner Fahrzeuge und arbeitet an hohen Standards mit dem Ziel, Fahrzeuginsassen und andere Verkehrsteilnehmende zu schützen.

**M**obilität von Personen und Waren ist eine der Voraussetzungen für ein funktionierendes Wirtschaftssystem und prägt Wohlstand sowie Lebensqualität aller Menschen. Gleichzeitig birgt sie Risiken. Im individuellen Personenverkehr gehören dazu sowohl solche, die durch das allgemeine Verkehrsgeschehen entstehen bzw. beeinflusst werden, als auch jene, die durch das jeweilige Verkehrsmittel selbst verursacht werden.

Jedes Jahr sterben laut Weltgesundheitsorganisation (WHO) weltweit etwa 1,2 Mio. Menschen bei Straßenverkehrsunfällen und zwischen 20 und 50 Mio. Menschen erleiden nichttödliche Verletzungen.<sup>1</sup>

Fahrzeugsicherheit kann zum Schutz des Lebens und der Unversehrtheit von Verkehrsteilnehmenden beitragen und damit die allgemeine Verkehrssicherheit erhöhen. Dies schätzen auch Automobilkunden. Für viele gelten Sicherheitsstandards als wichtige Kriterien beim Kauf eines Fahrzeugs.

Die AUDI AG investiert in die Neu- und Weiterentwicklung der Fahrzeugsicherheit und arbeitet an hohen Standards, mit dem Ziel, Fahrzeuginsassen und andere Verkehrsteilnehmende zu schützen. Aktive und passive Sicherheitstechnologien<sup>2</sup> des Unternehmens können einen wesentlichen Beitrag zur Verringerung des Unfall- und Verletzungsrisikos leisten. Im Bereich der aktiven Fahrzeugsicherheit soll dies durch das breite Angebot und die stetige Neu- und Weiterentwicklung von

## 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 160](#).

<sup>1</sup> Quelle: WHO: [road-traffic-injuries](#)

<sup>2</sup> Unter „aktiver Sicherheit“ verstehen Experten alle Elemente eines Fahrzeugs, die helfen können, einen Unfall zu vermeiden. Hierzu gehören neben Fahrwerk, Reifen, Bremsanlage und Lichttechnologie Assistenzfunktionen, die frühzeitig über potenzielle Gefahren informieren, bei akuter Gefahr warnen und, wenn Fahrer nicht rechtzeitig reagieren, auch automatisch notbremsen oder notausweichen. Unter „passiver Sicherheit“ werden Maßnahmen gelistet, welche die Verletzungsgefahr bei einem Unfall mindern oder vermeiden können, zum Beispiel: Sicherheitsgurte und Airbags sowie stabile Fahrgastzellen und energieabbauende Fahrzeugstrukturen.



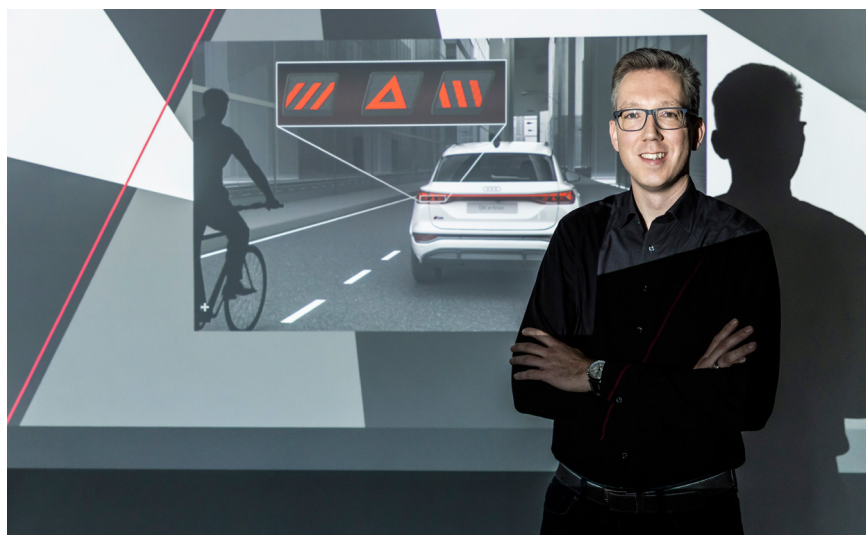
vorausschauenden Assistenz- und Sicherheitssystemen<sup>3</sup> bis hin zum automatisierten und autonomen Fahren<sup>4</sup> erreicht werden. Im Bereich der passiven Sicherheit führen rund 220 Fachleute unter anderem jährlich mehr als 800 aufwendige Crashtests und rund 20.000 virtuelle Unfallsimulationen durch und arbeiten ebenso stetig an neuen und weiterentwickelten Sicherheitsfunktionen.

### Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden steigern

Fahrzeugsicherheit hat bei Audi eine hohe Priorität: Mit den im Berichtsjahr vorgestellten Audi Modellfamilien, wie unter anderem Audi Q6 e-tron und Audi A5, präsentiert das Unternehmen mehrere Neu- und Weiterentwicklungen im Bereich automobiler Sicherheitssysteme.<sup>5</sup>

Mit den digitalen OLED-Heckleuchten der zweiten Generation<sup>6</sup> erweitert Audi den Funktionsumfang und ermöglicht eine zielgerichtete Kommunikation mit dem unmittelbaren Umfeld: Die bereits aus anderen Audi Modellen bekannte Annäherungserkennung<sup>7</sup> wird unter anderem im Audi Q6 e-tron um das Kommunikationslicht erweitert. Es warnt andere Verkehrsteilnehmende vor Unfall- und Pannenstellen. Dazu zeigt das Kommunikationslicht vorausschauend in der digitalen OLED-Heckleuchte neben der regulären Schlusslichtgrafik in kritischen Fahr- oder Verkehrssituationen eine spezifische statische Schlusslichtsignatur mit integrierter Warnsymbolik an. Dieses Assistenzsystem<sup>3</sup> unterstützt also nicht direkt den Audi Fahrer, sondern warnt die dahinter folgenden Verkehrsteilnehmenden.

Im Innenraum bietet das dynamische Interaktionslicht (IAL)<sup>6</sup> eine Vielzahl von Kommunikationsfunktionen und unterstützt so die Interaktion des Fahrzeugs mit den Insassen. Außerdem lassen sich mit dem Augmented-Reality-Head-up-Display<sup>6</sup> der zweiten Generation, unter anderem im Audi Q6 e-tron, Anzeigen wie zum Beispiel Navigationshinweise oder Entertainmentinformationen schneller erfassen. Beide Funktionen können Ablenkungen reduzie-



## Aktive Sicherheitsfunktionen: Fahrerassistenzsysteme der Zukunft

Automatisch notbremsen oder notausweichen, frühzeitig über potenzielle Gefahren informieren und bei akuter Gefahr warnen: Digitalisierung, Vernetzung und neue Technologien sind große Treiber der aktiven Fahrzeugsicherheit. Vier Experten aus der Technischen Entwicklung sprechen über Herausforderungen, Fortschritte und die Gründe, warum und wie alle Verkehrsteilnehmenden davon profitieren.



Mehr finden  
Sie auf [audi.com](https://www.audi.com)

ren und eine noch bessere Konzentration auf das Fahren ermöglichen.

In Bezug auf Fahrerassistenzsysteme<sup>3</sup> stellt Audi eine Vielzahl von Funktionen zur Verfügung, die die Sicherheit im Straßenverkehr für alle Verkehrsteilnehmenden steigern können, indem sie dazu beitragen können, Unfälle zu vermeiden bzw. die Unfallschwere zu reduzieren. Für die aktuellen Audi Modelle, zum Beispiel den Audi Q6 e-tron und den Audi A5, ist der Adaptive Fahrassistent plus optional konfigurierbar. Das Assistenzsystem<sup>3</sup> nutzt

neben verschiedenen Sensoren, wie den Radaren und der Frontkamera, die das Fahrzeugumfeld permanent überwachen, zusätzlich hochauflösende Kartendaten sowie in der Cloud berechnete Schwarmdaten anderer Fahrzeuge. Diese werden von mehreren Hunderttausend Fahrzeugen des Volkswagen-Konzerns anonymisiert erzeugt. Die Fahrzeugflotte sammelt dazu Kartierungsmaterial mit festen Merkmalen des Verkehrsumfelds – wie Begrenzungslinien und Verkehrszeichen – und übermittelt diese automatisch an eine Cloud. Von dort werden diese, individuell

<sup>3</sup> Assistenzsysteme können die Fahrenden bei der Fahraufgabe lediglich innerhalb der jeweiligen Systemgrenzen unterstützen. Die Verantwortlichkeit und die notwendige Aufmerksamkeit für die Bewältigung der Fahraufgabe verbleiben stets bei der fahrenden Person.

<sup>4</sup> In den meisten Ländern ist pilotiertes/automatisiertes Fahren aktuell rechtlich nicht für den Einsatz im öffentlichen Straßenverkehr zugelassen. Generell ist zu beachten, dass Assistenzsysteme die Fahrer bei der Fahraufgabe lediglich innerhalb der jeweiligen Systemgrenzen unterstützen können. Die Verantwortlichkeit und die notwendige Aufmerksamkeit für die Bewältigung der Fahraufgabe verbleiben stets bei der fahrenden Person.

<sup>5</sup> Systeme und Funktionen können teilweise optional konfigurierbar und gegen Aufpreis erhältlich sein.

<sup>6</sup> Diese Funktion ist optional konfigurierbar und gegen Aufpreis erhältlich.

<sup>7</sup> Nähert sich ein Verkehrsteilnehmer einem stehenden Audi von hinten auf weniger als zwei Meter, aktivieren sich alle OLED-Segmente zur Warnung. Fährt der Audi wieder an, erscheint automatisch die ursprüngliche Lichtsignatur. Die Systeme arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen und unterstützen beim Fahren. Die Verantwortlichkeit und die notwendige Aufmerksamkeit im Straßenverkehr verbleiben bei der fahrenden Person.

zugeschnitten, an jene teilnehmenden Audi Fahrzeuge gesendet, die gerade die entsprechenden Abschnitte befahren. Durch die große Anzahl an Fahrzeugen ergibt sich eine immer umfangreichere Datenbasis. Damit unterstützt das System unter anderem beim Beschleunigen, beim Halten von Geschwindigkeiten und Abstand sowie bei der Spurführung.

### Auszeichnungen von Verbraucherschutzorganisationen

Beim Thema Fahrzeugsicherheit strebt Audi stets nach der bestmöglichen Bewertung von externen Verbraucherschutzorganisationen in den verschiedenen Kernmärkten (z. B. IIHS (USA), China NCAP, Euro NCAP). Die erhaltenen Auszeichnungen belegen den Erfolg der jahrzehntelangen Erfahrung, Forschung und Entwicklung: Im Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) haben seit dem Jahr 2009 nahezu alle getesteten Audi Modelle – inklusive aller getesteten E-Modelle – eine Fünf-Sterne-Bewertung und damit die Bestnote erhalten.<sup>8</sup> Diese Erfolgsserie setzte sich im Berichtsjahr 2024 mit dem Audi Q6 e-tron und dem Audi A5 fort: Euro NCAP hat beide Fahrzeugmodelle mit der Bestnote „Fünf Sterne“ ausgezeichnet. Die Fahrzeuge wurden dabei in den Kategorien „Schutz erwachsener Insassen“, „Kindersicherheit“, „Schutz ungeschützter Verkehrsteilnehmer“ und „Serienmäßig verfügbare Assistenzsysteme“ bewertet.<sup>9</sup>

Mit einer Bewertung von 92 Prozent in der Kategorie „Kindersicherheit“ hat der neue Audi Q6 e-tron die höchste Bewertung aller in dieser Kategorie getesteten Fahrzeuge aus den Jahren 2023 und 2024.<sup>10</sup> Zu diesem Ergebnis tragen auch Funktionen bei, die über gesetzliche Anforderungen und Verbraucherschutz hinausgehen: Der Beifahrersitz im Audi Q6 e-tron ist mit einer automatischen Deaktivierung des Beifahrerairbags bei rückwärtsgerichteten Kindersitzen ausgestattet. Das Auto „denkt“ quasi mit und trägt so zum bestmöglichen Schutz für Kinder aller Größen bei.

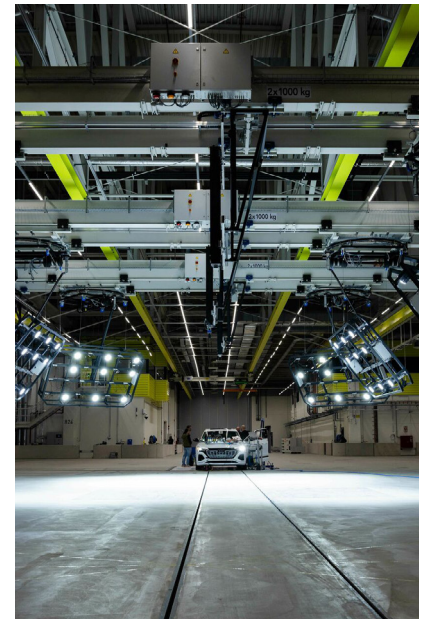
Auch auf dem amerikanischen Kontinent kann Audi punkten: Im Berichtsjahr 2024 erhielten der Audi Q4 SUV e-tron<sup>11</sup> und Audi Q4 Sportback e-tron<sup>12</sup> in der Kategorie „Midsize Luxury SUV“ sowie der Audi Q7 SUV, der Audi Q8 SUV e-tron<sup>13</sup> und der Audi Q8 Sportback e-tron<sup>14</sup> in der Kategorie „Large SUV“ den „IIHS TOP SAFETY PICK Award“ des US-amerikanischen Insurance Institute for Highway Safety (IIHS). Bewertet wurden dabei Crashtauglichkeit, aber auch andere Kategorien wie etwa Fußgängerschutz und Lichttechnik.<sup>15</sup>

### Audi Accident Research Unit

Um die Sicherheit von Audi Kunden und anderen Verkehrsteilnehmern weltweit stetig zu verbessern, unterstützt Audi die „Vision Zero“ von Institutionen der Verkehrssicherheitsarbeit in vielen Ländern der Welt. Es ist eine Vision, die auch von den Vereinten Nationen, der WHO, der EU und dem Deutschen Verkehrssicherheitsrat (DVR) verfolgt wird. Das Hauptziel lautet: tödliche Unfälle und schwere Verletzungen im Straßenverkehr zu vermeiden.<sup>16</sup> Neben der Neu- und stetigen Weiterentwicklung von aktiven und passiven Fahrzeugsicherheitssystemen leistet die AUDI AG darüber hinaus in einem interdisziplinären Forschungsprojekt in Zusammenarbeit mit dem Universitätsklinikum Regensburg einen aktiven Beitrag zur Unfallforschung. Die Audi Accident Research Unit (AARU) hat sich zum Ziel gesetzt, Unfallursachen, Unfallhergänge und Unfallfolgen besser zu verstehen, um daraus Vorschläge sowie Maßnahmen zur Steigerung der Verkehrssicherheit abzuleiten. Diese Erkenntnisse teilt Audi mit Behörden und öffentlichen Organisationen und nutzt sie für die Weiterentwicklung neuer Modelle.

### Interne Regelungen und Managementsysteme

Der Qualitätsanspruch an die Fahrzeugsicherheit ist bei Audi sehr hoch. Er orientiert sich vor allem an Kundenanforderungen, an gesetzlichen und behördlichen



## Konsequente Verbesserung der passiven Sicherheit

Das Investment in das neue Fahrzeugsicherheitszentrum (AFZ) in Ingolstadt zahlt sich aus: Seit November 2023 wurden und werden hier bereits zahlreiche Modelle homologiert, darunter der Audi A5, der Audi Q6 e-tron und der Audi A6 e-tron. Das AFZ ist eine der wichtigsten Entwicklungseinrichtungen von Audi auf dem Gebiet der passiven Sicherheit. Eingespielte Expertenteams fahren an fünf Tagen in der Woche etwa ein bis zwei Crashtests pro Tag.



Mehr finden Sie im [Audi MediaCenter](#)

<sup>8</sup> Quelle: Euro NCAP: [Euro NCAP | Latest Safety Ratings](#)

<sup>9</sup> Quelle: Euro NCAP: [Euro NCAP Testergebnisse des Audi Q6 e-tron und des Audi A5](#)

<sup>10</sup> Quelle: Euro NCAP: [Euro NCAP | Latest Safety Ratings](#)

<sup>11</sup> Audi Q4 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 19,2–16,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>12</sup> Audi Q4 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 18,7–15,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>13</sup> Audi Q8 SUV e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 28,0–20,1 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>14</sup> Audi Q8 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 27,3–19,5 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>15</sup> Quelle: IIHS: [2024 TOP SAFETY PICKs](#)

<sup>16</sup> Quelle: DVR: [Vision Zero | Deutscher Verkehrssicherheitsrat](#)

Vorgaben sowie an den unternehmens-internen verbindlichen Regelungen und Verhaltensgrundsätzen. Jedes Audi Modell erfüllt hohe interne Standards. Maßgeblich sind dabei der Audi Code of Conduct, die Grundsaterklärung zum Qualitätsmanagement sowie interne Unternehmensrichtlinien unter anderem zu Produktsicherheit und Produktkonformität und zur Automotive Security.

Allgemein gilt: Alle Geschäftsbereiche fassen ihre Qualitätsansprüche in Ziele, steuern diese über Kenngrößen, unterliegen unabhängigen Kontrollen und tragen damit zum Erreichen der Unternehmensziele bei. In Bezug auf die Fahrzeugsicherheit bedeutet dies, dass alle Produktkategorien im Rahmen von Qualitätskontrollen bezüglich ihrer Auswirkungen auf Gesundheit und Sicherheit geprüft werden, bevor eine Auslieferung an Kunden erfolgt. Auch nach der Auslieferung behält Audi seine Produkte im Auge – ganz im Sinne der einem Automobilhersteller obliegenden Produktbeobachtungspflicht.

Im Rahmen der kontinuierlichen Optimierung des Umgangs mit Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit ist insbesondere neben Schnittstellen zum Umwelt-Compliance-Management-System (ECMS), zum Product Compliance Management System (PCMS) und zum Ausschuss für Produktsicherheit (APS) auch die Schnittstelle zum Compliance-Management-System (CMS) hervorzuheben.



Intuitiv erkennbare Warnsymbolik des Kommunikationslichts beim Audi Q6 e-tron<sup>17</sup>

Ziele der fachbereichsübergreifenden Zusammenarbeit sind unter anderem, Informationen über Prozessschwächen auszutauschen, gegebenenfalls Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten und somit die Compliance-Risiken von Produktsicherheit und Produktkonformität zu minimieren. Audi hat das PCMS im Unternehmen als Ordnungsrahmen zur Gewährleistung von Produkt-Compliance fest etabliert und entwickelt dieses stetig weiter. Durch Beachtung der Regelungen in spezifischen Unternehmensrichtlinien sorgen alle Mitar-

beitenden dafür, Produkt-Compliance-Risiken zu minimieren. Audi beobachtet seine Produkte auch nach dem Inverkehrbringen. Ergeben sich hier Hinweise auf mögliche Abweichungen bezüglich der erforderlichen Produktsicherheit oder -konformität, sorgt der Ausschuss für Produktsicherheit (APS) für die notwendige Sachverhaltsaufklärung und leitet gegebenenfalls erforderliche Maßnahmen unter anderem in Abstimmung mit den zuständigen Behörden ein. Dies schließt auch etwaige erforderliche Produktkorrekturen mit ein. /

## Kennzahlen Fahrzeugsicherheit

Fahrzeugsicherheit der AUDI AG <sup>18</sup>	Einheit	2024	2023	2022
Prozentsatz der maßgeblichen Produkt- und Dienstleistungskategorien, deren Auswirkungen auf die Gesundheit und die Sicherheit in Hinblick auf Verbesserungspotenziale überprüft wurden	Prozent	3,7	-	-
Gesamtzahl der Verstöße gegen Vorschriften und/ oder freiwillige Verhaltensregeln im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und die Sicherheit im Berichtszeitraum 2024:				
Verstöße gegen Vorschriften, die ein Bußgeld oder eine Sanktion zur Folge hatten	Anzahl	0	-	-
Verstöße gegen Vorschriften, die eine Mahnung zur Folge hatten	Anzahl	0	-	-

<sup>17</sup> Audi Q6 SUV e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 19,8–16,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>18</sup> Datenerfassung zum Stichtag 5. Dezember 2024





# Gesellschaftliches Engagement

Die AUDI AG sieht sich als verantwortungsvolles Mitglied der Gesellschaft. Das Unternehmen engagiert sich daher auf vielfältige Art und Weise für Soziales, beispielsweise durch Projekte zur Bildung und Weiterbildung, zum sozialen Miteinander oder zur karitativen und humanitären Hilfe.



## 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 160](#).

**K**unden und Investoren legen zunehmend Wert auf das gesellschaftliche Engagement von Unternehmen, also die finanzielle, materielle oder personelle Unterstützung von Projekten mit sozialen oder ökologischen Zielen. Aber auch Mitarbeitende, Zulieferer und die Gesellschaft haben ein Interesse daran, dass Unternehmen zur Lösung gesellschaftlicher Herausforderungen beitragen. Ein aktives Eintreten für das Gemeinwohl

ist daher ein entscheidender Faktor, um langfristige Beziehungen aufbauen zu können. Damit zeigt das Unternehmen, dass es Verantwortung übernimmt und sich für positive Veränderungen in der Gesellschaft einsetzt. Außerdem erleben Mitarbeitende etwa bei freiwilligen sozialen Einsätzen, dass sie als Arbeitnehmer auch Teil einer Gemeinschaft sind. Zeigt ein Unternehmen kein oder wenig soziales Engagement, kann dies negative Auswirkungen auf

die Unternehmensreputation haben und mit zusätzlichen finanziellen Risiken verbunden sein.

Gesellschaftliches Engagement ist deshalb bereits seit Langem ein großes Anliegen der AUDI AG und orientiert sich am Audi Code of Conduct, der Förderleitlinie „Gesellschaftliches Engagement“ und der Audi Spendenrichtlinie.

**Leitprinzipien des Audi Engagements**

Um mit Aktivitäten einen messbaren gesellschaftlichen Beitrag zu leisten, orientiert sich jegliches Engagement der AUDI AG und der Produktionsstandorte<sup>1</sup> an drei Leitprinzipien: „Engage“, „Educate“ und „Empower“.

„Engage“ (dt.: sich engagieren) umfasst Sponsorings, Events und Kooperationen mit Non-Profit-Organisationen. Im Berichtsjahr sind beispielsweise das Kultur-event Audi Sommerkonzerte mit mehr als 20.000 Besuchern und die Förderung im regionalen Breiten- und Spitzensport hervorzuheben. Zu Letzterem zählen unter anderem das Sponsoring des Heilbronner Trollinger Marathon oder des ungarischen Handballvereins Györi Audi ETO KC.

Außerdem führte die AUDI AG im Jahr 2024 verschiedene Spendenkampagnen durch, welche ebenfalls unter dem Motto

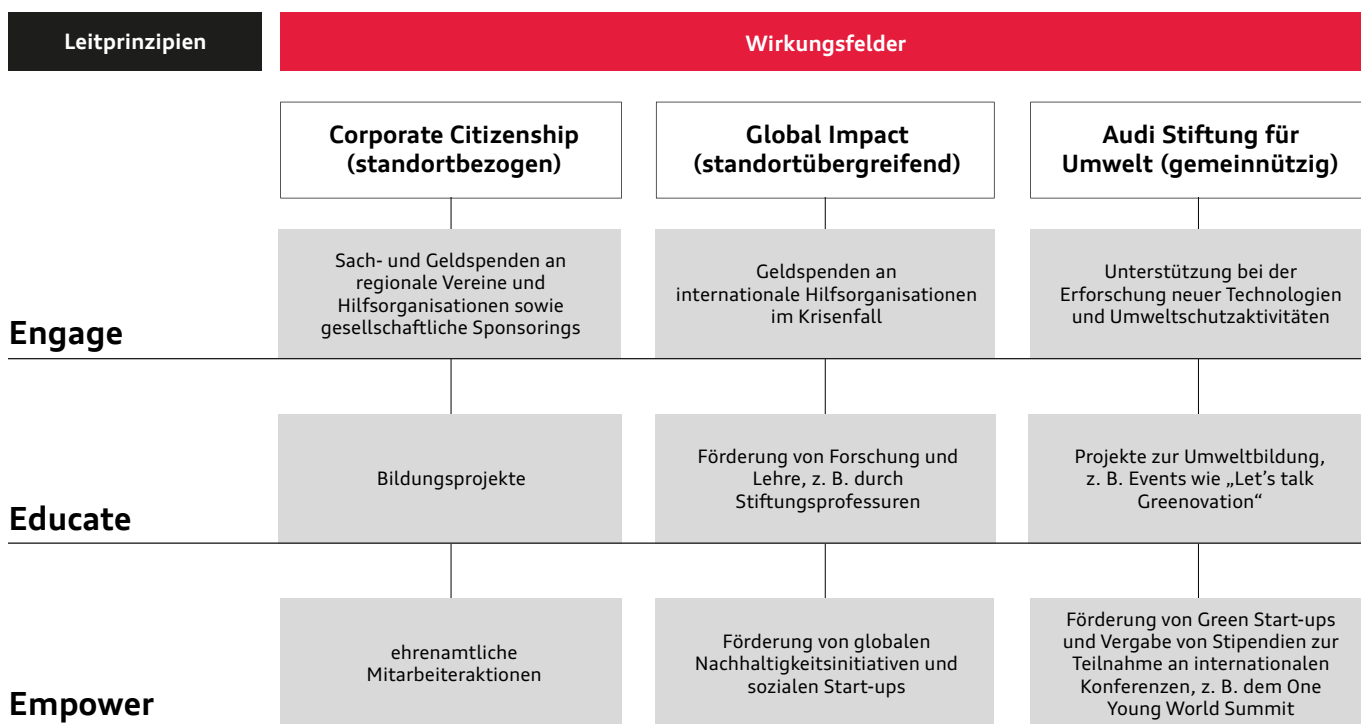
„Engage“ standen. Neben der traditionellen Weihnachtsspende, bei der das Unternehmen die Belegschaftsspende in Höhe von 490.716 EUR auf 1 Mio. EUR aufgestockt hat, ist im Berichtsjahr die „Aktion Teamgeist – Vielfalt der Kulturen“ besonders zu erwähnen. Im Rahmen dieser Aktion wurden 100.000 EUR für insgesamt 58 Vereine aus den Regionen Ingolstadt und Neckarsulm bereitgestellt, die sich für Integration, Völkerverständigung und gegen Rassismus einsetzen. Die Übergabe der Spenden fand im Juli 2024 auf dem „Fest der Kulturen“ in Ingolstadt und im Audi Forum Neckarsulm statt.

Nach den Überschwemmungen in Süddeutschland Mitte 2024 spendeten Unternehmen und Belegschaft über 1 Mio. EUR an 56 gemeinnützige Organisationen an den deutschen Produktionsstandorten<sup>2</sup>, die bei den Überflutungen im Sommer Hilfe geleistet oder selbst Schaden erlitten hatten. Die Mitarbeitenden spendeten rund 285.000 EUR – das Unternehmen stockte die Belegschaftsspende mit 750.000 EUR auf.

„Educate“ (dt.: (sich) bilden; unterrichten) vereint alle Qualifizierungs- und Bildungsprogramme, die Audi anbietet oder unterstützt. Ein gutes Beispiel: Mitarbeitende von Audi Hungaria können sich in einem Freiwilligenprogramm ehrenamtlich engagieren und dabei aus fünf Schwerpunkten

wählen, etwa #care4environment oder #helptoimprove. Bei Letzterem wirken Audi Mitarbeitende beispielsweise bei Sommercamps für Kinder mit oder geben Nachhilfe während des Schuljahres. Durch das Engagement der Mitarbeitenden lässt sich die Bildung der teilnehmenden Kinder langfristig und nachhaltig verbessern. Über lokale Projekte hinaus arbeitet die AUDI AG außerdem mit zahlreichen nationalen und internationalen Hochschulen zusammen, um den Fortschritt in Forschung und Lehre mitzugestalten – etwa durch die Finanzierung von Stiftungsprofessuren. Aktuell fördert das Unternehmen unter anderem eine Professur an der Technischen Hochschule Ingolstadt zum Thema „Künstliche Intelligenz in der Produktion“.

„Empower“ (dt.: befähigen, stärken) umfasst alle Maßnahmen, bei denen die AUDI AG als Verstärker wirkt. In verschiedenen Projekten fördert das Unternehmen Multiplikatoren wie Mitarbeitende, Kunden oder andere Stakeholder. Diese werden von Audi aktiv ermutigt, sich für nachhaltiges Handeln und Leben starkzumachen, zum Beispiel durch ein Ehrenamt oder soziale Aktionen. Besonders bei den jungen Talenten achtet die AUDI AG darauf, sie frühzeitig einzubinden: So bauten Audi Auszubildende in Ingolstadt zum Anlass des Weltflüchtlingstags 2024 zwei von der UNO konzipierte „Refugee Housing Units“ auf, die Flüchtlingen in Krisengebieten



<sup>1</sup> Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko)

<sup>2</sup> Produktionsstandorte der AUDI AG in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland)





Aktion Teamgeist: Audi unterstützt ehrenamtlich engagierte Mitarbeitende.

im Ernstfall eine Unterkunft bieten. Interessierte konnten sich die Unterkünfte bei Audi in Ingolstadt ansehen und mehr über deren Funktionalität sowie die Lebensbedingungen von Flüchtlingen in Krisengebieten erfahren.

Außerdem betreuten Auszubildende des Unternehmens im Berichtsjahr beim „SchanzenGeber-Camp“ Kinder mit besonderen Bedürfnissen. Das SchanzenGeber-Camp ist ein Fußball-Feriencamp für Kinder mit und ohne Einschränkungen und wird regelmäßig von dem Audi Sponsoringpartner FC Ingolstadt, der Audi Schanzer Fußballschule, dem Caritas-Zentrum St. Vinzenz, der Stadt Ingolstadt sowie Audi gemeinsam organisiert. Zudem ist es Audi ein Anliegen, laufend das freiwillige Engagement seiner Mitarbeitenden zu fördern. Allein an den deutschen Produktionsstandorten<sup>2</sup> engagierten sich in 2024 knapp 1.000 Mitarbeitende bei rund 100 Teamaktionen in sozialen Einrichtungen in Ingolstadt und Neckarsulm. Audi bietet dabei nicht nur die Plattform zur Anmeldung von und Teilnahme an diesen Aktionen, sondern beteiligt sich auch pro Initiative

mit einer Spende, welche dann beispielsweise zur Beschaffung von benötigten Materialien verwendet werden kann. Die Zahl der Teamaktionen hat sich 2024 im Vergleich zum Vorjahr verdoppelt.

#### Wirkungsfelder des Audi Engagements

Alle Projekte der AUDI AG und ihrer Produktionsstandorte<sup>1</sup> mit Bezug zu gesellschaftlichem Engagement können mindestens einem der drei Leitprinzipien „Engage“, „Educate“ und „Empower“ zugeordnet werden. Für die Umsetzung der Projekte sind drei Wirkungsbereiche relevant.

# + 100 %

#### der Mitarbeitenden

engagierten sich 2024 in sozialen Einrichtungen in Ingolstadt und Neckarsulm im Vergleich zum Vorjahr

**Corporate Citizenship:** Corporate Citizenship (dt.: bürgerschaftliches Engagement) bündelt alle Aktivitäten an den Produktionsstandorten von Audi<sup>1</sup>. Dabei hat jeder Standort spezifische Bedürfnisse und daher auch eigene Corporate-Citizenship-Verantwortliche. Sie sorgen dafür, dass Hilfe und Engagement genau dort ankommen, wo sie am jeweiligen Standort am dringendsten benötigt werden.

**Global Impact:** Dieses Wirkungsfeld bezieht sich auf Aktivitäten außerhalb der Produktionsstandorte von Audi<sup>1</sup>. Ein Highlight ist hier die Zusammenarbeit mit der Social Impact Start-up Academy (SISTAC e. V.), die Lernkooperationen zwischen Unternehmen und sozialen Start-ups organisiert. Im Rahmen dieser Kooperation berieten Audi Mitarbeitende eWAKA Mobility Limited. Das afrikanische Start-up bietet elektrischen Last-Mile-Transport von Waren und Personen in Kenia und Ruanda an. Das Audi Team analysierte dabei über einen längeren Zeitraum hinweg das Geschäftsmodell des Start-ups und entwickelte darauf aufbauend ein Konzept für eine B2B-Plattform, ›

<sup>1</sup> Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko)

<sup>2</sup> Produktionsstandorte der AUDI AG in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland)





Die Audi Stiftung für Umwelt, Audi do Brasil und Litro de Luz bringen Solarlicht in entlegene Dörfer Brasiliens.

die es Fahrern und Kunden ermöglicht, sich möglichst schnell und unkompliziert miteinander zu vernetzen. Das Projekt wurde 2024 erfolgreich abgeschlossen.

**Audi Stiftung für Umwelt:** Zur Erweiterung des gesellschaftlichen und vor allem umweltpolitischen Engagements wurde 2009 die gemeinnützige Audi Stiftung für Umwelt ins Leben gerufen. Sie fördert die Erforschung neuer Technologien und wissenschaftlicher Methoden für eine lebenswerte Zukunft. Damit ebnet sie neue Wege für nachhaltiges Handeln und

zeigt, wie sich Technik, Umweltschutz und soziales Engagement ergänzen können. Beispielhaft dafür steht die Partnerschaft der brasilianischen NGO Litro de Luz mit Audi do Brasil und der Audi Stiftung für Umwelt. Litro de Luz ermöglicht Menschen in entlegenen Gebieten ohne Stromanschluss den Zugang zu Solarbeleuchtung. Die Zusammenarbeit startete im Jahr 2022 mit einer Initiative für drei Siedlungen im Amazonasgebiet. Dort wurden 30 Solarmasten und mehr als 150 Solarlampen installiert, wodurch über 600 Menschen in den Gemeinden Nova Canaã, Nova Jerusalém und

Lindo Amanhecer Unterstützung fanden. 2023 und 2024 versorgte die Initiative weitere Dörfer mit energetisch nachhaltigen Beleuchtungslösungen; zuletzt beispielsweise das Indigenenreservat Lower Xingu im brasilianischen Bundesstaat Mato Grosso. 2024 wurden dort allein 20 indigene Gemeinden, 140 Familien und damit über 600 Bewohner mit Solarbeleuchtung ausgestattet. In Zusammenarbeit mit Einheimischen und freiwilligen Helfenden von Audi do Brasil konnte Litro de Luz dafür 170 kompakte Beleuchtungs- und Energielösungen installieren. /

## Kennzahlen Gesellschaftliches Engagement

	Einheit	2024	2023	2022
Spenden Mitarbeitende <sup>3</sup>	EUR	1.237.156	953.815	968.386
Ausgaben für gesellschaftliches Engagement	Mio. EUR	40,0	46,8	50,5

<sup>3</sup> beinhaltet Weihnachtsspende, Hochwasserspende, Restcentspende und Sonderspende der AUDI AG

# 2

# 3

# Governance

---



Audi S6 Sportback e-tron:  
Stromverbrauch (kombiniert):  
16,7-15,7 kWh/100 km;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert):  
0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

# G

## Inhalt

---

**144**

Nachhaltige  
Unternehmensführung

**147**

Compliance und  
Integrität

**151**

Nachhaltige  
Unternehmensentwicklung



Audi S6 Sportback e-tron: Stromverbrauch  
(kombiniert): 16,7–15,7 kWh/100 km;  
CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km;  
CO<sub>2</sub>-Klasse: A





GRI 2-12, 2-13

# Nachhaltige Unternehmensführung

Ökologische, soziale und ökonomische Nachhaltigkeit beeinflusst maßgeblich die strategische Ausrichtung von Audi. Dabei sind die ESG-Kriterien – Environmental, Social, Governance – eine wichtige Grundlage für Entscheidungen.

**F**ür Audi bedeutet Nachhaltigkeit, durch verantwortungsvolle Innovationen langfristige Werte zu schaffen und so negative Auswirkungen auf die Umwelt, die Gesellschaft und die Wirtschaft zu minimieren. Dabei nutzt das Unternehmen ESG-Kriterien, um seine Aktivitäten und seine Performance in Bezug auf Umweltauswirkungen, soziale Verantwortung und Unternehmensführung zu bewerten und zu steuern.

Nachhaltige Unternehmensführung ist ein integrativer und ganzheitlicher Ansatz, der diesen Gedanken in passende Leitplanken überführt. Das ist von besonderer Bedeutung, da sich zum einen gesetzliche Anforderungen verschärft und erweitert haben und diese Entwicklung auch in Zukunft zu erwarten ist. Zum anderen werden

Unternehmen von ihren Stakeholdern immer mehr daran gemessen, ob und wie sie sich für Nachhaltigkeit einsetzen. So legen Konsumenten bei ihren Kaufentscheidungen gesteigerten Wert auf nachhaltig produzierte Waren und erwarten damit implizit, dass Unternehmen insbesondere Klima- und Umweltschutz nicht nur versprechen, sondern aktiv fördern. Auch am Kapitalmarkt spielt Nachhaltigkeit für Investoren und Analysten neben wirtschaftlichen Faktoren eine wichtige Rolle etwa bei Investitionsentscheidungen.

Nachhaltige Unternehmensführung leistet also nicht nur einen Beitrag zu einer zukunftsfähigen Gesellschaft – sie hat auch für die Unternehmen selbst positive Effekte: Nachhaltig geführte Unternehmen sind mit hoher Wahrscheinlichkeit langfristig erfolgreicher und innovativer, können ihre

Risiken besser managen und effizienter arbeiten. Für Audi gilt: Eine Ausrichtung an Nachhaltigkeitskriterien ist maßgebend für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens und bietet eine Chance, sich in Bezug auf Kunden und im Wettbewerb stärker zu positionieren und damit zusätzliche Marktpotenziale zu erschließen. »

## 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 160](#).

## Verankerung von Nachhaltigkeit im Unternehmen

Nachhaltige Unternehmensführung bei Audi basiert auf gesetzlichen Vorgaben und Anforderungen sowie auf klaren selbst gesetzten Leitlinien und Verpflichtungen – zum Beispiel den internen Richtlinien zum Nachhaltigkeitsmanagement.

Die Einhaltung ethischer Prinzipien sowie gesetzlicher Vorschriften ist für Audi das selbstverständliche Mindestmaß. Das Unternehmen hat sich zum Ziel gesetzt, Nachhaltigkeit effektiv und effizient in Managementstrukturen und Entscheidungsprozesse zu integrieren.

## Nachhaltigkeit umsetzen

Die drei ESG-Felder – Environmental, Social, Governance – sind in der Unternehmensführung des Audi Konzerns umfangreich berücksichtigt: Um die Auswirkungen der Organisation auf Umwelt, Menschen und Wirtschaft bestmöglich zu gestalten, hat der Vorstand entsprechende Strukturen geschaffen und beteiligt sich an der Zielerfolgung. Wirkungsvolle Maßnahmen sollen damit in der Unternehmensstrategie berücksichtigt und in die Geschäftstätigkeit des Unternehmens integriert werden. Dabei erfüllt Audi nicht nur die regulatorischen Vorgaben, sondern legt besonderen Fokus auch auf folgende Aspekte:

**Effizienz:** Fahrzeugeffizienz ist bei Audi schon lange ein Schwerpunktthema und wird für Kunden direkt im Produkt erlebbar. So setzen die neuen vollelektrischen Modelle Audi Q6 e-tron und Audi A6 e-tron auf der Premium Platform Electric (PPE) Maßstäbe bei Effizienz, Reichweite und Ladegeschwindigkeit. Dazu tragen insbesondere die 800-Volt-Architektur, ein innovativer Antriebsstrang und ein modernes Batterie- und Lademanagement bei. Zugleich brachte Audi im Berichtsjahr eine neue Generation effizienter Verbrennungsmotoren an den Start. Die weiterentwickelte Mildhybridtechnologie MHEV plus verbessert das Ansprechverhalten und kann durch mehr elektrische Fahranteile dazu beitragen, die CO<sub>2</sub>-Emissionen im Fahrbetrieb zu senken. Weitergehende

Informationen finden Sie im Artikel „[Audi in der Offensive](#)“.

### Kreislaufwirtschaft/Ressourceneffizienz:

In vielen verschiedenen Projekten treibt Audi den Wandel zur Kreislaufwirtschaft sowohl im Unternehmen als auch auf Kundenseite voran – etwa mit Leitfäden zur recyclinggerechten und kreislauffähigen Produktentwicklung, internen Zielwerten für den Sekundärmaterialanteil in künftigen Fahrzeuggenerationen oder mit den [Audi Original Austauschteilen](#), die eine ressourcenschonende Alternative zu Neuteilen sind. Mit Blick auf die prognostizierte Rohstoffknappheit bei Primär- und Sekundärmaterialien setzt das Unternehmen nicht nur auf frühzeitige, vorausschauende Planung, sondern auch auf effizienten Materialeinsatz. Mehr zum Themenfeld finden Sie im Artikel „[Ressourceneinsatz & Kreislaufwirtschaft](#)“.

**Decarbonisierung:** Entlang der gesamten Wertschöpfungskette will das Unternehmen die CO<sub>2</sub>-Emissionen über den Lebenszyklus seiner Modelle reduzieren. Neben der Elektrifizierung des Modellportfolios soll dies vor allem über die bilanzielle CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>1</sup> aller Produktionsstandorte<sup>2</sup> erreicht werden. Bis spätestens 2050 strebt Audi bilanzielle CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>1</sup> an.<sup>3</sup>

**Biodiversität:** Audi unterstützt verschiedene Initiativen zum Erhalt der Biodiversität, darunter die Alliance for Water Steward-

ship (AWS), die sich für eine nachhaltige Nutzung lokaler Wasserreserven einsetzt. Der AWS-Standard ist ein international anwendbares Rahmenwerk für Unternehmen und Organisationen mit dem Ziel, Wasser möglichst effizient und unter Berücksichtigung aller relevanten Interessengruppen im jeweiligen Einzugsgebiet zu nutzen. Um das Engagement im Bereich Biodiversität an den Produktionsstandorten<sup>2</sup> zu messen, hat Audi gemeinsam mit dem Volkswagen-Konzern einen Biodiversitätsindex erarbeitet. Dieser Index erfasst rund 50 Parameter. Die Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen wird so messbar und Fortschritte lassen sich leichter erfassen. Mehr zum Thema finden Sie im Artikel „[Biodiversität](#)“.

**Menschenrechte:** Die Einhaltung der Menschenrechte ist integraler Bestandteil einer verantwortungsvollen Unternehmensführung, nicht nur im Unternehmen selbst, sondern auch in der Lieferkette und bei Geschäftspartnern. Das Unternehmen verpflichtet Zulieferer und Geschäftspartner zur Achtung der Menschenrechte und führt dazu risikobasierte Audits durch. Die Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen-Konzerns fasst der [Code of Conduct für Geschäftspartner \(CoCGP\)](#) zusammen. Wichtige Aspekte dabei sind etwa die Ächtung von Kinderarbeit und jegliche Form von Diskriminierung, Sicherheit am Arbeitsplatz oder faire Bezahlung. Mehr zum Thema finden Sie im Artikel „[Verantwortung in der Lieferkette](#)“.

## Werbe- und Kommunikationsgrundsätze

Nachhaltige Unternehmensführung bei Audi schließt auch den Bereich Marketing ein. Im [Booklet of Policies](#), welches alle Grundsatzserklärungen der nachhaltigen und ethischen Unternehmensführung bündelt, finden sich auch die Werbe- und Kommunikationsgrundsätze wieder. Diese Grundsätze stärken die Umsetzung einer respektvollen Kommunikation, indem sie die Erwartungen der AUDI AG an ihre Mitarbeitenden sowie Geschäftspartner in Bezug auf die Erbringung von Werbe- und Kommunikationsdienstleistungen für das Unternehmen formulieren. Die Anforderungen stehen im Einklang mit den ethischen Normen und Unternehmenswerten der AUDI AG. Weiterführende Informationen finden Sie [hier](#).

<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 Kunden, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

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

<sup>3</sup> Der Transformationspfad von Audi auf dem Weg zur bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>1</sup> sieht klar definierte Zwischenziele vor, die maßgeblich von der Marktentwicklung sowie dem Tempo des Ausbaus der Elektromobilität abhängen. Aufgrund volatiler Märkte sowie der unsicheren wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen ist es derzeit nicht möglich, belastbare Aussagen zu Zwischenzielen bis zum Jahr 2050 zu treffen.

**Diversity & Inclusion:** Die AUDI AG setzt sich dafür ein, dass alle Mitarbeitenden – unabhängig von Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen – die gleichen Möglichkeiten zur Entfaltung ihrer Talente und Fähigkeiten haben. Um mehr Chancengerechtigkeit zu erreichen, dient die Besetzung von Führungspositionen mit Frauen als wichtiger Stellhebel. Die damit verbundenen Ziele und deren Erfüllung sind an die Managementvergütung gekoppelt. Der Grad der Zielerfüllung und entsprechende Maßnahmen werden regelmäßig im Vorstand und auf den Führungsebenen nachverfolgt. Mehr zum Thema finden Sie im Artikel [„Unternehmenskultur und Chancengleichheit“](#).

**Nachhaltigkeit steuern**

Mit dem „Sustainability Steering Model“ (SSM) werden bei Audi Nachhaltigkeitsthemen anhand von gesetzten Zielen gesteuert. Das Modell unterstützt den regelmäßigen Austausch zwischen Nachhaltigkeitsabteilung und Fachbereichen und dient als Grundlage, um Nachhaltigkeitsbelange in die Prozesse zu integrieren. Als zentrale Instanz innerhalb des SSM fungiert der „Sustainability Council“, dem die Abteilung „Strategie Nachhaltigkeit“ vorsitzt. Der Council organisiert den Informationsfluss, vernetzt verschiedene Nachhaltigkeitsprojekte, weist zusätzliche Budgets zu und bereitet Entscheidungen für nachgelagerte Instanzen vor. Zu seinen weiteren Aufgaben zählen die systematische Analyse und Antizipation künftiger, regulatorischer Entwicklungen („regulatory foresight“).

Das Steuerungsmodell wird stetig weiterentwickelt, die Wirksamkeit der Maßnahmen kontinuierlich überprüft und Prozesse werden bei Bedarf angepasst. Damit stellt Audi sicher, dass die ergriffenen Maßnahmen nicht nur kurzfristig

## Besonderer Fokus auf Menschenrechte

Im Berichtsjahr stand der Stakeholder-Dialog „Menschenrechte“ im Blickpunkt. Als global agierendes Unternehmen der Automobilindustrie setzt Audi sich mit menschenrechtlichen Risiken und Herausforderungen in unterschiedlichen Stufen der Lieferkette intensiv auseinander – mit dem Ziel, die menschenrechtliche Situation zu verstehen und zu verbessern. In einer moderierten Podiumsdiskussion erörterte das Unternehmen mit unterschiedlichen Akteuren, welche Mechanismen zum Einbezug von Anspruchsgruppen bereits heute erfolgreich sind und wo es noch Barrieren gibt, potenziell Betroffene nachhaltig in Prozesse zu integrieren. Bei der Veranstaltung im November 2024 in Berlin diskutierten unter anderem Vertreter des Bundesministeriums für wirtschaftliche Zusammenarbeit, des UN Global Compact Deutschland und der Nichtregierungsorganisation Germanwatch e. V. mit dem Menschenrechtsbeauftragten der AUDI AG. Exemplarisch zeigt der Stakeholder-Dialog „Menschenrechte“, dass Audi als verantwortungsbewusstes Unternehmen Nachhaltigkeitsthemen aktiv treibt. Den Stakeholdern werden Fortschritte transparent kommuniziert, resultierendes Feedback nutzt Audi, um erfolgreiche Lösungen kontextgebunden und abhängig von Projekt, Region und Betroffenen umzusetzen.

positive Auswirkungen haben, sondern langfristig zu einer nachhaltigen Entwicklung beitragen.

**Zusammenarbeit mit Stakeholdern**

Um die oben genannten Fokusthemen voranzutreiben, braucht es die Mitarbeit aller – innerhalb und außerhalb des Unternehmens. Deshalb fördert Audi Beziehungen zu seinen Stakeholdern und bindet sie aktiv ein. Um ein effektives Stakeholder-Management zu gewährleisten, werden relevante interne und externe Stakeholder identifiziert sowie geeignete Formate zum Austausch über Nachhaltigkeitsthemen organisiert. Die erzielten Fortschritte kommuniziert Audi kontinuierlich und transparent. Dadurch werden die verschiedenen Interessen von Stakeholdern

in Entscheidungsprozesse einbezogen und im Strategieprozess berücksichtigt. 2024 hat Audi mehr als 35 Stakeholder-Dialoge mit über 21.000 Teilnehmenden selbst organisiert oder an bereits bestehenden Dialogen partizipiert, etwa an dem Branchendialog „Die Achtung der Menschenrechte entlang der globalen Liefer- und Wertschöpfungsketten der deutschen Automobilindustrie“ oder am [Greentech-Festival](#) in Berlin. Topthemen dabei waren: „Klimaneutrale Mobilität und der Umstieg auf Elektromobilität“, „Nachhaltigkeit in der Lieferkette und Menschenrechte“ sowie „Kreislaufwirtschaft und ressourcenschonende Materialien“. Zudem bringt sich das Unternehmen in Initiativen und Verbänden ein, um ökologische, ökonomische sowie soziale Themen voranzutreiben. /

## Kennzahlen Nachhaltige Unternehmensführung

	Einheit	2024	2023	2021
Vertrauenswert externer Stakeholder <sup>4</sup>	Prozent	74	74	–

<sup>4</sup> Wert wird aus dem Trust & Like Score ermittelt: Verschiedene Stakeholder werden befragt, inwiefern sie das Unternehmen schätzen und Vertrauen zu ihm haben. Im Berichtsjahr erzielte Audi unter 10.502 Befragten einen Wert von 71 Prozent für den deutschen Markt (international: 74 Prozent bei 31.595 Befragten).





GRI 2-16, 205, 206

# Compliance und Integrität

Bei Audi sind Compliance und Integrität feste Bestandteile aller Geschäftsprozesse und -entscheidungen. Im Fokus stehen dabei Antikorruption, Menschenrechte und fairer Wettbewerb.

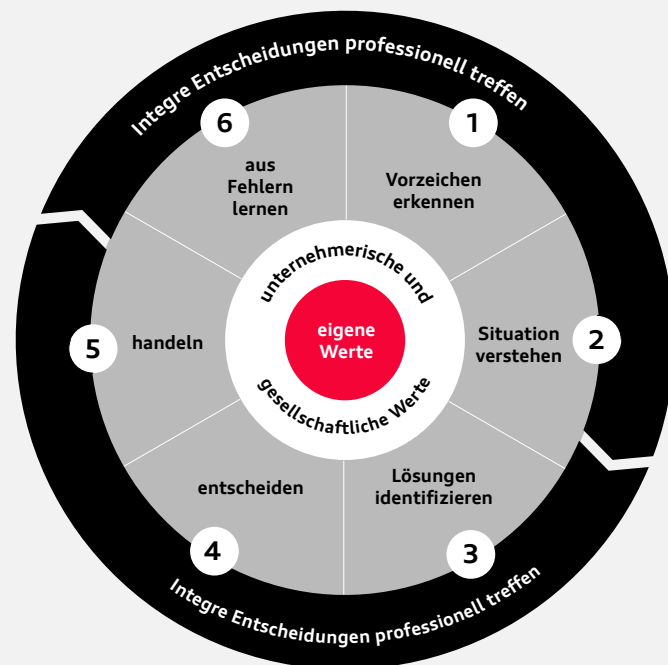
**C**ompliance bedeutet im rechtlichen Sinn, dass sich Unternehmen, ihre Organe und Mitarbeitenden an gesetzliche Vorschriften, Vorgaben von Regulierungsbehörden, unternehmensinterne Richtlinien und Selbstverpflichtungen halten. Die Risiken, die durch Gesetzes- und Regelverstöße möglicherweise entstehen, sind vielfältig und können einem Unternehmen in wirtschaftlicher, ökologischer und sozialer Hinsicht schaden. So kann beispielsweise die Missachtung von Gesetzen eventuell Menschenrechtsverletzungen zur Folge haben, oder die CO<sub>2</sub>-Konzentration in der Atmosphäre erhöht sich unter Umständen durch Verstöße gegen Umweltauflagen – beides kann für Unternehmen Reputationsverluste sowie rechtliche und finanzielle Folgen, wie etwa Strafzahlungen, nach sich ziehen.

Sind keine konkreten Regeln vorhanden, entstehen oft Dilemmasituationen. Um in diesen Fällen unabhängig von ökonomischem oder sozialem Druck standhaft zu bleiben, braucht es Integrität – also verantwortungsvolles und unternehmerisches Handeln, ausgerichtet an gesellschaftlich anerkannten und im Unternehmen vereinbarten Werten und Prinzipien.

So bilden Compliance und Integrität zusammen ein wichtiges Fundament für Unternehmen – mit positiven Auswirkungen auf die Reputation einer Marke, das Vertrauen von Kunden und Geschäftspartnern, das Wohlergehen der Mitarbeitenden und nicht zuletzt auf den nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg.

Compliance und Integrität bedeuten im Audi Konzern, unternehmerisches Handeln mit geltenden Regeln und Gesetzen sowie gesellschaftlichen und unternehmensspezifischen Werten zu vereinen. Dafür gibt Audi verbindliche Compliance-Regularien vor und stellt klare Anforderungen auch an seine Zulieferer und Geschäftspartner. Compliance und Integrität sind in den

## Sechs Schritte zu integren Entscheidungen



Geschäftsprozessen verankert und werden kontinuierlich weiterentwickelt.

### Grundlagen der Zusammenarbeit

Der Audi Konzern verpflichtet Mitarbeitende und Geschäftspartner zur Einhaltung der verbindlichen Verhaltensgrundsätze

Audi Code of Conduct (CoC) bzw. des Volkswagen Code of Conduct für Geschäftspartner (CoCGP). In diesen Dokumenten sind unter anderem die Sorgfaltspflichten von Unternehmen und Geschäftspartnern formuliert, ebenso das Bekenntnis zu Chancengleichheit und Gleichbehandlung, zur Achtung der Menschenrechte und des Umwelt-, Arbeits- und Gesundheitsschutzes. Zum 1. Januar 2024 wurde eine aktualisierte Fassung des CoC veröffentlicht, die beispielsweise um Regelungen zu künstlicher Intelligenz und um das Bekenntnis zu werteorientierter Führung ergänzt wurde. Darüber hinaus gilt im Audi Konzern die Volkswagen Sozialcharta. Diese Erklärung zu sozialen Rechten, industriellen Beziehungen und zu Wirtschafts- und Menschenrechten ist ein weiteres Bekenntnis zur unternehmerischen Verantwortung. ›

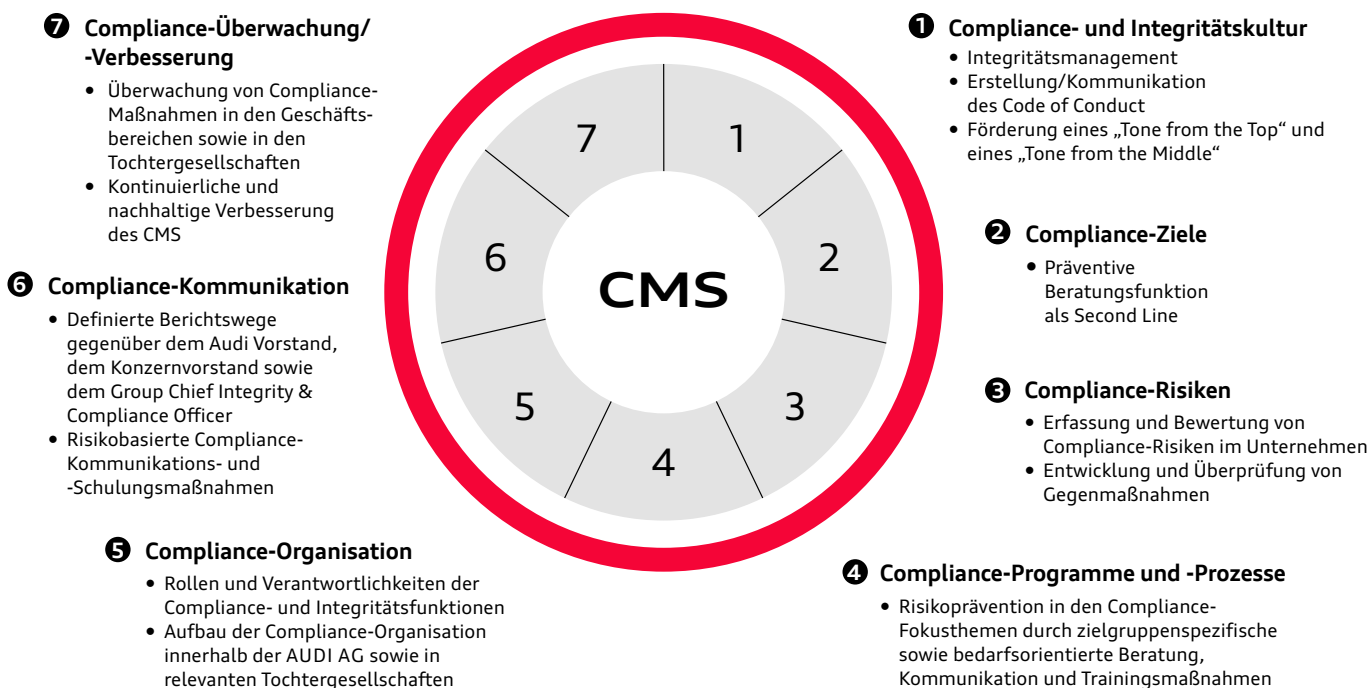
### Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen folgende SDGs:



Mehr Infos zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 160](#).

## Compliance-Management-System



### Gemeinsam integer handeln

Im Jahr 2018 hatte der Volkswagen-Konzern das globale Integritäts- und Compliance-Programm Together4Integrity (T4I) gestartet. Ziel war es, in allen Gesellschaften des Konzerns das Bewusstsein der Mitarbeitenden für Integrität und Compliance zu schärfen. 2024 hat das Programm seine Ziele erreicht und wurde in die Integritäts- und Compliance-Aktivitäten der Fachbereiche und Gesellschaften des Volkswagen-Konzerns überführt.

Regelmäßige, dialogorientierte Kommunikationsmaßnahmen sowie umfassende Trainings- und Beteiligungsformate tragen dazu bei, bei Mitarbeitenden und Führungskräften ein wertorientiertes Denken und Handeln zu verankern. Ein Beispiel sind die sogenannten Integrity Summits für Führungskräfte, eine Veranstaltungsreihe, die mit externen Impulsgebern den Perspektivwechsel und den Austausch zu ethischen Fragestellungen fördert. Dieses Ziel verfolgen auch die monatlichen internen Dialogveranstaltungen zu Themen wie künstliche Intelligenz, ESG, Menschenrechte, Governance oder Business Ethics.

Regelmäßige Trainings und Workshops, wie zum Umgang mit Dilemmasituationen oder zu ethischem Führen, vermitteln darüber hinaus wichtiges Wissen und Kompetenzen für eine zeitgemäße Erfolgskultur. Ein Netzwerk von rund 100 Integritätsbotschaftern setzt sich hierarchieübergreifend

für Integrität in den Geschäftsbereichen ein, etwa durch Dialogangebote, durch Vermittlung zwischen Mitarbeitenden und Führungskräften oder durch beratende Gespräche bei Fragen und Unsicherheiten im Kontext Integrität.

Regelmäßige, teils verpflichtende und teils freiwillige Online-Trainings zu Integritätsthemen schaffen ein einheitliches Verständnis und die Basis für ethisch und rechtlich einwandfreies Verhalten. Im Berichtszeitraum haben 99,50 Prozent der Belegschaft das Web Based Training zum Audi Code of Conduct sowie 99,78 Prozent das Training zu Antikorruption und zum Umgang mit Amts- und Mandatsträgern abgeschlossen.

### Steuerungs- und Managementsysteme

Umfassende Steuerungssysteme und -prozesse sind Teil der Corporate Governance bei Audi. Gemäß aktienrechtlichen Bestimmungen hat der Vorstand der AUDI AG spezifische Managementsysteme eingerichtet: ein Risikomanagementsystem (RMS) einschließlich eines Risikofrüherkennungssystems, ein Qualitätsmanagementsystem (QMS) und ein Compliance-Management-System (CMS). Sie alle stellen sicher, dass Risiken im Unternehmen identifiziert und bewertet werden, dass Vorgaben hinsichtlich Qualität eingehalten werden und dass sich das Unternehmen strikt an Regelungen und Gesetze hält. Die

Operationalisierung erfolgt konsistent in Unternehmens- und Markengruppenrichtlinien, Prozessen und Arbeitsanweisungen.

Dem CMS kommt innerhalb der Steuerungssysteme eine besondere Bedeutung zu, um Compliance und Integrität wirksam und nachhaltig im Audi Konzern zu implementieren und so gesetzliche und ethische Vorgaben zu erfüllen. Seit September 2024 prüft Audi Optionen, die bestehenden Compliance-Management-Systeme zu bündeln. Hierzu wurde das Gremium Richtlinien, Compliance und Integrität im Unternehmen (RCI) etabliert. Im RCI wird geschäftsbereichsübergreifend die Weiterentwicklung der Compliance- und Integritätsmanagementsysteme vorangetrieben und die Angemessenheit und Wirksamkeit dieser Systeme im Zusammenspiel sichergestellt. Ziel ist es auch, den Fokus noch stärker auf den Anwendernutzen zu legen.

### Analyse von Compliance-Risiken

Die Analyse von Compliance-Risiken geschieht mithilfe des Internal Compliance Risk Assessment (ICRA). Dies ist ein Standardprozess des Volkswagen-Konzerns zur Identifizierung, Bewertung und Dokumentation der Compliance-Risiken in den Kategorien Korruption, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung sowie Betrug und Unterschlagung. Jede am ICRA teilnehmende Gesellschaft des Audi Konzerns war verpflichtet, ihr individuelles Compliance-Maßnahmenpaket bis zum 31. Januar

2025 umzusetzen. Jedes Maßnahmenpaket ist nach den sieben Prozessschritten des CMS strukturiert (s. Grafik). Die einzelnen Maßnahmenpakete bestanden aus bis zu 35 Einzelmaßnahmen. Das Assessment wird alle drei Jahre erneut durchgeführt.

2024 absolvierte der Fachbereich Integrität, Compliance, Risikomanagement der AUDI AG erfolgreich ein externes Audit. Im Rahmen einer unabhängigen, risikobasierten Überprüfung wurde anhand von 15 Maßnahmen aus dem sogenannten ICRA Compliance Measure Set bewertet, ob die Ziele, Anforderungen und Standards des Volkswagen-Konzerns effektiv erfüllt sind. Die Auditoren bestätigten der AUDI AG ein wirksam im Unternehmen verankertes CMS und eine ausgereifte Compliance-Kultur. Audits dieser Art sind Teil des regulären Überwachungs- und Verbesserungsprozesses im Volkswagen-Konzern und ein Instrument der Corporate Governance. Die Ermittlung geschäftsbereichsspezifischer Compliance-Risiken im Audi Konzern erfolgt darüber hinaus auch im Rahmen der Automatisierten Compliance-Risikoanalyse (ACRA). Sie wurde im Berichtsjahr umfassend weiterentwickelt, um eine praxisingerechte Ausgestaltung für 2025 zu gewährleisten. Diese Analyse richtet sich an die oberste Führungsebene und deckt neben klassischen Compliance-Themen wie Antikorruption, Fremdvergaben, Menschenrechte und Geschäftspartnerüberprüfung seit 2024 auch neue Themen wie Arbeitszeit (HR Compliance) ab. Umfassende Neuerungen im Berichtsjahr, wie ein modularer Aufbau für die einfache Ergänzung neuer Themen, zielen darauf ab, die Effizienz und Effektivität der ACRA weiter zu steigern und die Identifizierung, Bewertung und Steuerung der Compliance-Risiken zu verbessern. Durch die Standardisierung der Risikobewertung können risikobasiert adäquate Maßnahmen zur Risikomitigation in den Fachbereichen vorgesehen werden. Prozessbegleitend werden Dialogformate mit den Geschäftsbereichskoordinatoren für die Themen Compliance und Integrität angeboten. Als Datengrundlage dienen neben Systemabfragen auch Bestandsdaten und systemische Auffälligkeiten aus der Compliance-Organisation, wie zum Beispiel Feedback aus Schulungen oder Analysen zu schweren Regelverstößen. Die ACRA wird im Ein-

## Im Fokus: Einheitliche Regeln für KI und Datenzugang/-nutzung

Der Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) und von Daten jeglicher Art birgt im Unternehmensumfeld große Chancen, aber auch Risiken. Mit der „Grundsatzklärung Künstliche Intelligenz“ bekennt sich die AUDI AG zu einem verantwortungsvollen Umgang mit KI als Schlüsseltechnologie unserer Zeit. Das Unternehmen hat sich drei Leitprinzipien für vertrauenswürdige KI gegeben, die sich an den „Ethik-Leitlinien für eine vertrauenswürdige KI“ der Europäischen Union orientieren: Respekt, Sicherheit und Transparenz.

Auf dieser Grundlage entwickelt Audi in einem bereichsübergreifenden Projekt eine ganzheitliche Daten- und KI-Strategie, um die Möglichkeiten der digitalen Transformation zu nutzen und gleichzeitig ethische und kulturelle Aspekte bei der Ausgestaltung der IT-Systeme und -Prozesse zu berücksichtigen. Insbesondere gilt es, die neuen regulatorischen Anforderungen zu erfüllen. Dazu zählen zum Beispiel zwei Gesetze der Europäischen Union: der EU AI Act<sup>1</sup> und der EU Data Act<sup>2</sup>.

bis Drei-Jahres-Rhythmus durchgeführt, abhängig vom Risiko- und Gefährdungspotenzial.

Eine gezielte Regelkommunikation ist Teil der Compliance- und Integritätsaktivitäten: Für kontinuierlichen Informationsfluss und -austausch sorgen die regelmäßigen und -außerordentlichen (Ad-hoc-)Berichterstattungen des Chief Compliance Officer an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der AUDI AG, an den Group Chief Integrity & Compliance Officer des Volkswagen-Konzerns sowie bedarfsorientiert an weitere Leitungsfunktionen bei Audi und Volkswagen. Diese Kommunikation umfasst unter anderem den „Governance, Risk & Compliance“-Jahresbericht sowie die Berichterstattung zum Hinweisgebersystem.

### Hinweise auf potenzielle Verstöße

Das Hinweisgebersystem ist ein unabhängiges und unparteiisches Instrument, um konkrete Anhaltspunkte auf potenzielles Fehlverhalten von Mitarbeitenden des Audi Konzerns zu melden und entgegenzunehmen. Auch potenzielle Verstöße gegen den CoCGP, einschließlich schwerwiegender Risiken sowie Menschenrechts- und Umweltverletzungen durch direkte und indirekte Lieferanten, können an das Audi Aufklärungs-Office gemeldet werden – vertraulich

und auf Wunsch anonym. Meldungen sind beispielsweise per E-Mail, via Online-Meldkanal sowie seit 1. November 2024 auch mittels telefonischer Sprachnachricht und über die App „SpeakUp – Listen for a change“ möglich – 24 Stunden am Tag, an sieben Tagen der Woche und in über 65 Sprachen. Als externe Meldestelle steht zudem eine Ombudsperson zur Verfügung. In den Verfahrensgrundsätzen zum Beschwerdemechanismus des Audi Konzerns sind unter anderem die Vertraulichkeit und der Schutz von hinweisgebenden Personen vor Diskriminierung und Repressalien festgelegt.

Die Hinweise werden von qualifizierten und erfahrenen Mitarbeitenden des Audi Aufklärungs-Office auf potenzielle Regelverstöße geprüft und nach Validierung entsprechend geahndet. 2024 gingen bei der AUDI AG 907 Hinweise auf mögliche Regelverstöße ein. Im Vergleich zum Vorjahr mit 556 Hinweisen ist hier eine Steigerung zu verzeichnen. Die Zahl der eingegangenen Meldungen umfasst neben Verdachtsmeldungen auch weitere Anliegen von Kunden und Händlern aus einem breiten Themenspektrum.

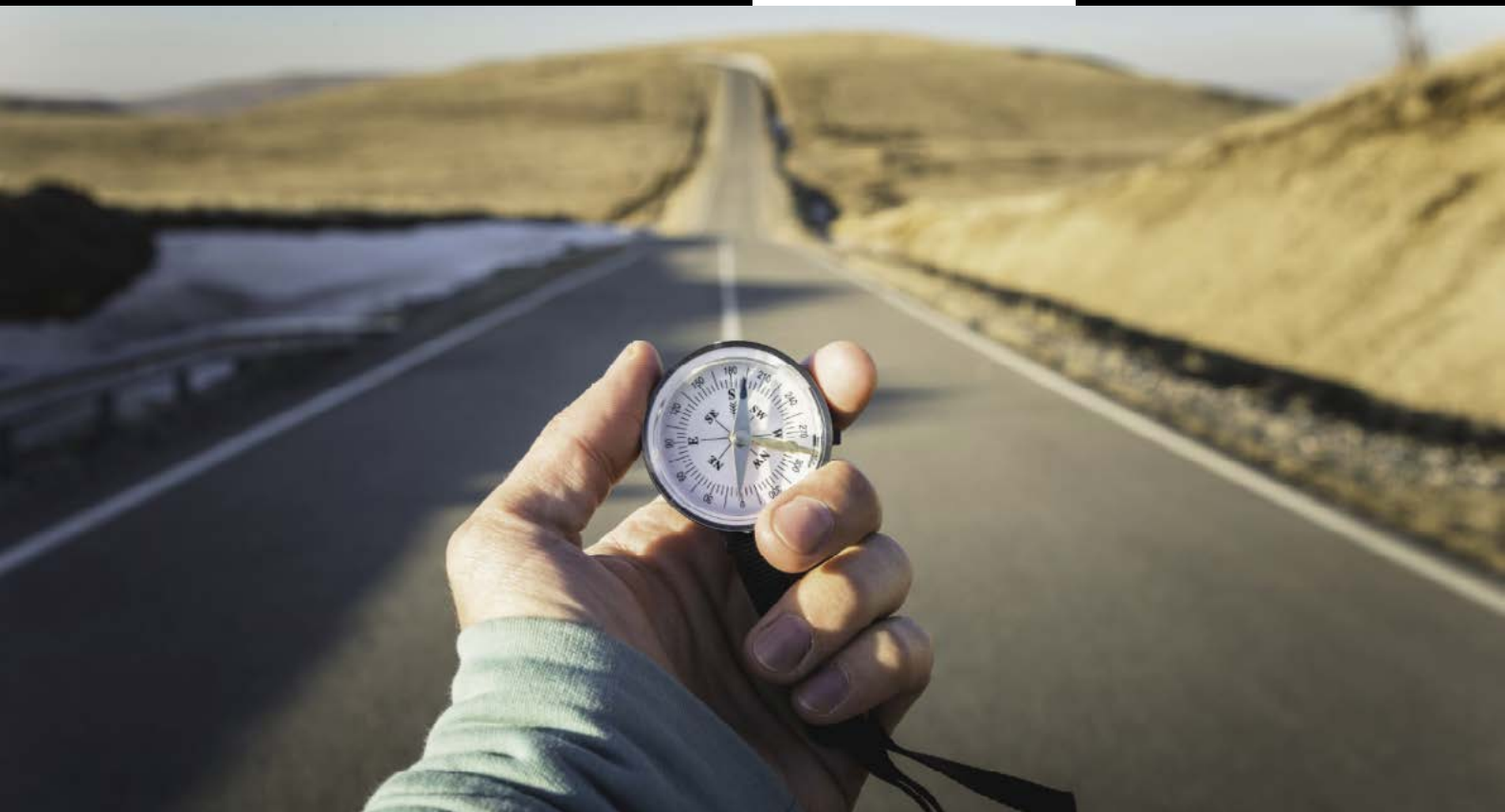
### Starke Maßnahmen gegen Korruption

Weltweit tätige Unternehmen wie die AUDI AG sind in ihrem Geschäftsalltag ›

<sup>1</sup> Der EU AI Act sensibilisiert Unternehmen für eine bewusste, ethische Nutzung und Umsetzung von KI-Anwendungen. Er fordert eine entsprechende Qualifizierung der Belegschaft und die verbindliche Klassifizierung und Handhabung der eingesetzten KI-Systeme anhand von vier definierten Risikoklassen. So gilt es zum Beispiel, alle Daten, mit denen eine KI trainiert wurde, transparent zu dokumentieren und KI-erzeugte Antworten in Chatbots entsprechend zu kennzeichnen. Quelle: [Verordnung - EU - 2024/1689 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#) (18.12.2024).

<sup>2</sup> Der EU Data Act fokussiert die Rechte von Kunden und Dritten. So haben Kunden ein Anrecht darauf, alle Daten ausgeleitet zu bekommen, die durch Nutzung von verbundenen Diensten im und am Fahrzeug erzeugt werden, zum Beispiel beim Ladevorgang an einer Wallbox. Dies umfasst auch das Recht des Kunden, diese Daten an Dritte, wie etwa eine Versicherung, auszuleiten. Quelle: [Regulation - EU - 2023/2854 - EN - EUR-Lex](#) (18.12.2024).





permanent Korruptionsrisiken ausgesetzt. Der Eintritt eines solchen Risikos kann nicht nur erhebliche finanzielle Schäden verursachen, sondern auch zu Reputationsverlusten führen. Integres Handeln sowie ein fairer Wettbewerb bilden daher das Fundament für den langfristigen Erfolg des Audi Konzerns – über alle Ländergrenzen hinweg. Korruption und Bestechung haben folglich bei Audi keinen Platz. Diese Grundsätze hat das Unternehmen in seinen für alle Mitarbeitenden verbindlichen Verhaltensgrundsätzen (Audi Code of Conduct) sowie in seiner Zuwendungsrichtlinie zur Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption fest verankert. Der Bereich Compliance berät die Fachabteilungen umfassend zu sämtlichen Korruptionsthemen mit digitaler Unterstützung durch den Audi guide, ein IT-Tool zur eigenverantwortlichen Bewertung von Zuwendungen durch die Mitarbeitenden. Darüber hinaus sind Schulungsmaßnahmen ein weiterer Bestandteil der präventiven Vermeidung von Korruption. 99,78 Prozent der produktionsfernen Mitarbeitenden sowie der Vorstand der AUDI AG haben das speziell konzipierte Web Based Training (WBT) zu Antikorruption und zum Umgang mit Amts- und Mandatsträgern im Berichtszeitraum erfolgreich absolviert. Ein breites und kontinuierlich weiterentwickeltes Portfolio an zielgruppenspezifischen Kommunikations- und Trainingsmaßnahmen stärkt das konzernweite Bewusstsein für die Bedeutung von Compliance und Integrität als Erfolgsfaktor einer verantwortungsvollen Unternehmensführung.

Verdachtsfälle im Bereich Korruption werden vom Audi Aufklärungs-Office in Abstimmung mit der internen Revision bearbeitet, Maßnahmen werden systematisch abgeleitet und umgesetzt. Im Berichtsjahr wurde ein Hinweis betreffend potenzieller Korruption eingereicht und es fanden zwei Untersuchungen wegen Korruptionsverdachts statt, da ein Hinweis noch Ende 2023 eingereicht worden war. Die ordnungsgemäße Umsetzung von Maßnahmen wird im Rahmen von Vor-Ort-Überprüfungen und durch externe Audits sichergestellt. 2024 fanden keine Vor-Ort-Überprüfungen und keine Audits wegen Korruptionsverdachts statt.

Des Weiteren wurden insgesamt 68 nationale und internationale Mehrheitsbeteiligungen in Bezug auf Antikorruption bei Beratungsanfragen sowie der Implemen-

tierung von Richtlinien und Durchführung von Schulungen unterstützt. Grundsätzlich werden all diejenigen Gesellschaften in den Prozess einbezogen, bei denen der Audi Konzern eine Mehrheitsbeteiligung hält oder die Managementverantwortung innehat.

Ein weiteres Schwerpunktthema im Bereich Compliance bildet das Kartellrecht. Die Einhaltung kartellrechtlicher Bestimmungen ist für den Unternehmenserfolg unverzichtbar. Das Unternehmen verpflichtet seine Mitarbeitenden daher insbesondere im CoC und in unternehmensinternen Regelungen dazu, das Kartellrecht zu beachten. Schulungen sowie spezialisierte Rechtsberater der AUDI AG unterstützen die Mitarbeitenden dabei, kartellrechtlich relevante Situationen zu erkennen und sich regelkonform zu verhalten. /

## Compliance und Integrität auf audi.com

Audi hat sich klar zu verantwortungsvoller Unternehmensführung verpflichtet. Sein Selbstverständnis in Bezug auf Compliance und Integrität hat das Unternehmen unter anderem auf der Audi Website öffentlich gemacht. Die mehrsprachigen Inhalte werden regelmäßig aktualisiert und sind für alle Mitarbeitenden von Audi sowie alle externen Stakeholder jederzeit verfügbar.



Mehr finden Sie auf:  
[audi.com](https://www.audi.com)



# Nachhaltige Unternehmensentwicklung

Resilient, robust und zukunftsfähig:  
So sichert Audi langfristig seinen Erfolg.



Audi A6 Avant e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 17,5–14,4 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

Um auf Dauer am Markt erfolgreich zu bestehen, müssen sich Unternehmen immer wieder gezielt verändern. Eine solide wirtschaftliche Performance bildet für den Audi Konzern die Grundlage seiner nachhaltigen Unternehmensentwicklung: Stabile Gewinne und positive Cashflows finanzieren notwendige Investitionen und stellen die Zukunftsfähigkeit sicher.

Leitplanken für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung sind unter anderem die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (UN). Regierungen, Industrie, Forschung und Non-Governmental Organizations (NGOs) treiben zudem vor dem Hintergrund des Klimawandels und des Zwei-Grad-Ziels die Transformation der Weltwirtschaft voran. Für Automobilunternehmen ist insbesondere der Wandel der Mobilität bedeutsam: Das stetige Wachstum städtischer Gebiete (Urbanisierung), die Digitalisierung und nicht zuletzt die bereits spürbaren sowie erwarteten Auswirkungen des Klimawandels verändern die Bedürfnisse von Nutzern und ihre Ansprüche. Hinzu kommen bestehende und sich weiter

verschärfende Gesetze zum Beispiel zu CO<sub>2</sub>-Emissionen. Die Entwicklung und die Umsetzung zukunftssicherer sowie nachhaltiger Geschäftsmodelle sind in den strategischen Initiativen des Audi Konzerns (u. a. in der Audi Agenda, der gemeinsamen Unternehmenspolitik, der Grundsatzerklärung zur Umwelt- und Energiepolitik der AUDI AG und internen Richtlinien zum Nachhaltigkeitsmanagement), der Steuerung der gesamten Markengruppe und der Unternehmensstrategie der Volkswagen Group tief verankert.

## Mit gestärktem Produktportfolio in der Offensive

Zentrales Element des Geschäftsmodells von Audi sind innovative Fahrzeuge und Dienstleistungen, die Kunden weltweit nachhaltigere Mobilität ermöglichen und die das Markenversprechen „Vorsprung durch Technik“ einlösen. Wie es sich anfühlt, wenn aus dem Markenversprechen wortwörtlich erfahrbare Realität wird, konnten Kunden im Berichtsjahr in zahlreichen neuen Audi Modellen erleben: >

### 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 160](#).



# Audi in der Offensive

Diese Modelle feierten 2024 ihr Debüt

## Zahlreiche neue E-Modelle



Als erstes Fahrzeug auf der neuen Plattform für rein elektrische Fahrzeuge (Premium Platform Electric, PPE) startete der Audi Q6 e-tron. Im Laufe des Jahres folgte zudem der Audi Q6 Sportback e-tron<sup>1</sup>. Das Modell Audi Q6L e-tron<sup>2</sup>, das speziell für den chinesischen Markt entwickelt wurde, folgt 2025. Mit den Audi Q6 e-tron Modellen will das Unternehmen bei Performance, Reichweite, Laden, Fahrdynamik und Design neue Maßstäbe im Premiumsegment der Mittelklasse-SUV setzen. Auch die Elektronikarchitektur E<sup>3</sup> 1.2 ist eine Innovation: Sie hebt die Digitalisierung in Audi Fahrzeugen zum Beispiel durch den neuen Audi Assistant<sup>3</sup> mit Integration von ChatGPT<sup>4</sup> auf ein neues Level.

In der oberen Mittelklasse verdeutlichen der neue Audi A6 Sportback e-tron<sup>5</sup> sowie der Audi A6 Avant e-tron<sup>6</sup> die Variabilität der PPE: Sie sind die ersten Modelle im Flachbodenkonzept auf dieser Plattform. Leistungsstarke, kompakte und effiziente Elektromotoren sorgen in Kombination mit einer für die PPE neu entwickelten Lithium-Ionen-Batterie und dank herausragender Aerodynamik für eine Reichweite von bis zu 756 Kilometern<sup>7</sup>.



<sup>1</sup> Audi Q6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 18,9–15,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>2</sup> Dieses Fahrzeug wird von assoziierten Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

<sup>3</sup> Die Verfügbarkeit ist abhängig von Fahrzeugmodell und Modelljahr. Bestandteil von Audi connect Navigation & Infotainment (IT3). Die Sprachenverfügbarkeit ist länderabhängig. Über die Länder- und Sprachenverfügbarkeiten informieren Sie sich bitte bei einem Audi Partner bzw. im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de). Weiterführende Informationen zum Audi assistant unter [www.audi.de/technologie](http://www.audi.de/technologie).

<sup>4</sup> Bestandteil von Audi connect Navigation & Infotainment (IT3). Die Sprachenverfügbarkeit ist länderabhängig. Über die Länder- und Sprachenverfügbarkeiten informieren Sie sich bitte bei einem Audi Partner bzw. im Audi Konfigurator unter [www.audi.de](http://www.audi.de). Weiterführende Informationen zum Audi assistant unter [www.audi.de/technologie](http://www.audi.de/technologie). ChatGPT wird bereitgestellt über Microsoft Azure® OpenAI Service. Microsoft, Azure und ihre Logos sind eingetragene Markenzeichen der Microsoft Corporation in den Vereinigten Staaten von Amerika und/oder anderen Ländern. Der Name „OpenAI“ und die Marke ChatGPT sind Eigentum von OpenAI. Technologiebedingt kann bei KI-Systemen eine fehlerhafte Informationswiedergabe nicht vollständig ausgeschlossen werden. Bei fahrzeugbezogenen Fragen ist im Zweifelsfall immer das Bordbuch zu konsultieren.

<sup>5</sup> Audi A6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,7–13,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>6</sup> Audi A6 Avant e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 17,5–14,4 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>7</sup> Reichweite bezogen auf den Audi A6 Sportback e-tron performance: Stromverbrauch (kombiniert): 15,9–14,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A



## Offensive bei den E-Modellen



Einen Einstieg in die Premium-elektromobilität ermöglichen seit Mitte 2024 der Audi Q4 35 e-tron<sup>8</sup> und der Audi Q4 Sportback 35 e-tron<sup>9</sup>. Mit den zwei umfangreich ausgestatteten Einstiegsmodellen gewinnt die Baureihe nochmals an Attraktivität. Bereits jetzt ist der Audi Q4 e-tron das meistverkaufte Elektroauto von Audi.



Neue **Audi e-tron GT-Modelle** setzen Maßstäbe in der Performance. Fortan bilden drei Varianten – der Audi S e-tron GT<sup>10</sup>, der Audi RS e-tron GT<sup>11</sup> und der Audi RS e-tron GT performance<sup>12</sup> – die Modellfamilie. Der 2024 vorgestellte Audi RS e-tron GT performance<sup>12</sup> ist das leistungstärkste Serienfahrzeug von Audi: Bis zu 680 kW (925 PS) stehen Kunden mit ihm zur Verfügung.



Mit dem **AUDI E concept**<sup>13</sup> debütierte in China nicht nur ein spektakuläres Showcar, sondern erstmals die neue Schwestermarke AUDI. Entwickelt in China und zugeschnitten auf die dortigen Kunden, repräsentieren Marke und Auto das Beste aus beiden Welten – die unverwechselbare Audi DNA verbindet sich mit Innovationen aus China.

<sup>8</sup> Audi Q4 35 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 19,2–17,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>9</sup> Audi Q4 Sportback 35 e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 18,7–16,4 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

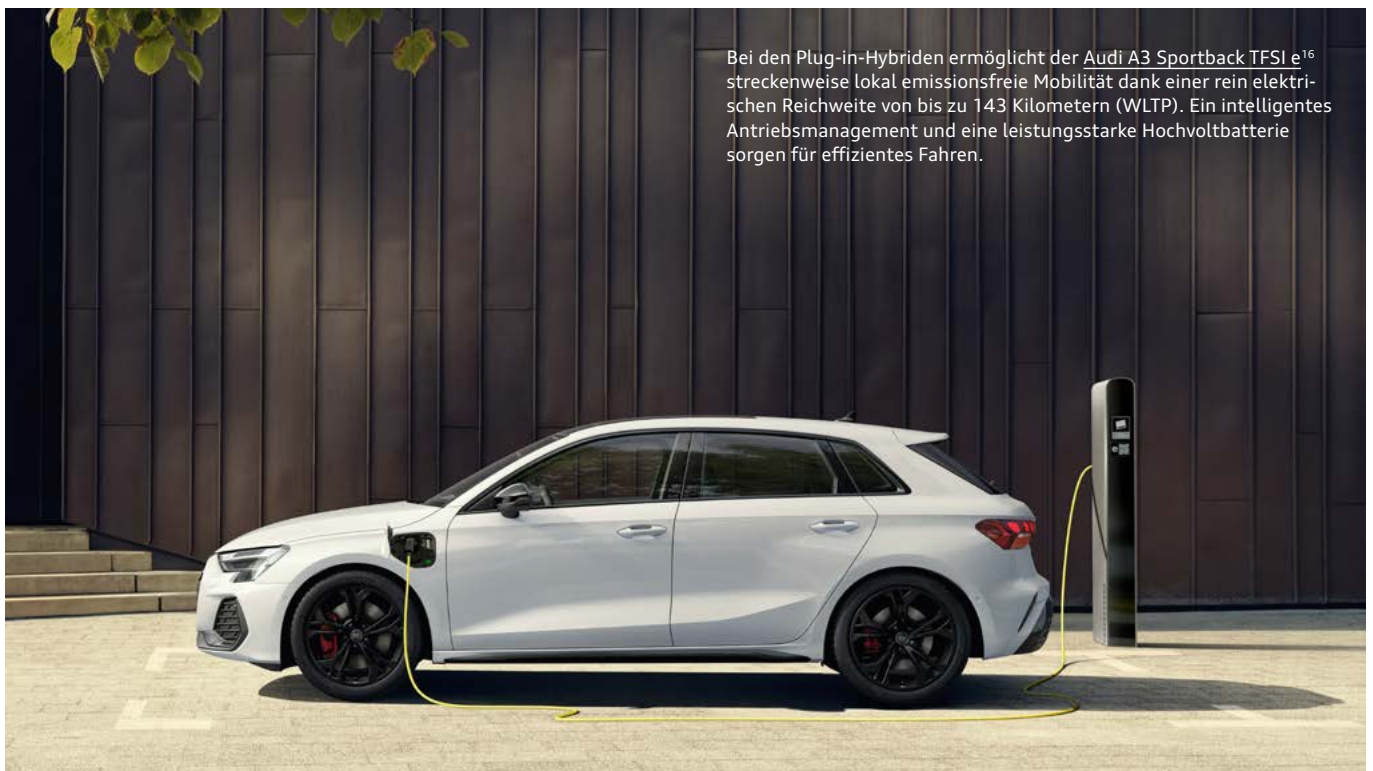
<sup>10</sup> Audi S e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert): 19,7–18,0 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>11</sup> Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert): 22,1–18,4 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>12</sup> Audi RS e-tron GT performance: Stromverbrauch (kombiniert): 20,8–18,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse: A

<sup>13</sup> Bei dem gezeigten Modell handelt es sich um einen Prototyp, der nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist.

## Erweiterung des Plug-in-Hybrid-Angebots



<sup>14</sup> Audi Q7 SUV 55 TFSI e quattro: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,4–1,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 29,1–27,8 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 33–28 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,5–9,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>15</sup> Audi Q8 SUV 55 TFSI e quattro: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 1,6–1,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 30,4–27,7 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 37–27 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,9–8,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klasse bei entladener Batterie: G

<sup>16</sup> Audi A3 Sportback TFSI e: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 0,4–0,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 16,6–14,6 kWh/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (gewichtet kombiniert): 9–6 g/km; CO<sub>2</sub>-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 5,4–4,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Klassen bei entladener Batterie: D–C



## Neue effiziente Verbrennermodelle



Der Audi Q5 gehört in Deutschland und Europa seit mehr als 15 Jahren zu den beliebtesten SUV im B-Segment. Audi legte im Berichtsjahr mit dem neuen Audi Q5 SUV<sup>17</sup> die dritte Generation des Erfolgsmodells auf. Dieser ist das erste SUV-Modell auf der PPC.



Auf der neuen Plattform für Verbrenner (Premium Platform Combustion, PPC) debütierte im Berichtsjahr der neue Audi A5<sup>18</sup>. Die weiterentwickelte Mildhybrid-technologie ermöglicht elektrische Fahranteile und damit noch effizienteres Fahren. Weitere Besonderheit: der optional verfügbare Allradantrieb quattro ultra. Diese quattro Technologie verteilt die Antriebsmomente flexibel, um einerseits so effizient wie möglich zu fahren, aber andererseits alle Vorteile des Allradantriebs für noch mehr Fahrsicherheit und Fahrdynamik vollumfänglich zu nutzen.



Der Audi A6 steht für die lange und erfolgreiche Geschichte von Audi in der Oberklasse. Anfang März 2025 feierte der neue Audi A6 Avant<sup>19</sup> seine Weltpremiere.

<sup>17</sup> Audi Q5 SUV: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,8–5,9 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 200–148 g/km; CO<sub>2</sub>-Klassen: G–E

<sup>18</sup> Audi A5: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 7,8–4,8 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 178–125 g/km; CO<sub>2</sub>-Klassen: G–D

<sup>19</sup> Audi A6 Avant: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,0–5,0 l/100 km; CO<sub>2</sub>-Emissionen (kombiniert): 181–130 g/km; CO<sub>2</sub>-Klassen: G–D



## Konsequente Umsetzung der Audi BEV-Strategie

Die im Berichtsjahr präsentierten Modelle sind Meilensteine der Elektrifizierungsstrategie des Unternehmens:

- > Fahrdynamik, Aerodynamik und Effizienz, digitales Kundenerlebnis, Design und Qualität – dafür stehen Modelle von Audi unabhängig ihrer Antriebsart. Das Unternehmen bietet damit seinen Kunden segment-spezifisch attraktive Fahrzeuge, die alle die Audi DNA in sich tragen.
- > Audi hat sich klar und frühzeitig zur E-Mobilität bekannt. Im Berichtsjahr hatte das Unternehmen bereits zehn rein elektrische Modelle im Portfolio. Allein sechs davon wurden 2024 präsentiert.
- > In den kommenden Jahren baut Audi sein elektrisches Portfolio sukzessive aus. Mittelfristig soll in allen Kernsegmenten ein rein elektrisches Fahrzeug angeboten werden.
- > Insgesamt feiern 2024 und 2025 rund 20 neue Modelle unterschiedlicher Antriebsarten ihre Markteinführung. Damit stellt sich Audi für die Übergangszeit vom Verbrenner zum E-Antrieb robust und flexibel auf.
- > Audi unterzieht jedes Modell einer umfassenden Lebenszyklusanalyse (Life Cycle Assessment (LCA), auch Ökobilanz). Diese Analyse macht die Umweltauswirkungen der Modelle über deren gesamten Lebenszyklus hinweg transparent. Die Ergebnisse werden unter anderem im sogenannten Dekarbonisierungsindex<sup>20</sup> (DKI) erfasst. Der DKI ist eine strategische Messgröße auf dem Weg zur bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität<sup>21</sup>. Er misst die durchschnittlichen Emissionen von CO<sub>2</sub> und CO<sub>2</sub>-Äquivalenten<sup>22</sup> entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios und ist in Tonnen CO<sub>2</sub> pro Fahrzeug angegeben. Bis spätestens 2050<sup>23</sup> will der Audi Konzern den DKI über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg auf null reduzieren.

## Strukturelle Neuausrichtung für mehr Tempo in der Fahrzeugentwicklung

Um das Innovationstempo zu erhöhen, hat das Unternehmen im Berichtsjahr seine Strukturen überarbeitet:

- > Mit dem im Berichtsjahr gegründeten Vorstandsressort „Innovation und Software-Defined Vehicle“ (SDV) >

## Audi Batteriekompetenz



Zukunftstechnologien in den Markt zu bringen sowie Schlüsselkomponenten im Automobilbau zu beherrschen – beides trägt im Audi Konzern zu einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung bei. Deshalb erweitert das Unternehmen konsequent seine Kernkompetenzen im Bereich Hochvoltbatterien: Audi betreibt beispielsweise das Kompetenzzentrum für Hochvoltbatterien in Neckarsulm, in dem Prototypen neuer Hochvoltspeichermodule für verschiedene E-Fahrzeuge erprobt werden, und das Batterietechnikum Gaimersheim für die Auslegung und Entwicklung von Batteriezellen. Audi montiert außerdem Batterien selbst: Am Standort Ingolstadt entstehen täglich bis zu 1.000 Hochvoltbatterien zunächst für die Audi Q6 e-tron Baureihe. Das Unternehmen sammelt damit wichtige Erfahrungen, die es perspektivisch in einer eigenen Fertigung von Batteriemodulen einsetzen will.

<sup>20</sup> Der interne Dekarbonisierungsindex (DKI) ist ein Key Performance Indicator (KPI), mit dem der Volkswagen-Konzern die CO<sub>2</sub>-Emissionen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette bilanziert und steuert. Dieser beschreibt die durchschnittlichen Emissionen (gemessen in CO<sub>2</sub>-Äquivalenten) entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios in den Regionen Europa (EU 27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (FBU, Fully Built Up) und USA und wird in Tonnen CO<sub>2</sub>-Äquivalente pro Fahrzeug angegeben. Der DKI beinhaltet die direkten und indirekten Emissionen, die an den einzelnen Produktionsstandorten entstehen (Scope 1 und 2), sowie weitere direkte und indirekte Emissionen, die innerhalb des Lebenszyklus der Audi Fahrzeuge anfallen (Scope 3). Die Nutzungsphase, als Teil der Lebenszyklen der Audi Fahrzeuge, wird hierbei über 200.000 Kilometer und unter Bezugnahme gesetzlicher Vorgaben zu Flottenwerten in den Vertriebsregionen berechnet. Die CO<sub>2</sub>-Intensität des Ladestroms für die elektrifizierten und teilelektrischen Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis regionsspezifischer Strommixe berechnet. Als Grundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen dienen verifizierte Fahrzeug-Ökobilanzen (nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044, siehe Umweltbilanzen: [Dokumente & Policies | audi.com](#)).

<sup>21</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 Kunden, anfallende CO<sub>2</sub>-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

<sup>22</sup> CO<sub>2</sub>-Äquivalente (CO<sub>2</sub>e) sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung von verschiedenen Treibhausgasen. Hierbei werden die Treibhausgasemissionen in CO<sub>2</sub>-Äquivalente umgerechnet und zusammengefasst.

<sup>23</sup> Der Transformationspfad von Audi auf dem Weg zur bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität sieht klar definierte Zwischenziele vor, die maßgeblich von der Marktentwicklung sowie dem Tempo des Ausbaus der Elektromobilität abhängen. Aufgrund volatiler Märkte sowie der unsicheren wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen ist es derzeit nicht möglich, belastbare Aussagen zu Zwischenzielen bis zum Jahr 2050 zu treffen.

unter der Leitung von Geoffrey Bouquot beschleunigt die AUDI AG die Transformation zu einer softwarezentrierten Organisation. Audi will den markentypischen „Vorsprung durch Technik“ – der seinen Ursprung vor allem in Technologien wie quattro Antrieb und Aluminium Space Frame hat – im Digitalzeitalter fortschreiben. Bouquot übernahm zudem zum 1. Januar 2025 die Leitung des Geschäftsbereichs der Technischen Entwicklung, der mit seinem bisherigen Ressort zusammengelegt wurde.

- > Im Berichtsjahr hat Audi die Fahrzeugentwicklung konsequent nach den Prinzipien der Matrixorganisation aufgestellt. Damit trägt zum einen das Baureihenmanagement mehr unternehmerische Verantwortung, zum anderen werden die Kompetenzen in den Linienbereichen der Technischen Entwicklung klarer strukturiert. So sollen Modelle schneller zur Marktreife gebracht werden; gleichzeitig gilt es, den Paradigmenwechsel hin zur softwarezentrierten Fahrzeugentwicklung zu unterstützen.

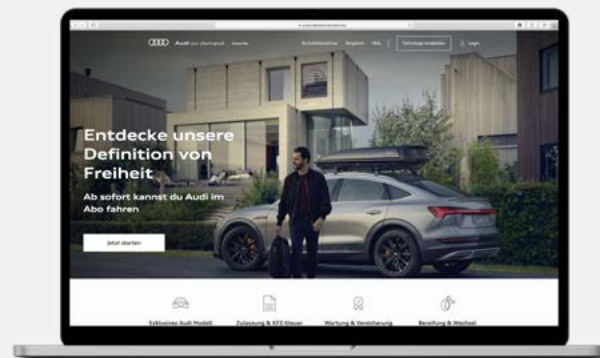
### Innovationsmanagement weltweit stärken

Mit weltweiten Hubs verfügt der Audi Konzern über Teams, die kontinuierlich Mobilitätstrends beobachten und neue Technologien analysieren. Synergien bietet dabei die konzernweite Zusammenarbeit über alle Marken der Volkswagen Group hinweg.

Geht es um Innovationen, so stehen in Deutschland die Innovationsabteilungen der Audi Entwicklung in Neckarsulm und Ingolstadt im Zentrum, flankiert von der Audi Business Innovation GmbH (München), der A4nXT Venture Clienting sowie dem P-Lab für Produktionsinnovationen (beide Ingolstadt). In China treiben der R&D Innovation Hub sowie das Audi Innovation Research Office (AIR) das Thema voran, in den USA unter anderem der ADAS Hub (Advanced Driving Assistance System, dt.: fortschrittliches Fahrerassistenzsystem), in Israel der Konnect Innovation Hub (Volkswagen Group).

Um Zukunftstechnologien zu identifizieren, sie zur Marktreife zu entwickeln und zuverlässig in Fahrzeuge zu integrieren, startete Audi im Berichtsjahr zahlreiche neue Projekte und Initiativen:

- > In neuen Formaten wie der „New Innovation“-Initiative und dem „Minds & Makers Innovations-Partnertag“ treten interne Innovatoren in den direkten Austausch mit weltweit etablierten Unternehmen und Start-ups, die aufgrund ihrer Expertise in Top-technologien ausgewählt wurden. Audi will die Innovationen der Partner kennenlernen und schnelle Entscheidungen über zukünftige Kooperationen ermöglichen.
- > Audi arbeitet mit der Volkswagen Group Innovation zusammen, dem konzernweiten Inkubator für innovative Fahrzeug- und Mobilitätslösungen. Dieser betreibt unter anderem weltweit Innovation Hubs und verantwortet die markenübergreifende Open-Innovation-Plattform, über die Ideen und Kooperationen aller Konzernmarken zusammengeführt und Synergieeffekte zwischen den Konzernmarken bereits in einer frühen Entwicklungsphase erzielt werden sollen.



## Neue Mobilitätskonzepte

In den kommenden Jahren will die Volkswagen Group alle Mobilitätsangebote ihrer Marken auf einer Plattform bündeln. Hierbei soll in Zukunft das automatisierte Fahren im Zusammenspiel mit neuen Mobilitätskonzepten den Wandel hin zu einem führenden Anbieter für neue Mobilität ermöglichen. Eine Fahrzeugflotte, mit der die unterschiedlichen Services von Autovermietung, Auto-Abonnement bis hin zu Ridepooling realisiert werden können, soll hohe Verfügbarkeit, Auslastung und Rentabilität sicherstellen.

Audi hat die unterschiedlichen Bedürfnisse der Kunden fest im Blick und fokussiert bei der Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte aktuell auf zwei Bereiche: Vehicle-on-Demand (VoD, dt.: Fahrzeug auf Abruf) und Mobility-on-Demand (MoD, dt.: Mobilität auf Abruf). Bei MoD steht das Zurücklegen einer Strecke ohne selbst zu fahren im Vordergrund, wie zum Beispiel in einem Taxi. Langfristig soll vollautomatisiertes Fahren dieses neue Mobilitätskonzept ermöglichen.

Bei VoD hingegen geht es um das eigene Fahren. Hier erhalten Kunden für einen begrenzten Zeitraum Zugriff auf ein Fahrzeug. Mit „Audi on demand rent“ und „Audi on demand subscribe“ realisiert das Unternehmen bereits heute in ausgewählten Regionen solche Angebote und zeigt, wie Mobility as a Service (dt.: Mobilität als Dienstleistung) funktioniert. Das Besondere: Bei „Audi on demand rent“ finden Kunden für jeden Anlass den passenden Audi. Sie können das Fahrzeugmodell, die Innenausstattung sowie die Farbe nach Wunsch wählen. „Audi on demand rent“ und „Audi on demand subscribe“ ergänzen das klassische Leasing von Fahrzeugen als flexiblere Alternativen.

In Ergänzung zu den bereits in Deutschland erfolgreich eingeführten Angeboten von „Audi on demand“ wurde 2024 ein weiterer Mobilitätsdienst pilotiert. Auf Basis der Mobilitätsplattform „Giravolta“ können Kunden eines Autohauses auf den vorhandenen Fahrzeugfuhrpark des Autohauses zugreifen und kurzfristig Fahrzeuge buchen. Weitere Anwendungsfälle in diesem Pilotprojekt sind die Buchung von Fahrzeugen aus Firmenflotten durch interne Mitarbeitende sowie spezielle Anwendungsfälle im lokalen Tourismus. Für 2025 sind weitere Pilotprojekte dazu in Planung.

- > Audi wirkt im **AI Lab** mit, unter anderem in dessen Aufsichtsrat. Das im Volkswagen-Konzern neu gegründete Unternehmen identifiziert global neue Produktideen rund um künstliche Intelligenz (KI). Vielversprechende Konzepte entwickelt das AI Lab dann bei Bedarf gemeinsam mit externen Partnern zu frühen Prototypen weiter. Diese Prototypen werden den Konzernmarken zur Prüfung und Entscheidung übergeben.

### Starke Partnerschaften für weltweite Erfolge

Um intelligente, vernetzte und passgenau auf marktspezifische Kundenwünsche zugeschnittene Fahrzeuge schnell und preiswert zu entwickeln, setzen Audi und der Volkswagen-Konzern auf starke Partnerschaften weltweit:

- > Gemeinsam die Elektronikarchitektur und Software für „Software-Defined Vehicles“ (SDV) der nächsten Generation schaffen: Das ist das Ziel des Joint Ventures „**Rivian and Volkswagen Group Technologies**“. In dem Gemeinschaftsunternehmen ergänzen sich Rivians marktführende Software- und Elektro-Hardware-Technologie hervorragend mit der globalen Reichweite und führenden Kompetenz des Volkswagen-Konzerns bei Fahrzeugplattformen. Innovationen aus dem Joint Venture sollen zukünftig auch in Audi Modellen zum Einsatz kommen.
- > **Mobileye** ist ein weltweit aktives Unternehmen für autonome Fahrtechnologien mit Sitz in Jerusalem. Der Volkswagen-Konzern und Mobileye arbeiten bei fortschrittlichen Fahrerassistenzsystemen bereits seit längerem zusammen. Im Berichtsjahr fiel der Entschluss, dass Mobileye zukünftig auch Techno-

logien für Fahrfunktionen mit erweiterten Level-2-Funktionen („teilautomatisiertes Fahren“) für den Volkswagen-Konzern bereitstellen soll. Darüber hinaus wird mit Mobileye an Level-3-Funktionen („hochautomatisiertes Fahren“) gearbeitet. Im Audi Konzern wollen die Marken Audi, Bentley und Lamborghini neue premiumorientierte Fahrfunktionen auf Basis dieser Technologie in ihr Modellportfolio bringen.

- > Das Joint Venture Carizon zwischen Cariad, der Softwareeinheit im Volkswagen-Konzern, und Horizon Robotics zielt auf die schnelle Entwicklung von Lösungen für automatisiertes Fahren ab, die speziell auf den chinesischen Markt zugeschnitten sind. Horizon Robotics ist einer der führenden Anbieter von Softwarelösungen für fortschrittliche Fahrerassistenzsysteme und autonomes Fahren in China. Auch das Joint Venture zwischen Cariad und Thundersoft, Carthunder, stärkt die regionale Entwicklungskompetenz des Volkswagen-Konzerns unter dem Motto „in China für China“. Carthunder will maßgeschneiderte Softwareprodukte und -lösungen für den Markt schnell und effizient produzieren, um chinesischen Kunden ein intelligenteres und intuitiveres digitales Mobilitätserlebnis zu bieten. Von den beiden Joint Ventures werden auch Audi Modelle für den chinesischen Markt profitieren.
- > Im Berichtsjahr stellte das Unternehmen die neue Schwestermarke AUDI vor – ohne Vier-Ringe-Logo, dafür in Großbuchstaben geschrieben. Mit der neuen Marke unterstreicht Audi in Zusammenarbeit mit seinem lokalen Partner SAIC seinen Anspruch auf eine Pionierrolle im chinesischen Markt. AUDI soll explizit junge und technologieaffine Kunden in China ansprechen. Das erste Showcar AUDI E concept<sup>24</sup> wurde im November 2024 präsentiert. Der Produktionsstart ist für 2025 geplant. /



## KI in der Fahrzeugproduktion

Künstliche Intelligenz (KI) ist für Audi eine Schlüsseltechnologie – gerade auch mit Blick auf die Produktion der Zukunft. Mithilfe von KI will das Unternehmen in der Fertigung schneller, nachhaltiger und qualitativ noch besser werden. Schon 2018 ging die erste KI-Anwendung in der Audi Produktion in Serie, im Berichtsjahr wurden mehr als 100 KI-Anwendungsfälle in unterschiedlichen Reifegraden identifiziert. Zurzeit fokussiert das Unternehmen unter anderem auf KI-gestützte Fertigungsprozessüberwachung und Anlagensteuerung, KI-gestützte Qualitätsüberwachung sowie auf generative KI.

<sup>24</sup> Bei dem Modell handelt es sich um einen Prototyp, der nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist.



# Anhang

---

**160** // Nachhaltigkeitsziele (SDG) der Vereinten Nationen

**161** // Verbrauchs- und Emissionsangaben

**163** // Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

**165** // GRI-Index



# Nachhaltigkeitsziele (SDG) der Vereinten Nationen

Audi verknüpft sein Nachhaltigkeitsengagement mit den Zielen der Vereinten Nationen für eine nachhaltige Entwicklung. 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 sozialen, ökologischen und ökonomischen Dimensionen von Nachhaltigkeit. Dahinter steht die Überzeugung: Sozialer Fortschritt ist ohne die Berücksichtigung der Grenzen des Planeten nicht dauerhaft möglich. Dabei fordert die Agenda 2030 ausdrücklich, die Schwächsten und Verwundbarsten in den Mittelpunkt zu stellen und niemanden zurückzulassen („leave no one behind“).

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 zum Beispiel deutlich, dass Klimapolitik, nachhaltige Entwicklung und die Bekämpfung von Armut untrennbar miteinander verwoben sind. Die SDGs sind ein unverzichtbarer Kompass der gesamten Staatengemeinschaft.

Audi orientiert sein Handeln an den Sustainable Development Goals. In internen Workshops wurde erarbeitet, bei welchen fünf Nachhaltigkeitszielen (siehe unten) das Unternehmen den größten Einfluss ausüben kann. Hierfür wurden Themen und Ergebnisse der Audi Wesentlichkeitsanalyse mit den SDGs abgeglichen. Natürlich versucht Audi, umfänglich seinen Beitrag zu leisten. Das Unternehmen zahlt daher auch auf andere als die unten genannten fünf zentralen SDGs ein; dies wird zu jedem wesentlichen Thema im Audi Report beispielhaft aufgezeigt.



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 nimmt am Global Compact der Vereinten Nationen (UN GC) teil, der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung. Die Teilnahme 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](#)

WE SUPPORT



## Verbrauchs- und Emissionsangaben

Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.  
Stand: 12.02.2025

Modelle	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert (g/km)	CO <sub>2</sub> -Klasse
	WLTP-Angabe	WLTP-Angabe	
Audi A1 allstreet	6,2-5,7	141-130	E-D
Audi A1 Sportback	6,5-5,2	149-118	E-D
Audi Q2	8,3-4,8	189-125	G-D
Audi A3 Limousine	9,4-4,4	213-115	G-D
Audi A3 Sportback	9,5-4,4	217-117	G-D
Audi A3 allstreet	6,2-5,0	141-123	E-D
Audi Q3	9,1-5,4	207-140	G-E
Audi Q3 Sportback	9,0-5,4	205-142	G-E
Audi A5 Limousine	7,8-4,8	178-125	G-D
Audi A5 Avant	8,0-4,9	182-128	G-D
Audi Q5 SUV	8,8-5,9	200-148	G-E
Audi Q5 Sportback	8,8-5,9	199-148	G-E
Audi A6 Avant	12,7-5,3	289-138	G-E
Audi A6 Limousine	9,1-5,1	206-133	G-D
Audi A7 Sportback	12,6-5,3	285-138	G-E
Audi Q7 SUV	12,7-7,8	289-204	G
Audi A8	12,3-7,0	278-183	G
Audi Q8 SUV	13,6-8,0	310-210	G
Bentley Bentayga	13	296	G
Lamborghini Urus	14,1	320	G
Lamborghini Huracán	14,9-13,9	338-328	G



## Verbrauchs- und Emissionsangaben

Modelle	Kraftstoffverbrauch gewichtet, kombiniert (l/100 km)	Stromverbrauch gewichtet, kombiniert (kWh/100 km)	CO <sub>2</sub> -Emissionen gewichtet, kombiniert (g/km)	CO <sub>2</sub> -Klasse gewichtet, kombiniert	Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie kombiniert (l/100 km)	CO <sub>2</sub> -Klasse bei entladener Batterie
<b>Plug-in-Hybridfahrzeuge</b>	WLTP-Angabe	WLTP-Angabe	WLTP-Angabe		WLTP-Angabe	
Audi A3 allstreet TFSI e	0,4-0,3	16,0-15,0	8-7	B	5,3-5,0	D-C
Audi A3 Sportback TFSI e	0,4-0,3	16,6-14,6	9-6	B	5,4-4,9	D-C
Audi A6 Avant TFSI e	1,7-1,4	21,5-20,0	37-31	B	8,3-7,7	G
Audi A6 Limousine TFSI e	1,6-1,1	21,1-18,7	36-24	B	8,2-7,1	G-F
Audi A7 Sportback TFSI e	1,6-1,1	21,3-18,9	37-25	B	8,2-7,2	G-F
Audi Q7 SUV TFSI e	1,4-1,2	29,1-27,8	33-28	B	10,5-9,8	G
Audi A8 TFSI e	2,2-1,7	23,8-21,9	49-39	B	9,5-8,7	G
Audi Q8 SUV TFSI e	1,6-1,2	30,4-27,7	37-27	B	10,9-9,8	G
Bentley Flying Spur	1,4	29,3	33	B	10,7	G
Bentley Continental GT	1,3	27,7	29	B	10,3	G
Bentley Continental GT Convertible	1,4	27,9	31	B	10,6	G
Lamborghini Revuelto	11,9	10,1	276	G	17,8	G
Lamborghini Urus SE	2,1	39,5	51,3	B	12,9	G

Modelle	Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km)	CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert (g/km)	CO <sub>2</sub> -Klasse
<b>Vollelektrische Fahrzeuge</b>	WLTP-Angabe	WLTP-Angabe	
Audi Q4 e-tron	19,2-16,1	0	A
Audi Q4 Sportback e-tron	18,7-15,5	0	A
Audi S e-tron GT	19,7-18,0	0	A
Audi RS e-tron GT	21,1-18,4	0	A
Audi A6 Avant e-tron	17,5-14,4	0	A
Audi A6 Sportback e-tron	16,7-13,6	0	A
Audi Q6 SUV e-tron	19,8-16,0	0	A
Audi Q6 Sportback e-tron	18,9-15,6	0	A

## GRI 2-5

# Vermerk

## Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

### An die AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt

Wir haben ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Jahr 2024 im „Audi Report | Kombiniertes Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht“ der AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt, (im Folgenden die „Gesellschaft“), deren Angaben durch einen „✓“ kenntlich gemacht wurden, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 (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 weitere Angaben für Vorjahre waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

### Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts, der die ausgewählten Kennzahlen beinhaltet, unter Bezugnahme auf die „GRI Sustainability Reporting Standards“ (nachfolgend „maßgebende Kriterien“).

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Kennzahlen, 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, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Berichterstattung) 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 Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) 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 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 im Bericht der Gesellschaft nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den maßgebenden Kriterien aufgestellt worden sind.

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:

- > Erlangung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation,
- > Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeitenden, die in die Aufstellung des Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen sowie über Angaben in dem Bericht,
- > Identifikation und Beurteilung des Risikos wesentlicher falscher Angaben in Bezug auf die ausgewählten Kennzahlen, >

- > Analytische Prüfungshandlungen der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Bericht,
- > Kritische Durchsicht des Berichtsentwurfs auf Plausibilität und Konsistenz,
- > Beurteilung der Darstellung der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen 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 im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2024 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den maßgebenden Kriterien aufgestellt worden sind.

### 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, die beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2024 ([ey-idw-aab-de-2024.pdf](#)).

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.

Stuttgart, den 17. März 2025

EY GmbH & Co. KG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hinderer  
Wirtschaftsprüfer

Rodriguez  
Wirtschaftsprüferin





# GRI-Index

Der Audi Konzern hat in Übereinstimmung mit den GRI-Standards für den Zeitraum 1. Januar 2024 bis 31. Dezember 2024 berichtet. Die Auswahl der zu berichtenden Angaben erfolgte auf Basis der 2024 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse.

Für den „Content Index – Essentials Service“ überprüfte GRI Services, ob der GRI-Index in einer Art und Weise umgesetzt wurde, die den Anforderungen an die Berichterstattung „in Übereinstimmung mit den GRI-Standards“ entspricht, und ob die Informationen im Index klar dargestellt und für Stakeholder zugänglich sind. Der Service wurde an der deutschen Berichtsversion durchgeführt.

Universelle Standards

GRI 1: Grundlagen 2021

**GRI 2:  
Allgemeine  
Angaben 2021**

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>1. Die Organisation und ihre Berichterstattungspraktiken</b>			
Angabe 2-1	Organisationsprofil	6	
Angabe 2-2	Entitäten, die in der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Organisation berücksichtigt werden	3	
Angabe 2-3	Berichtszeitraum, Berichtshäufigkeit und Kontaktstelle	3, 180	
Angabe 2-4	Richtigstellung oder Neudarstellung von Informationen	3	
Angabe 2-5	Externe Prüfung	3, 163	
<b>2. Tätigkeiten und Mitarbeitende</b>			
Angabe 2-6	Aktivitäten, Wertschöpfungskette und andere Geschäftsbeziehungen	6	
Angabe 2-7	Angestellte	113	Informationen nicht verfügbar / unvollständig: 2-7 b: Eine Angabe nach Region liegt nicht vor. Diese Angaben sind nicht steuerungsrelevant und werden daher nicht erhoben.
Angabe 2-8	Mitarbeiter, die keine Angestellten sind		Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Nicht angestellte Beschäftigte spielen bei Audi nur eine untergeordnete Rolle. Detaillierte Kennzahlen zu nicht angestellten Beschäftigten sind daher nicht steuerungsrelevant und liegen nicht vor.

**GRI 2:  
Allgemeine  
Angaben 2021**

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>3. Unternehmensführung</b>			
Angabe 2-9	Führungsstruktur und Zusammensetzung		<a href="#">Unternehmensleitung   audi.com</a> <a href="#">Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat   audi.com</a>
Angabe 2-10	Nominierung und Auswahl des höchsten Kontrollorgans		<a href="#">Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat   audi.com</a>
Angabe 2-11	Vorsitzende 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	144	
Angabe 2-13	Delegation der Verantwortung für das Management der Auswirkungen	144	
Angabe 2-14	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung		Der Audi Report wird vom Audi Vorstand freigegeben, der auch die Gesamtverantwortung trägt.
Angabe 2-15	Interessenkonflikte		<a href="#">Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat   audi.com</a>
Angabe 2-16	Übermittlung kritischer Anliegen	147	
Angabe 2-17	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans		<a href="#">Arbeitsweise von Vorstand und Aufsichtsrat   audi.com</a>
Angabe 2-18	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans		<a href="#">Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat   audi.com</a>
Angabe 2-19	Vergütungspolitik		<a href="#">Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat   audi.com</a>
Angabe 2-20	Verfahren zur Festlegung der Vergütung		<a href="#">Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat   audi.com</a>
Angabe 2-21	Verhältnis der Jahresgesamtvergütung		Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Auf Audi Konzernebene wird kein separater Vergütungsbericht erstellt, aufgrund einer Befreiung durch die Volkswagen AG.



**GRI 2:  
Allgemeine  
Angaben 2021**

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>4. Strategie, Richtlinien und Praktiken</b>			
Angabe 2-22	Anwendungserklärung zur Strategie für nachhaltige Entwicklung	2, 5, 10, 23 144	<a href="#">Nachhaltigkeit   audi.com</a>
Angabe 2-23	Verpflichtungserklärung zu Grundsätzen und Handlungsweisen	147	<a href="#">Compliance &amp; Integrity   audi.com</a>
Angabe 2-24	Einbeziehung der Verpflichtungserklärungen zu Grundsätzen und Handlungsweisen	147	<a href="#">Compliance &amp; Integrity   audi.com</a>
Angabe 2-25	Verfahren zur Beseitigung negativer Auswirkungen	125, 147	<a href="#">Compliance &amp; Integrity   audi.com</a>
Angabe 2-26	Verfahren für die Einholung von Ratschlägen und die Meldung von Anliegen	147	<a href="#">Compliance &amp; Integrity   audi.com</a> Bei allen wichtigen Unternehmensentscheidungen sind Stellungnahmen von Compliance und Integrität sowie von weiteren Experten wie beispielsweise aus den Bereichen Nachhaltigkeit, Unternehmensstrategie oder Rechtsservice fester Bestandteil der Vorstandsvorlagen.
Angabe 2-27	Einhaltung von Gesetzen und Verordnungen		Einschränkungen aufgrund einer Verschwiegenheitspflicht: Bei etwaigen bekannten Compliance-Verstoß- und -Verdachtsfällen handelt es sich um Einzelfälle ohne systemisch angelegten Ursachenhintergrund. Aus Vertraulichkeitsgründen (zur Wahrung der Geschäftsgeheimnisse) wird die Gesamtzahl der Fälle nicht berichtet.
Angabe 2-28	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen		Audi arbeitet in unterschiedlichen Initiativen, Verbänden und Arbeitsgruppen mit, um ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Fragestellungen mit Stakeholdern zu diskutieren. Die wesentlichen Mitgliedschaften in Deutschland sind im <a href="#">Lobbyregister</a> für die Interessenvertretung gegenüber dem Deutschen Bundestag und der Bundesregierung zu finden. Das Unternehmen engagiert sich zudem in international bedeutenden Multi-Stakeholder-Initiativen mit Fokus auf Nachhaltigkeit wie beispielsweise in der <a href="#">Aluminium Stewardship Initiative</a> oder der <a href="#">Global Battery Alliance</a> .
<b>5. Einbindung von Stakeholdern</b>			
Angabe 2-29	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	61	<a href="#">Stakeholder-Management   audi.com</a>
Angabe 2-30	Tarifverträge		Der Anteil der Angestellten der AUDI AG, für die Tarifverträge gelten, beträgt 93,8 Prozent. (Die Erfassung der Kennzahl wurde im Jahr 2024 verändert.) 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.

<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Seite</b>	<b>Kommentare / Auslassungen</b>
Angabe 3-1	Verfahren zur Bestimmung wesentlicher Themen	61	<a href="#">Stakeholder-Management   audi.com</a>
Angabe 3-2	Liste der wesentlichen Themen	64	Klimawandel und Energieeffizienz, Verminderung von Umweltverschmutzung (Luftverschmutzung, Besonders besorgniserregende Stoffe, Mikroplastik), Wassermanagement, Biodiversität, Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft, Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen, Arbeits- und Gesundheitsschutz (Arbeitsgesundheit und -sicherheit – eigene Belegschaft), Unternehmenskultur und Chancengleichheit (Gleichstellung und Chancengleichheit – eigene Belegschaft), Verantwortung in der Lieferkette (Soziale Standards und Menschenrechte in der Lieferkette), Verantwortungsbewusste Digitalisierung, Fahrzeugsicherheit, Gesellschaftliches Engagement (Soziales Engagement), Nachhaltige Unternehmensführung, Compliance und Integrität, Nachhaltige Unternehmensentwicklung

<b>Themen- spezifische Angaben</b>	<b>Disclosure</b>	<b>Seite</b>	<b>Kommentare / Auslassungen</b>
<b>Environmental</b>			
<b>Klimawandel und Energieeffizienz</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	68	
<b>GRI 302: Energie 2016</b>			
Angabe 302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	68	Informationen nicht verfügbar / unvollständig: 302-1 f:) Der Prozess zur Kennzahlenerhebung inklusive Scope-Definition der Kennzahlen ist in der Volkswagen-Norm 98000 verankert ( <a href="#">siehe Umweltmanagement bei Audi   audi.com</a> ) 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 Volkswagen-Norm 98000 verankert ( <a href="#">siehe Umweltmanagement bei Audi   audi.com</a> ). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren des VDA gerechnet.
Angabe 302-2	Energieverbrauch außerhalb der Organisation		Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
Angabe 302-3	Energieintensität	68	
Angabe 302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	68	
Angabe 302-5	Senkung des Energiebedarfs für Produkte und Dienstleistungen	68	Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Die Daten für die Kennzahlen aus 302-5 b und c sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.

Themen-spezifische Angaben	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>Environmental</b>			
<b>Klimawandel und Energieeffizienz</b>			
<b>GRI 305: Emissionen 2016</b>			
Angabe 305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	68	
Angabe 305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	68	
Angabe 305-3	Andere indirekte THG-Emissionen (Scope 3)		<a href="#">Dekarbonisierung   audi.com</a> Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Einige Daten (305-3 c bis g) sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
Angabe 305-4	Intensität der THG-Emissionen	68	
Angabe 305-5	Senkung der THG-Emissionen	68	Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Einige Daten (305-5 c und 305-5 e) sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
Angabe 305-6	Emissionen Ozon abbauender Substanzen (ODS)		Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.
<b>Verminderung von Umweltverschmutzung</b>			
<b>GRI 3: Wesentliche Themen 2021</b>			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	81	
<b>GRI 305: Emissionen 2016</b>			
Angabe 305-7	Stickstoffoxide (NO <sub>x</sub> ), Schwefeloxide (SO <sub>x</sub> ) und andere signifikante Luftemissionen	81	Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Einige Daten (305-7 c) sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.



Themen-spezifische Angaben	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>Environmental</b>			
<b>Wassermanagement</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	85	
<b>GRI 303: Wasser und Abwasser 2018</b>			
Angabe 303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	85	
Angabe 303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	85	
Angabe 303-3	Wasserentnahme	85	Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Eine Aufschlüsselung der gesamten Wasserentnahme aus jeder der in den Angaben 303-3 a und 303-3 b aufgeführten Quellen und in den Angaben 303-3 c aufgeführten Arten ist zurzeit nicht möglich.
Angabe 303-4	Wasserrückführung	85	303-4 a: Informationen sind nicht verfügbar für ii. und iv. 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 -grenzen ist – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert ( <a href="#">siehe Umweltmanagement bei Audi   audi.com</a> ). 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.
Angabe 303-5	Wasserverbrauch	85	Informationen nicht verfügbar / unvollständig: 303-5 b und c: Die Daten sind aktuell nicht verfügbar und es wird daran gearbeitet, diese in kommenden Berichtsperioden zur Verfügung zu stellen.

Themen-spezifische Angaben	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>Environmental</b>			
<b>Biodiversität</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	92	
<b>GRI 304: Biodiversität 2016</b>			
Angabe 304-1	Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben geschützten Gebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden	92	
Angabe 304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität		Mit zahlreichen Biodiversitätsmaßnahmen, die über gesetzliche Bestimmungen hinausgehen, und mit nach Möglichkeit dem Vorzug von Brownfield- gegenüber Greenfield-Projekten ist Audi bemüht, Auswirkungen der eigenen Geschäftstätigkeit und Werke auf die Biodiversität so gering wie möglich zu halten. Brownfield-Projekte umfassen die Nutzung und Umgestaltung bereits erschlossener Flächen, während ein Greenfield-Projekt einen Neubau auf un bebauten Flächen umfasst, die zuvor keinerlei Bebauung aufwiesen. Die Auswirkungen in Bezug auf die Einschleppung von invasiven Arten, Schädlingen und Krankheitserregern, die Verringerung der Artenvielfalt bzw. Veränderungen ökologischer Prozesse außerhalb der natürlichen Variationen sind nicht bekannt und werden als gering eingeschätzt.
Angabe 304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume	92	

**Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft**

## GRI 3: Wesentliche Themen 2021

Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	97	
<b>GRI 301: Materialien 2016</b>			
Angabe 301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	97	Eine Berechnung der eingesetzten Materialien erfolgt auf Basis der Produktionszahlen der AUDI AG in 2024 und aktueller Zerlegestudien ausgewählter Modelle der jeweiligen Baureihen. Weitere Daten für das Berichtsjahr 2024 liegen nicht vor. Eine Aufschlüsselung des Gesamtgewichts in erneuerbare und nicht erneuerbare Materialien ist derzeit nicht möglich. Zukünftig soll der Einsatz erneuerbarer Materialien kontinuierlich ausgebaut werden.
Angabe 301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe		Informationen nicht verfügbar / unvollständig: 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 MaterialLoop analysieren die Machbarkeit für einen potenziellen Einsatz in der Serienproduktion.
Angabe 301-3	Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungsmaterialien		Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Informationen sind aktuell in der erforderlichen Detailtiefe nicht verfügbar.

**Themenspezifische Angaben**

	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>Environmental</b>			
<b>GRI 306: Abfall 2020</b>			
Angabe 306-1	Anfallender Abfall und erhebliche abfallbezogene Auswirkungen	97	Im Rahmen des Umweltprogramms Mission:Zero gibt es zahlreiche weitere Maßnahmen zur Abfallreduktion und -vermeidung. Bisher unvermeidliche und weiterhin anfallende Abfälle werden ordnungsgemäß und unter strenger Berücksichtigung der für den jeweiligen Standort gesetzlichen Anforderungen entsorgt. Der Entsorgungsweg der Abfälle ist dabei dokumentiert. Die Abfalldaten werden an deutschen Standorten durch das System ABIS und an ausländischen Standorten durch ähnliche Systeme erfasst und an die entsprechenden Behörden berichtet. Abfälle werden ausschließlich durch Fachbetriebe aus der Abfallwirtschaft entsorgt, um die Auswirkungen des bei Audi entstandenen Abfalls zu reduzieren. Diese Fachbetriebe werden auch von Mitarbeitenden der Umweltschutzabteilungen bei Audi auditiert und geprüft. Für den Berichtszeitraum sind keine erheblichen negativen abfallbezogenen Auswirkungen bekannt.
Angabe 306-2	Management erheblicher abfallbezogener Auswirkungen	97	
Angabe 306-3	Angefallener Abfall	97	
Angabe 306-4	Von Entsorgung umgeleiteter Abfall	97	
Angabe 306-5	Zur Entsorgung weitergeleiteter Abfall	97	

Themen-spezifische Angaben	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>Social</b>			
<b>Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	110	
<b>GRI 401: Beschäftigung 2016</b>			
Angabe 401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestelltenfluktuation	110	Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Eine Ermittlung der Kennzahlen nach Altersgruppe, Geschlecht und Region findet derzeit nicht statt. Diese sind nicht steuerungsrelevant.
Angabe 401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeitnehmern oder teilzeitbeschäftigten Angestellten angeboten werden	110	
Angabe 401-3	Elternzeit	110	Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Grundsätzlich haben alle Angestellten der AUDI AG einen Anspruch auf Elternzeit, gemäß den gesetzlichen Bestimmungen. Die Kennzahlen sind nicht steuerungsrelevant und werden daher nicht erhoben.
<b>GRI 402: Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016</b>			
Angabe 402-1	Mindestmitteilungsfrist für betriebliche Veränderungen	110	
<b>GRI 404: Aus- und Weiterbildung 2016</b>			
Angabe 404-1	Durchschnittliche Stundenzahl für Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestelltem	110	
Angabe 404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	110	
Angabe 404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer Karriereentwicklung erhalten	110	



Themen-spezifische Angaben	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>Social</b>			
<b>Arbeits- und Gesundheitsschutz</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	116	
<b>GRI 403: Sicherheit und Gesundheit am Arbeitsplatz 2018</b>			
Angabe 403-1	Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	116	
Angabe 403-2	Gefahrenidentifizierung, Risikobewertung und Untersuchung von Vorfällen	116	
Angabe 403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	116	
Angabe 403-4	Mitarbeiterbeteiligung, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	116	
Angabe 403-5	Mitarbeiterschulungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	116	
Angabe 403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeiter	116	
Angabe 403-7	Vermeidung und Minimierung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	116	
Angabe 403-8	Mitarbeiter, die von einem Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind	116	
Angabe 403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	116	Informationen nicht verfügbar / unvollständig: Informationen sind aktuell in der erforderlichen Detailtiefe nicht verfügbar.
Angabe 403-10	Arbeitsbedingte Erkrankungen		Rechtliche Verbote: Aus datenschutzrechtlichen Gründen können keine Kennzahlen zu arbeitsbedingten Erkrankungen veröffentlicht werden.

Themen-spezifische Angaben	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>Social</b>			
<b>Unternehmenskultur und Chancengleichheit</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	119	
<b>GRI 405: Diversität und Chancengleichheit 2016</b>			
Angabe 405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	119	
Angabe 405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	119	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>GRI 406: Nichtdiskriminierung 2016</b>			
Angabe 406-1	Diskriminierungsvorfälle und ergriffene Abhilfemaßnahmen	119	Einschränkungen aufgrund einer Verschwiegenheitspflicht: 406-1 iii, 406-1 iv: Detaillierte Angaben werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.
<b>Verantwortung in der Lieferkette</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	125	
<b>GRI 204: Beschaffungspraktiken 2016</b>			
Angabe 204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten	125	Audi ist ein international agierendes Unternehmen und produzierte im Berichtszeitraum in 13 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 61,1 Prozent. Auf Europa entfallen dabei 52,2 Prozent (Deutschland: 35,3 Prozent), auf Nordamerika 8,9 Prozent.
<b>GRI 308: Umweltbewertung der Lieferanten 2016</b>			
Angabe 308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	125	
Angabe 308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	125	

Themen-spezifische Angaben	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>Social</b>			
<b>GRI 414: Soziale Bewertung der Lieferanten 2016</b>			
Angabe 414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien überprüft wurden	125	
Angabe 414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	125	
<b>Verantwortungsbewusste Digitalisierung</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	130	
<b>GRI 418: Schutz der Kundendaten 2016</b>			
Angabe 418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten	130	
<b>Fahrzeugsicherheit</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	134	
<b>GRI 416: Kundengesundheit und -sicherheit 2016</b>			
Angabe 416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit	134	
Angabe 416-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit	134	Einschränkungen aufgrund einer Verschwiegenheitspflicht: 416-2 iii: Aus Vertraulichkeitsgründen wird die Gesamtzahl der Fälle nicht berichtet.
<b>Gesellschaftliches Engagement</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	138	

Themen-spezifische Angaben	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>Governance</b>			
<b>Nachhaltige Unternehmensführung</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	144	
<b>GRI 207: Steuern 2019</b>			
Angabe 207-1	Steuerkonzept		<p>Audi als international agierender Konzern ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bei der Erfüllung steuerlicher Vorschriften (Tax Compliance) bewusst und sieht sich in der Pflicht, ein verantwortungsbewusster und zuverlässiger Steuerzahler (Tax Governance) zu sein. Hierbei haben unter Wahrung der Shareholder-Interessen die ordnungsgemäße Erfüllung der steuerlichen Pflichten weltweit sowie die Minimierung der steuerlichen Risiken höchste Relevanz. Tax Governance und Tax Compliance werden von der AUDI AG als wichtige Aufgabe gesehen und umfassend in den Risikomanagementprozessen und -systemen berücksichtigt. Zum verantwortungsbewussten Umgang mit steuerlichen Risiken wurde konzernweit ein steuerliches, innerbetriebliches Kontrollsystem (Tax Compliance Management System) eingeführt.</p> <p>Transaktionen zwischen den Gesellschaften des Konzerns werden unter Beachtung des Fremdvergleichsgrundsatzes geschlossen, um damit auch entsprechenden OECD-Leitlinien für multinationale Unternehmen nachzukommen. Unangemessene rechtliche Gestaltungen sind dabei zu vermeiden, insbesondere eine aggressive Steuergestaltung. Weitere Informationen zum Umgang mit Steuern (basierend auf GRI 207 Steuern) finden Sie unter: <a href="https://www.audi.com">audi.com</a></p>
Angabe 207-2	Tax Governance, Kontrolle und Risikomanagement		<a href="https://www.audi.com">audi.com</a>
Angabe 207-3	Einbeziehung von Stakeholdern und Management von steuerlichen Bedenken		<a href="https://www.audi.com">audi.com</a>
Angabe 207-4	Länderbezogene Berichterstattung		<a href="https://www.audi.com">audi.com</a>
<b>Compliance and Integrität</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	147	
<b>GRI 205: Antikorruption 2016</b>			
Angabe 205-1	Betriebsstätten, die in Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	147	
Angabe 205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung	147	Es erfolgt keine Aufschlüsselung der Kennzahlen nach Region bei den Angaben zum Kontrollorgan, da dieses seinen Sitz in Deutschland hat.



Themen-spezifische Angaben	Disclosure	Seite	Kommentare / Auslassungen
<b>Governance</b>			
Angabe 205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen	147	
<b>GRI 206: Wettbewerbswidriges Verhalten 2016</b>			
Angabe 206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		Einschränkungen aufgrund einer Verschwiegenheitspflicht: Bei etwaigen kartellrechtsbezogenen Verstoß- und Verdachtsfällen handelt es sich um Einzelfälle. Aus Vertraulichkeitsgründen wird die Gesamtzahl der Fälle nicht berichtet.
<b>GRI 415: Politische Einflussnahme 2016</b>			
Angabe 415-1	Politische Einflussnahme: Parteispenden		Spenden an politische Parteien sind entsprechend den Förderkriterien der „Förderleitlinie Gesellschaftliches Engagement“ der AUDI AG ausgeschlossen. Weitere Informationen finden Sie unter: <a href="#">Förderleitlinie Gesellschaftliches Engagement   audi.com</a>
<b>Nachhaltige Unternehmensentwicklung</b>			
GRI 3: Wesentliche Themen 2021			
Angabe 3-3	Management von wesentlichen Themen	151	
<b>GRI 201: Wirtschaftliche Leistung 2016</b>			
Angabe 201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	32	
Angabe 201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	56	
Angabe 201-4	Finanzielle Unterstützung durch die öffentliche Hand		<a href="#">Fact Pack</a>



Wie die AUDI AG Nachhaltigkeit in der Praxis lebt, Hintergründe zur Audi Agenda und mehr Details über Produkte und Dienstleistungen lesen Sie unter [audi.com](https://www.audi.com).



# Impressum

**AUDI AG**  
Financial Communication/  
Analytics, Investor Relations  
I/FU-5

Auto-Union-Straße 1  
85045 Ingolstadt  
Deutschland

**E-Mail:**  
[ir@audi.de](mailto:ir@audi.de)  
[audi.com/investor-relations](https://www.audi.com/investor-relations)

**LinkedIn:**  
[linkedin.com/company/audi-ag](https://www.linkedin.com/company/audi-ag)

**Konzeption & Layout:**  
C3 Creative Code & Content GmbH Berlin