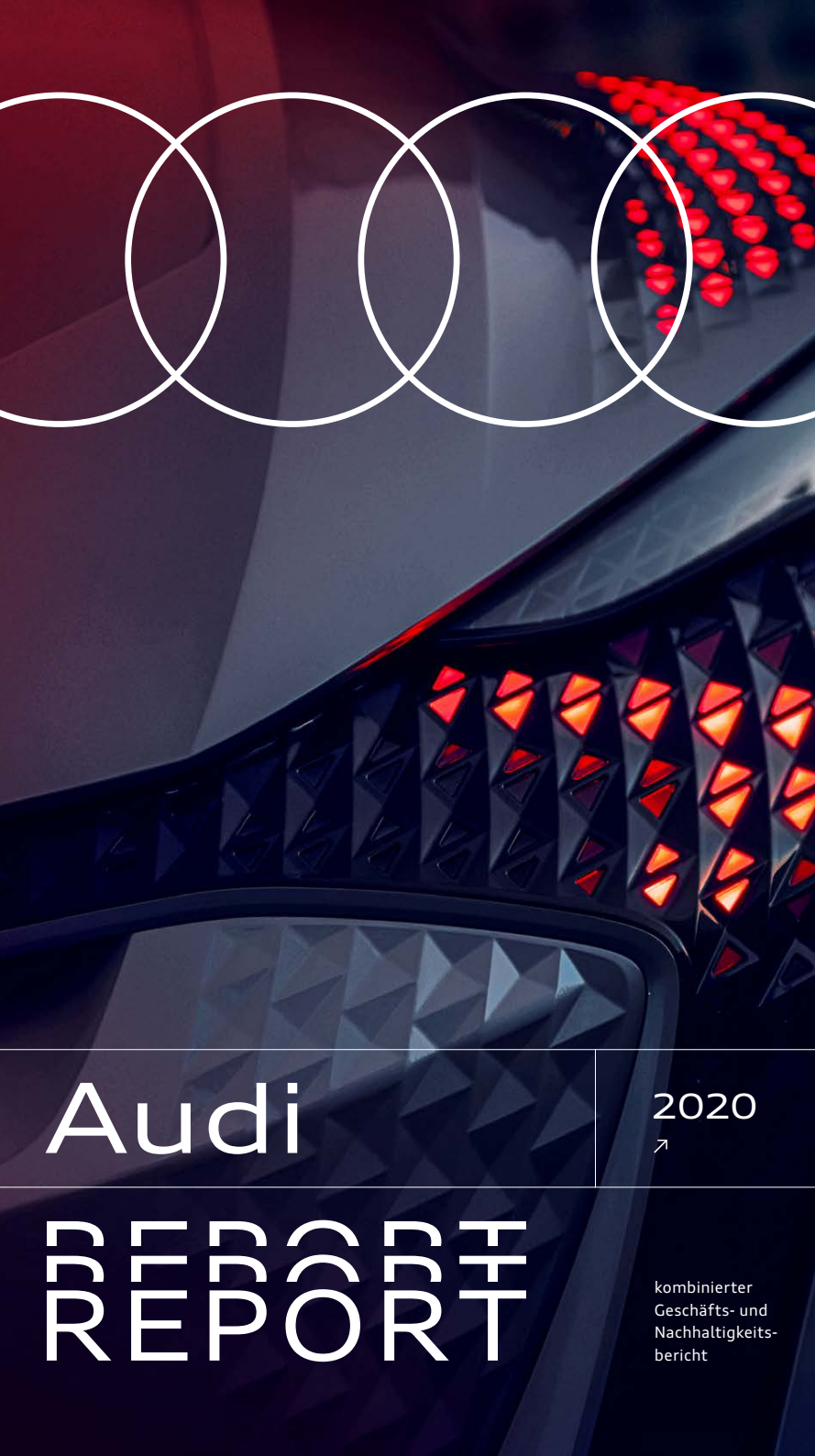




Audi REPORT

2020
↗

kombinierter
Geschäfts- und
Nachhaltigkeits-
bericht



Foto: AUDI AG

Liebe
Leser_innen,

Markus Duesmann
Vorsitzender des Vorstands
und Vorstand für Baureihen
der AUDI AG

zusammenstehen und trotzdem Abstand halten – das war im vergangenen Jahr das bestimmende Gebot. In den Märkten weltweit hat die Coronapandemie den Alltag maßgeblich beeinflusst und wirtschaftlich sowie emotional große Herausforderungen mit sich gebracht.

Dank unseres starken Krisenstabs steuern wir bislang stabil durch die Pandemie. Der Schutz aller Menschen bei Audi steht dabei stets an oberster Stelle. Gleichzeitig haben wir unsere Kosten auf den Prüfstand gestellt und unsere Liquidität gesichert, ohne Kompromisse bei der Produktsubstanz oder Zukunftsfähigkeit zu machen.

Audi hat das Potenzial und den Anspruch, den Wandel der Automobilbranche führend zu gestalten. „Vorsprung“ ist Teil unserer DNA. „Vorsprung“ verbindet für uns einzigartige technologische Innovationen mit einer klaren Haltung: Wir wollen Vorbild sein für ein modernes, transparentes und wertebasiertes Unternehmen. Wir wollen individuelle Mobilität nachhaltig gestalten und Umwelt und Ressourcen schonen.

Ein Beispiel dafür ist der Audi e-tron GT quattro¹. Als neue progressive Speerspitze der Marke ist er unser erstes rein elektrisches Modell, das wir in Deutschland fertigen. Der e-tron GT¹ steht für emotionale Elektromobilität und Nachhaltigkeit.

Für zukünftigen Erfolg brauchen wir mehr denn je ein ganzheitliches Verständnis von Nachhaltigkeit, das Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft umfasst. Aus diesem Grund integrieren wir auch im Reporting die finanzielle Perspektive und Themen aus dem Bereich ESG – Environment, Social und Governance – und veröffentlichen dieses Jahr erstmalig einen kombinierten Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht. Damit wollen wir auch nach der Übernahme aller Audi Aktien durch die Volkswagen AG im vergangenen Jahr Transparenz schaffen, Zusammenhänge erläutern und einordnen.

Das Jahr 2020 war geprägt von Unsicherheit und Umbrüchen. Die große Flexibilität und Veränderungsbereitschaft unserer Mitarbeitenden in dieser besonderen Zeit hat uns als Vorstandsteam sehr beeindruckt. Wir sind deshalb überzeugt, dass wir trotz – oder gerade wegen – der aktuellen Herausforderungen viel bewegen können. Daraus schöpfen wir Energie, um 2021 weiter kraftvoll an der Zukunft von Audi zu arbeiten.

Ihr

Markus Duesmann

¹ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

↙

INHALT

Die Themen des kombinierten Reports 2020 orientieren sich an der Wesentlichkeitsanalyse → [Seite 10](#). Die Inhalte gliedern sich in fünf Kapitel, die jeweils eine strategische Kernfrage beantworten.



Über den Bericht
[Seite 7](#)

Meilensteine
[Seite 11](#)

1. Strategie
Wie gestaltet Audi die Zukunft?
[Seite 31](#)

Kurzporträt
[Seite 32](#)

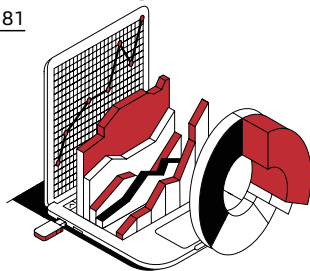
Spitzentreffen – wie Audi die Zukunft gestaltet
[Seite 40](#)

2. Wirtschaften & Integrität
Wie agiert Audi integer und profitabel?

[Seite 63](#)

Win-win-win-Situation für Mensch, Gesellschaft und Umwelt
[Seite 65](#)

Finanzielle Lage
[Seite 81](#)



3. Produkte & Services
Wie begeistert Audi auch morgen seine Kund_innen?
[Seite 134](#)

Das Masterpiece
[Seite 136](#)



Vier gewinnt – der Audi Weg ins Elektrozeitalter
[Seite 152](#)

Hell & hörbar – für mehr Komfort
[Seite 168](#)

Speed Date
[Seite 183](#)



Synergien in der Softwareentwicklung. Harte Fakten bei Software schaffen
[Seite 203](#)

4. Wertschöpfung & Produktion
Wie schafft Audi nachhaltige Wertschöpfung?
[Seite 212](#)

ASI-zertifiziertes Aluminium: Audi geht voran
[Seite 214](#)



Gute Kettenreaktion – gemeinsam mit Lieferant_innen für mehr Nachhaltigkeit
[Seite 222](#)



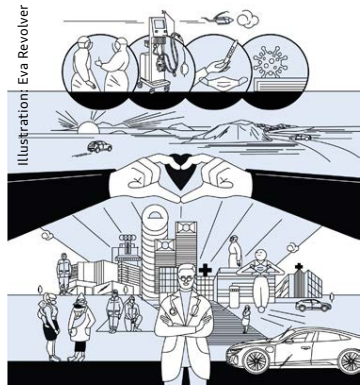
Das Ziel ist die Null – Umweltmanagement in der Audi Produktion
[Seite 230](#)

5. Mitarbeitende & Gesellschaft
Wie leistet Audi gesellschaftlichen Impact?
[Seite 251](#)

Stark durchs Coronajahr – die Bedeutung der Unternehmenskultur
[Seite 253](#)

Ein Ziel – ein Team
[Seite 266](#)

Verantwortung weltweit: Engage, Educate, Empower
[Seite 276](#)



Anhang
[Seite 288](#)

Nachhaltigkeitsprogramm
Nachhaltigkeitskennzahlen
Verbrauchs- und Emissionsangaben
Content Wheel
Vermerk des Wirtschaftsprüfers
GRI-Inhaltsindex

Willkommen im Audi Report 2020, dem ersten kombinierten Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht von Audi.

Dieser Report führt die finanzielle Perspektive sowie Themen zu Environment, Social und Governance (ESG) in einzigartiger und nachvollziehbarer Weise zusammen und informiert umfassend über das Unternehmen. Dabei behandelt er Aspekte, die sich zum einen aus den Ansprüchen der Stakeholder¹ und zum anderen aus den strategischen Schwerpunkten des Unternehmens generieren. Zeitlich spannt der Report den Bogen vom Rückblick auf das Jahr 2020 über die Gegenwart bis hin zur nahen Zukunft von Audi.

Stakeholder-Management

Woher Audi weiß, was Menschen von den Vier Ringen erwarten? Das Unternehmen bindet seine Stakeholder aktiv zu zentralen Fragestellungen ein, will ihre Interessen und Erwartungen kennen, um sie bei unternehmerischen Entscheidungen berücksichtigen zu können. Dazu greift Audi auf unterschiedliche Dialogformate und Einzelgespräche zurück, beteiligt sich an verschiedenen Initiativen und ist Mitglied in zahlreichen Gremien (→ siehe Seite 331).

Eines der zentralsten Elemente des Stakeholder-Managements ist die Wesentlichkeitsanalyse. Diese führt das Unternehmen seit 2012 rund alle zwei Jahre durch. Zuletzt hat Audi 2019 mit einer Online-Befragung 3.206 interne und externe Stakeholder um ihre

1 Als Stakeholder oder auch wesentliche Anspruchsgruppen versteht Audi alle internen und externen Personen-
gruppen, die von den unternehmerischen Tätigkeiten direkt oder indirekt betroffen sind. Die Identifikation der
jeweiligen Stakeholder basiert grundsätzlich auf deren Expertise sowie den Möglichkeiten ihrer Einflussnahme
auf Audi. Bei den Stakeholdern unterscheidet Audi verschiedene Anspruchsgruppen: Kund_innen, Analyst_innen
und Investor_innen, Presse und Medien, Geschäftspartner_innen der AUDI AG, Mitarbeitende, Anwohner_innen
und Nachbar_innen, Politik und Verbände sowie Organisationen von Arbeitnehmenden, den wissenschaftlichen
Bereich und Nachhaltigkeitsexpert_innen sowie zivilgesellschaftliche Organisationen (NGO) 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.

GRI 102-40, 102-42, 102-43, 102-44, 102-45, 102-46, 102-47, 102-48, 102-49

Einschätzung zu relevanten nachhaltigkeitsbezogenen Unternehmensfragen (Stakeholder-Relevanz) gebeten. So identifiziert das Unternehmen jene Themen, die von hoher Bedeutung für Audi und seine Stakeholder sind und bei denen es einen großen Einfluss (Impact) auf Umwelt und Gesellschaft hat.² Die Ergebnisse dieser Wesentlichkeitsanalyse sind strukturgebend für diesen Report.

Themenmatrix

Zur Kombination des Geschäfts- und Nachhaltigkeitsberichts wurde die Themenmatrix des Nachhaltigkeitsberichts 2019 als Basis genommen und mit den Inhalten der Unternehmens- und Finanzberichterstattung weiterentwickelt. Damit entstand die Erweiterung, das sogenannte Content Wheel → siehe Seite 315, das die wesentlichen Themen in den fünf Kapiteln „Strategie“, „Wirtschaften und Integrität“, „Produkte und Services“, „Wertschöpfung und Produktion“ sowie „Mitarbeitende und Gesellschaft“ aufzeigt. Zusätzlich stellt das Content Wheel wie auch im Nachhaltigkeitsbericht 2019 sicher, dass beim Thema Nachhaltigkeit sowohl Unternehmensstrategien, Reporting-Standards der Global Reporting Initiative (GRI) und die Sustainable Development Goals der UN stets im Blick aller Beteiligten bleiben.

Standards und Prüfung

Der Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards mit der Option „Kern“ erstellt und von der Organisation mit dem GRI Materiality Disclosures Service bestätigt. Ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Jahr 2020 in der Übersicht „Audi Nachhaltigkeitskennzahlen“ wurden durch eine unabhängige Wirtschaftsprüfungsgesellschaft einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen → siehe Seite 323.

Der Audi Report steht den Leser_innen ausschließlich online zur Verfügung. Damit leisten die Vier Ringe einen wichtigen Beitrag zur Ressourcenschonung – in ökologischer wie ökonomischer Hin-

2 Weitere Details zur Methodik der Wesentlichkeitsanalyse 2019 finden sich im Audi Nachhaltigkeitsbericht 2019.

GRI 102-44, 102-46, 102-47

sicht. Das PDF bietet zudem eine zeitgemäße, für die mobile Nutzung und schnelle Schlagwortsuche optimierte Form.

Der Audi Report ist Teil einer umfassenden, regelmäßigen Finanz- und Nachhaltigkeitskommunikation. Mehr zu den Themen finden Sie unter anderem online auf → www.audi.com

Wir wünschen Ihnen viel Spaß beim Lesen.


Markus Duesmann
Vorsitzender des Vorstands
und Vorstand für Baureihen
der AUDI AG


Dr. Arno Antlitz
Mitglied des Vorstands
der AUDI AG
Finanz und Recht


Dirk Große-Loheide
Mitglied des Vorstands
der AUDI AG
Beschaffung und IT


Peter Kössler
Mitglied des Vorstands
der AUDI AG
Produktion und Logistik


Dr. Sabine Maaßen
Mitglied des Vorstands
der AUDI AG
Personal und Organisation


Hildegard Wortmann
Mitglied des Vorstands
der AUDI AG
Marketing und Vertrieb

Berichtszeitraum Geschäftsjahr 2020 1. Januar bis 31. Dezember 2020	Berichtszyklus bisher Geschäftsbericht jährlich Nachhaltigkeitsbericht alle zwei Jahre
Redaktionsschluss 24. Februar 2021	Berichtszyklus ab 18. März 2021 Kombiniertes Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht jährlich
Veröffentlichung 18. März 2021	

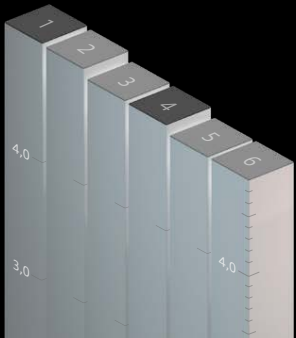
Die Angaben im Bericht beziehen sich auf den Audi Konzern. Sofern nur einzelne Gesellschaften, Standorte oder Marken angesprochen sind, ist dies entsprechend vermerkt. Die Kennzahlen zu Mitarbeitenden beziehen sich, sofern nicht anders gekennzeichnet, auf den jeweiligen Jahresendstand. Alle EUR-Werte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

Wesentlichkeitsmatrix

Stakeholder-Relevanz: Balkenhöhe Impact: ■ hoch ■ mittel ■ gering

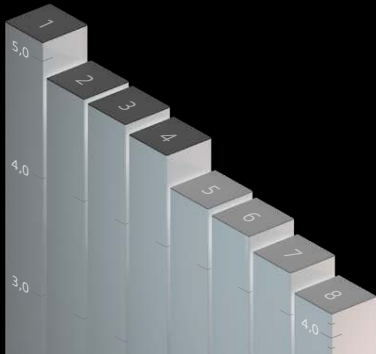
Wirtschaften und Integrität

- 1 Ethisches Wirtschaften
- 2 Langfristige Beziehungen zu Kund_innen
- 3 Datenschutz und Sicherheit
- 4 Wirtschaftliche Stabilität
- 5 Corporate Governance und Compliance
- 6 Unternehmenskultur und Partizipation



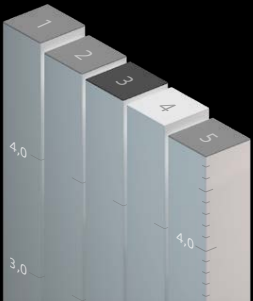
Produkte und Services

- 1 Fahrzeugsicherheit
- 2 Alternative Antriebstechnologien
- 3 Transparenz über die Ressourcen- und Umweltbilanz der verschiedenen Antriebsarten
- 4 Zukunftsfähige Verbrenner
- 5 Nachhaltiges Systemangebot
- 6 Digitale Vernetzung und Services
- 7 Autonomes Fahren
- 8 Neue Mobilitätskonzepte



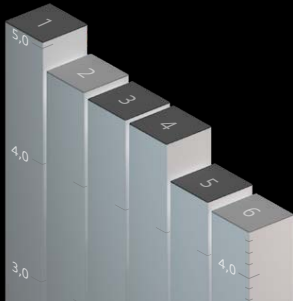
Wertschöpfung und Produktion

- 1 Kreislaufwirtschaft
- 2 Emissions- und Energiemanagement im Werk
- 3 Nachhaltigkeitsstandards in der Lieferkette
- 4 Naturschutz und Biodiversität
- 5 Innovationsfähigkeit und -management



Mitarbeitende und Gesellschaft

- 1 Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen
- 2 Arbeits- und Gesundheitsschutz
- 3 Chancengleichheit, Integration und Vielfalt
- 4 Aus- und Weiterbildung von Mitarbeitenden
- 5 Förderung von Bildung und Wissenschaft
- 6 Gesellschaftliches Engagement an den Audi Standorten



GRI 102-44, 102-46, 102-47

Meilensteine für die



Audi e-tron S: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8–27,1 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



ZUKUNFT
ZUKUNFT



2020 war ein außergewöhnliches Jahr

Für die Gesellschaft und die weltweite Wirtschaft. Die Coronapandemie war das dominierende Thema. Gleichzeitig hat sich das neue Audi Vorstandsteam rund um CEO Markus Duesmann intensiv mit der strategischen Ausrichtung der Vier Ringe und mit dem Produktportfolio beschäftigt. Denn Audi möchte die Transformation der Automobilindustrie führend mitgestalten, den Kund_innen hochattraktive Fahrzeuge anbieten und dabei möglichst Umwelt und Ressourcen schonen.

Ein Rückblick auf wesentliche Meilensteine im Jahr 2020:

- Jan
- Feb
- Mär
- Apr
- Mai
- Jun
- Jul
- Aug
- Sep
- Okt
- Nov
- Dez



Mobilität wird smart und individuell: Audi auf der CES 2020

Auf der Consumer Electronics Show (CES) 2020 zeigt Audi den Weg in eine digitale Zukunft. Die Exponate reichen von serienreifen Technologien bis hin zum futuristischen Visionsfahrzeug. Mit dem Projekt Audi Intelligence Experience gibt Audi einen Ausblick, wie seine Kund_innen zukünftig das Automobil erleben und mit ihm interagieren können. Bereits heute wird eine Anwendung des Technologieprojekts, die selbstlernende Navigation, in MMI-Systeme aktueller Audi Modelle integriert.

Audi gibt auf der Consumer Electronics Show (CES) 2020 einen Ausblick auf die Mobilität von morgen.



Audi Report 2020		Meilensteine	14	Audi Report 2020		Meilensteine	15	Audi Report 2020		Meilensteine	16
Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez	↙	Audi e-tron Charging Service: Audi Kund_innen laden komfortabler		Audi und Corona		Audi e-tron Sportback ² erobert die virtuelle Welt					
		Audi macht das Laden noch komfortabler und erhöht die Preistransparenz. Seit einem Jahr ist der Audi e-tron Charging Service am Netz und bietet im Februar bereits in 24 europäischen Ländern ¹ Zugang zu öffentlicher Ladeinfrastruktur für Elektrofahrzeuge. Über 135.000 Ladepunkte ¹ von mehr als 400 verschiedenen internationalen Anbietern können die Kund_innen derzeit mit einer einzigen Karte nutzen und an den High-Power-Charging-Ladesäulen des IONITY-Netzwerks zukünftig mit dem City- oder Transit-Tarif zu neuen Konditionen laden. Dabei profitieren e-tron Kund_innen mit 31 Eurocent pro geladener Kilowattstunde von deutlich vergünstigten Konditionen im Transit-Tarif. Die Energie stammt aus regenerativen Quellen, was ein zentraler Baustein nachhaltiger Mobilität ist.		Die Auswirkungen der Coronapandemie treffen die Automobilindustrie global schwer. Zum Schutz seiner Beschäftigten sowie nachfrage- und lieferkettenbedingt fährt Audi die Produktion weltweit teilweise herunter. An den deutschen Standorten wird Kurzarbeit eingeführt. Mit Blick auf die finanziell belastenden Auswirkungen steuert Audi frühzeitig mit liquiditätssichernden Maßnahmen gegen und hält gleichzeitig Kernprozesse stabil.		Audi launcht das zweite Modell seiner e-tron Baureihe – und das erstmals in einem rein virtuellen Format. Der Audi e-tron Sportback ² ist ein dynamisches SUV-Coupé mit bis zu 300 kW (407 PS) Leistung und fährt mit einer Batterieladung bis zu 452 Kilometer (WLTP) weit. Mit den zwei Karosserievarianten – SUV und Sportback – und mit zwei verschiedenen Leistungsstufen spricht Audi mit der e-tron Familie ein breites Kund_innenspektrum an und setzt seine Elektrifizierungsoffensive weiter fort. Nächster Meilenstein im September: der Audi e-tron S ³ sowie dessen Sportback-Variante ⁴ .					
		Mehr Details zum Audi e-tron Charging Service und zu den Konditionen finden Sie → hier .		Auch am Stammsitz von Audi in Ingolstadt wird der Betrieb auf ein Minimum heruntergefahren.		Als erster Automobilhersteller nutzt Audi mit „Virtual Market 4“ eines der größten Virtual-Reality-Events der Welt als Präsentations- und Erlebnisplattform für den neuen Audi e-tron Sportback ² .					
											
		Foto: AUDI AG		Foto: AUDI AG		Foto: AUDI AG					
		Audi e-tron Charging Service									

Audi Report 2020		Meilensteine	17	Audi Report 2020		Meilensteine	18	Audi Report 2020		Meilensteine	19
Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez		Audi Produktion läuft in Europa schrittweise wieder an Audi leitet an seinen europäischen Standorten den Wiederanlauf der Produktion schrittweise ein. In enger Abstimmung mit Lieferant_innen und Dienstleister_innen bündelt Audi die erforderlichen Maßnahmen zur Einhaltung des Gesundheitsschutzes aller Mitarbeitenden und regelt die schrittweise Rückkehr zum Produktionsalltag in den Werken. Gesundheit geht vor: Plexiglasscheiben schützen Mitarbeiter_innen bei der gemeinsamen Arbeit in der Montage. 		Artemis ins Leben gerufen – schnell und agil Der Audi Konzern ruft das Artemis-Projekt ins Leben, das wettbewerbsüberlegene Technologien für die Mobilität der Zukunft gestaltet. Das Team aus Automobil- und Technologieexpert_innen soll unter anderem in nur vier Jahren ein wegweisendes und reichweitenstarkes Elektroauto auf die Straße bringen. Artemis soll als eine Blaupause für die künftige agile Entwicklung von Automobilen im gesamten Volkswagen Konzern stehen.		Markus Duesmann übernimmt weitere Ressorts Zusätzlich zu seiner Funktion als CEO übernimmt Markus Duesmann den Posten des Vorstands für Technische Entwicklung ⁵ und Baureihen sowie die Verantwortung für das Chinageschäft. Das Reich der Mitte ist der wichtigste Einzelmarkt für die Vier Ringe. Bereits heute liefert das Unternehmen mehr als jedes dritte Auto an chinesische Kund_innen aus. 		Markus Duesmann verantwortet zukünftig das Chinageschäft, die Technische Entwicklung und die Baureihen von Audi.⁵			
								5 Die Verantwortung für die Technische Entwicklung hatte CEO Markus Duesmann von Juni 2020 bis Februar 2021 inne. Seit 1. März 2021 ist Oliver Hoffmann Vorstand für Technische Entwicklung bei Audi.			

Audi Report 2020		Meilensteine	20	Audi Report 2020		Meilensteine	21	Audi Report 2020		Meilensteine	22
Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez	◀	#AudiTogether: 100 Jahre Gesundheitsschutz bei Audi Die Coronapandemie zeigt einmal mehr, wie wichtig das Thema Gesundheit für die Gesellschaft ist – auch bei Audi hat es Priorität. Seit 100 Jahren steht der Audi Gesundheitsschutz den Mitarbeitenden mit Rat und Tat zur Seite. Und selten zuvor war er so gefordert wie jetzt: Neben der akut- und notfallmedizinischen Betreuung der Beschäftigten setzt das Team des Gesundheitsschutzes Coronapräventivmaßnahmen um und stellt Testmöglichkeiten zur Verfügung. In Zusammenarbeit mit dem Arbeitsschutz und weiteren Bereichen wurden auch an allen Arbeitsplätzen Maßnahmen ergriffen, zum Beispiel Abstandseinhaltung, Aufstellung von Trennwänden und Maskenpflicht, um diese „Corona-ready“ zu machen.	Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez	◀	Car.Software Organisation startet im Volkswagen Konzern als eigenständige Einheit Für effiziente und wettbewerbsfähige Kostenstrukturen bündelt der Volkswagen Konzern sukzessive alle Aktivitäten der Softwareentwicklung rund um das Fahrzeug in der neu geschaffenen Konzerneinheit Car.Software Organisation. Audi bringt sich mit Digitalexpertise als starker Partner ein und macht das Thema zur Chefsache: Audi CEO Markus Duesmann übernimmt neben seiner konzernweiten Verantwortung für Forschung und Entwicklung auch den Vorsitz des Aufsichtsrats der Car.Software Organisation. Ein eigenes Betriebssystem für alle Modelle des Volkswagen Konzerns, eine neue Elektronikarchitektur und eine automobiler Datencloud – das sind die wesentlichen Ziele der Car.Software Organisation.	Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez	◀	Erholung in den Märkten: historisch stärkster August für Audi in China Im globalen Vergleich hat die Coronapandemie die Automobilbranche hart getroffen. Im Schlüsselmarkt China zeigt sich bereits eine deutliche Erholung: Mit 70.616 ⁶ ausgelieferten Fahrzeugen an Kund_innen hat Audi den historisch besten August in der über 30-jährigen Geschichte in China erzielt.			
		 Foto: AUDI AG Bei Audi steht die Gesundheit der Mitarbeitenden an erster Stelle.			131. Audi Hauptversammlung stimmt über Squeeze-out ab Am 31. Juli stimmt die Audi Hauptversammlung über den sogenannten aktienrechtlichen Squeeze-out ab. Durch diesen Beschluss werden sämtliche Audi Aktien außenstehender Aktionär_innen auf die Volkswagen AG übertragen, der bereits 99,64 Prozent des Grundkapitals der AUDI AG gehören.			 Foto: AUDI AG Bis 2025 will Audi rund ein Drittel des Absatzes in China ⁶ mit elektrifizierten Automobilen erzielen. Gemeinsam mit seinem Team will Giorgio Delucchi, Leiter der Vertriebsregion China und Hongkong, Audi zur „most progressive premium brand“ in diesem Markt machen.			
						6 China inkl. Hongkong					

6 China inkl. Hongkong

Audi Report 2020		Meilensteine	23	Audi Report 2020		Meilensteine	24	Audi Report 2020		Meilensteine	25
Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez	↙	Monitorship endet erfolgreich Nach über drei Jahren der Zusammenarbeit mit US-Monitor Larry D. Thompson schließt Audi im September das Monitorship ab. Der US-amerikanische Jurist und sein Team haben den Konzern dabei unterstützt, die Auflagen des Anfang 2017 mit dem US-Justizministerium im Rahmen der Dieselthematik geschlossenen Vergleichs zu erfüllen. Im Laufe des Monitorship hat Audi seine Strukturen, Prozesse und Systeme in vielen Unternehmensbereichen überarbeitet und verpflichtet sich auch weiterhin zu einer kontinuierlichen Verbesserung des Unternehmens und dessen Kultur.		Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez	↙	Audi Hungaria als zweiter Audi Standort bilanziell CO₂-neutral⁷ Nach Audi Brussels, wo seit 2018 klimaneutral ⁷ produziert wird, hat nun der zweite Audi Standort das Ziel der bilanziellen CO ₂ -Neutralität ⁷ erreicht. Der Standort in Győr bezieht seit Jahresbeginn ausschließlich Grünstrom und hat im Oktober die größte Photovoltaik-Dachanlage Europas eingeweiht. Bereits seit 2012 nutzt das ungarische Audi Werk eine Geothermieranlage, um so einen Großteil seines Wärmebedarfs abzudecken. Der restliche Bedarf wird durch Biogaszertifikate kompensiert. Alle Maßnahmen der Produktion und der Logistik zur Reduktion des ökologischen Fußabdrucks an den Standorten sind Teil des Umweltprogramms Mission:Zero.		Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez	↙	40 Jahre quattro Antrieb Der quattro Antrieb ist die technische Kernkompetenz von Audi, die sich in den letzten 40 Jahren zu einer tragenden Säule des Unternehmens entwickelt hat. Seit 1980 hat Audi fast 11 Mio. Autos mit quattro Antrieb produziert und dabei die Allradtechnologie immer weiter vorangetrieben. Ihr aktueller Stand ist der elektrische quattro mit elektrischem Torque Vectoring. Damit schreibt der quattro Antrieb seine Erfolgsgeschichte auch im Elektrozeitalter weiter fort. Mit einem Audi e-tron quattro® erklimm Rundstrecken- und Rallyecross-Champion Mattias Ekström 2019 die „Mausefalle“ der legendären Ski-Abfahrtsstrecke „Streif“ in Kitzbühel.	
		Audi begrüßt junge Auszubildende An den deutschen Standorten Ingolstadt und Neckarsulm starten im September 650 Auszubildende und 38 dual Studierende ihre berufliche Karriere bei Audi. Damit bietet das Unternehmen eine praxisorientierte Qualifikation in Zukunftsfeldern und bildet Nachwuchstalente schon heute für die Herausforderungen von morgen aus. Nach erfolgreichem Abschluss garantiert das Automobilunternehmen Studierenden und Auszubildenden eine Übernahme in Festanstellung.				 Foto: AUDI AG	 Foto: AUDI AG				
				7 Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und Recycling der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.				8 Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8-21,4 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0			

Audi Report 2020		Meilensteine	26	Audi Report 2020		Meilensteine	27	Audi Report 2020		Meilensteine	28
Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez	Audi startet neue Markenkampagne Unter dem Leitspruch „Future is an attitude“ bündelt Audi künftig die weltweiten Marketingmaßnahmen. Vorsprung durch Technik bleibt der Markenclaim, jedoch definiert Audi „Vorsprung“ neu. Dabei stellt das Unternehmen den Menschen mit seinen Werten und Bedürfnissen in den Mittelpunkt. Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Design sind weiter die zentralen Themen. Der Anspruch von Audi ist es, die Zukunft der Premiummobilität zu gestalten und faszinierende Erlebnisse für Kund_innen zu schaffen. Neue Ausrichtung der Marke für eine neue automobile Ära und die Kund_innen von Audi.			Rollout von Functions on Demand in Europa Audi bietet mit Functions on Demand ab sofort die Möglichkeit, ausgewählte Funktionen nach Bedarf zu buchen. Somit ergeben sich völlig neue Möglichkeiten der Individualisierung des eigenen Fahrzeugs. Derzeit gibt es dieses digitale Angebot für die rein elektrisch angetriebene e-tron-Familie und für die aktuellen Modelle A4, A5, A6, A7, Q5, Q7 und Q8. Die Funktionen variieren nach Fahrzeugmodell und Markt: Beim Audi e-tron ⁹ und beim e-tron Sportback ² beispielsweise können Kund_innen im Matrix LED-Paket die LED-Scheinwerfer zu Matrix LED-Scheinwerfern mit automatischem Fernlicht upgraden. Die Buchung erfolgt online über myAudi. Mit Functions on Demand geht Audi konsequent einen weiteren Schritt in Richtung einer nahtlosen digitalen Customer Journey.			MQ! Innovation Summit Audi veranstaltet den ersten digitalen MQ! Innovation Summit. Auf der Konferenz diskutieren internationale Vordenker_innen über die Mobilität der Zukunft. Die Schwerpunkte: Nachhaltigkeit, Elektromobilität, Smart Citys und Technikethik. Durch dieses Format gewinnt Audi Impulse für die Mobilität von morgen und rüstet sich für die Herausforderungen der Transformation. Erster digitaler MQ! Innovation Summit 2020: digitaler Austausch mit Expert_innen zur Mobilität der Zukunft.				
											
	Foto: AUDI AG			Foto: AUDI AG			Foto: AUDI AG				
	Audi e-tron Sportback: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 23,8–20,9 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0			2 Audi e-tron Sportback: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 23,8–20,9 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0							
	Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8–21,4 (NEFZ); CO₂-Emission kombiniert in g/km: 0			9 Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8–21,4 (NEFZ); CO₂-Emission kombiniert in g/km: 0							

Audi Report 2020		Meilensteine	29	Audi Report 2020		Meilensteine	30
Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez				Jan Feb Mär Apr Mai Jun Jul Aug Sep Okt Nov Dez			
	Motorsport ist und bleibt fester Bestandteil der Audi Strategie Audi beschließt, 2022 erstmals bei der Rallye Dakar mit einem Prototyp an den Start zu gehen. Das Antriebskonzept des Fahrzeugs kombiniert einen elektrischen Antriebsstrang mit einer Hochvoltbatterie, die bei Bedarf über einen Energiewandler in Form eines hocheffizienten TFSI-Motors geladen werden kann. Der Marathon-Rallyesport bildet künftig die Speerspitze des werkseitigen Motorsportengagements. Audi stellt sich einer der größten Herausforderungen, die es im Motorsport gibt: der Rallye Dakar 2022.  Audi stärkt bis 2025 Budget für Elektromobilität Das Unternehmen forciert mit der Investitionsplanung für die kommenden fünf Jahre den Wandel hin zu einem Anbieter von vernetzter und nachhaltiger Premiummobilität: Mit einer Gesamtsumme von rund 35 Mrd. EUR bleiben die Vorleistungen insbesondere für künftige Fahrzeugprojekte trotz schwierigem wirtschaftlichem Umfeld auf einem hohen Niveau. Rund 17 Mrd. EUR der Investitionen entfallen auf Elektromobilität, Hybridisierung und Digitalisierung. Audi setzt auf eine Produktoffensive mit klarem Fokus auf E-Mobilität.  Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0						

Wie
gestaltet
Audi die



ZUKUNFT
ZUKUNFT

?



Kurzporträt

Auf einen schnellen Blick:
die Eckdaten des Konzerns 2020.

Der Audi Konzern mit seinen Marken Audi, Lamborghini und Ducati ist einer der erfolgreichsten Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premium- und Supersportwagensegment.

Audi ist seit dem 16. November 2020 eine 100-prozentige Tochter der Volkswagen AG. Bis zu dem Zeitpunkt war diese mit rund 99,64 Prozent am Grundkapital der AUDI AG beteiligt.

2020 hat der Audi Konzern 1.692.773 (1.845.573)^{1,2} Automobile der Marke Audi, 7.430 (8.205) Sportwagen der Marke Lamborghini und 48.042 (53.183) Motorräder der Marke Ducati an Kund_innen ausgeliefert.

Weltweit arbeiteten bis zum 31. Dezember 2020 86.860 (90.640) Mitarbeitende für Audi, davon 59.817 (62.377) in Deutschland.

Audi (Stammsitz: Ingolstadt) ist weltweit in mehr als 100 Märkten präsent und produzierte im Jahr 2020 an 18 Standorten³ in zwölf Ländern.

Die aktuelle Standortübersicht für 2021 finden Sie → [hier](#).

¹ Die Werte in Klammern stellen die jeweiligen Vorjahreswerte dar.

² Die Werte für Kraftstoff- und Stromverbräuche sowie die CO₂-Emissionen → [siehe Seite 312 ff.](#) Nicht spezifisch ausgewiesen sind allroad, PHEV und CNG (g-tron).

³ Standorte Stand 31.12.2020



Standorte Europa



1 Ingolstadt, Deutschland AUDI AG

Mit 338.095 (441.608) gebauten Automobilen im Jahr 2020 ist der Stammsitz Ingolstadt die zweitgrößte Produktionsstätte im Audi Konzern. Das Werk in der Mitte Bayerns ist nicht nur Produktionsstätte, sondern auch Sitz der Konzernzentrale und der Technischen Entwicklung. Mit 43.142 (44.458) Mitarbeitenden ist Audi der größte Arbeitgeber in der Region. Am Standort Ingolstadt sind bereits Maßnahmen umgesetzt, die 70 Prozent der ansonsten anfallenden CO₂-Emissionen vermeiden.

Am Standort produzierte Audi Modelle:

> Q2,
SQ2, A3 Limousine,
A3 Sportback, S3 Limousine,
S3 Sportback,
RS 3 Sportback,
RS 3 Limousine, A4 Avant,
A4 Limousine, S4 Limousine,
S4 Avant, RS 4 Avant,
A5 Coupé, A5 Sportback,
S5 Coupé, S5 Sportback,
RS 5 Coupé, RS 5 Sportback

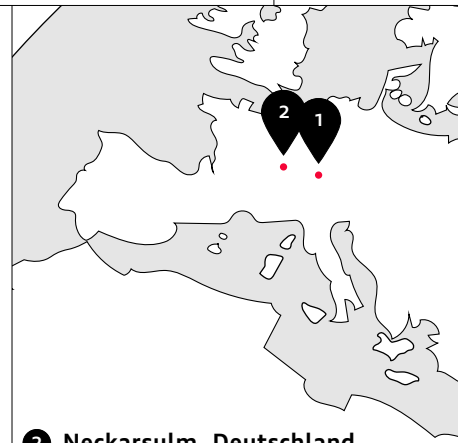


2 Neckarsulm, Deutschland AUDI AG, Audi Sport GmbH

Der Audi Standort Neckarsulm ist der Standort mit der größten Produktvielfalt. 2020 liefen hier 157.230 Automobile (177.209) von den Bändern. Seit 1983 hat hier die Audi Sport GmbH (ehem. quattro GmbH) ihren Sitz. 70 Prozent der ansonsten anfallenden CO₂-Emissionen werden bereits heute am Standort durch diverse Maßnahmen vermieden. In den Böllinger Höfen am Standort Neckarsulm produziert das Unternehmen den vollelektrisch angetriebenen Audi e-tron GT quattro, den R8 sowie Audi Sport Modelle.

Am Standort produzierte Audi Modelle:

> A4 Limousine,
A5 Cabriolet, S5 Cabriolet,
A6 Avant, A6 Limousine,
S6 Avant, S6 Limousine,
RS 6 Avant, A7 Sportback,
S7 Sportback, RS7 Sportback,
A8, A8 L, S8, S8 L,
R8 Coupé, R8 Spyder,
e-tron GT, RS e-tron GT



3

Martorell, Spanien
SEAT, S.A.
Seit Frühjahr 2011 produziert die SEAT S.A. in Martorell (Katalonien) für Audi. 2020 fuhr dort 62.108 Audi Modelle (81.309 Einheiten) vom Band.

Am Standort produzierte Audi Modelle:
> A1 citycarver,
A1 Sportback,
RS 3 Limousine

4

Sant’Agata Bolognese, Italien
Automobili Lamborghini S.p.A.
Die italienische Marke ist eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der AUDI AG. Der Hauptsitz und das Stammwerk sind in Sant’Agata Bolognese. Insgesamt sind hier 1.779 (1.787) Mitarbeitende beschäftigt. 2020 produzierte das Unternehmen 7.250 Automobile (8.664).

Am Standort produzierte Audi Modelle:
> Aventador Coupé,
Aventador Roadster,
Huracán Coupé, Huracán Spyder, Urus

4 Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und Recycling der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.



5

Győr, Ungarn
Audi Hungaria Zrt.
Audi Hungaria ist das weltweit größte Werk für die Produktion von Antrieben. Seit 2018 produziert das Unternehmen auch die E-Antriebe für den Audi e-tron. 2020 fuhr in Győr 155.157 Fahrzeuge (164.817) vom Band und 1.661.599 Motoren und elektrische Antriebe (1.968.742) wurden gefertigt. Audi Hungaria ist zudem als zweiter Audi Standort, neben Brüssel, bilanziell CO₂-neutral⁴. Mehr dazu → [siehe Seite 233](#)

Am Standort produzierte Audi Modelle:
> A3 Cabriolet,
S3 Cabriolet, TT Coupé,
TT Roadster, TTS Coupé,
TTS Roadster, TT RS Coupé,
TT RS Roadster, Q3,
Q3 Sportback, RS Q3,
RS Q3 Sportback

6

Brüssel, Belgien
AUDI BRUSSELS S.A./N.V.
Der belgische Standort ist ein Schlüsselwerk für Elektromobilität im Audi Konzern. Audi produziert hier seit 2018 das erste Elektroauto der Marke, den Audi e-tron. 42.188 (43.376) Fahrzeuge verließen 2020 die Fertigung. Das Werk in Brüssel ist einer von zwei Standorten der Marke, der bereits bilanziell CO₂-neutral⁴ arbeitet.

Am Standort produzierte Audi Modelle:
> e-tron, e-tron Sportback,
e-tron S, e-tron S Sportback



4 Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und Recycling der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

7

Bologna, Italien
Ducati Motor Holding S.p.A.
Ducati produziert vom Rennsport inspirierte Motorräder. Der Hauptsitz des Unternehmens und das größte Werk befinden sich in Bologna. Das Werk im Stadtteil Borgo Panigale verließen 36.185 (42.759) Einheiten.

Am Standort produzierte Modelle:
> Diavel,
Monster, Hypermotard,
Multistrada, Panigale,
Scrambler, Streetfighter,
SuperSport



8

Bratislava, Slowakei
VOLKSWAGEN SLOVAKIA, a.s.
Seit Ende 2005 wird im Werk in der slowakischen Hauptstadt der Audi Q7 gefertigt, seit 2018 läuft zudem der Audi Q8 vom Band. 2020 verließen 103.932 Fahrzeuge (108.198) das Werk.

Am Standort produzierte Audi Modelle:
> Q7, SQ7, Q8, SQ8, RS Q8

↳ Standort Russland

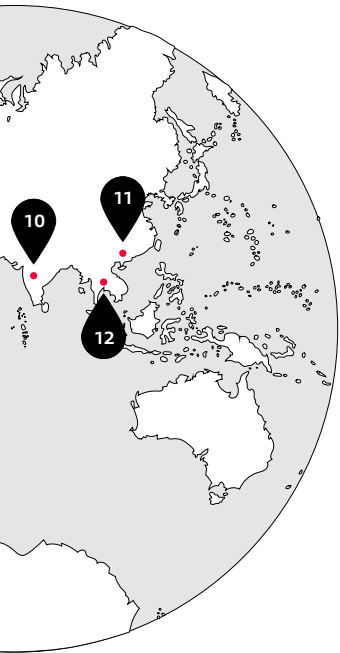
9

Kaluga, Russland Volkswagen Group RUS
In Kaluga wurden 2020 insgesamt 2.477 Fahrzeuge (2.556) im Semi-Knocked-Down-Verfahren⁵ gefertigt. Bausätze der vormontierten Modelle werden im Container per Bahn nach Kaluga transportiert. Die Montage erfolgt durch die Volkswagen Group RUS.

Am Standort produzierte Audi Modelle:
> Q7, SQ7, Q8, SQ8

5 Im SKD-Verfahren (Semi Knocked Down) werden die Automobile zunächst vollständig aufgebaut. Anschließend werden sie teilzerlegt und als Bausatz transportiert. Die Montage erfolgt nach den technischen und qualitativen Vorgaben der AUDI AG.





↘

Standorte Asien

10 Aurangabad, Indien
• **ŠKODA AUTO Volkswagen India Private Limited**
Das Unternehmen produziert seit September 2007 für die AUDI AG Automobile am Standort Aurangabad im indischen Bundesstaat Maharashtra. 676 (2.715) Audi Modelle verließen 2020 das Werk.

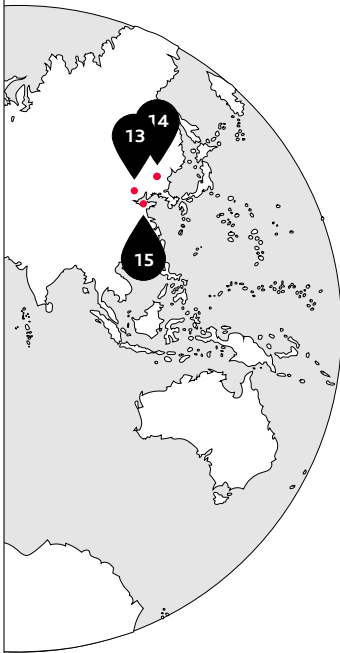
Am Standort produzierte Audi Modelle:
> A4 Limousine, A6 Limousine

11 Foshan, China
• **FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.**
Im Rahmen der Zusammenarbeit mit Volkswagen und First Automotive Works (FAW) ist Audi seit Ende 2013 in dieser Produktionsstätte in China präsent. 2020 wurden hier für den lokalen Markt 121.321 Modelle gefertigt (126.818).

Am Standort produzierte Audi Modelle:
> Q2 L, Q2 L e-tron, A3 Limousine, A3 Sportback

12 Amphur Pluakdaeng, Thailand
• **Ducati Motor (Thailand) Co., Ltd.**
Ducati fertigte in seinem Montagewerk in der thailändischen Provinz Rayong 2020 insgesamt 7.534 Motorräder (8.038). Seit 2011 ist die Marke im Königreich vertreten.

Am Standort produzierte Modelle:
> Diavel, Hypermotard, Monster, Multistrada, Panigale, Scrambler, Streetfighter, SuperSport



13 Tianjin, China
• **FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.**
In Tianjin produziert Audi seit 2019 den Audi Q3, seit 2020 zusätzlich den Audi Q3 Sportback. Insgesamt 77.774 Modelle (44.113) rollten hier 2020 von den Bändern.

Am Standort produzierte Audi Modelle:
> Q3, Q3 Sportback

14 Changchun, China
• **FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.**
Der Standort in Changchun hat Tradition, er wurde 1988

gegründet. Hier entstanden 2020 für den chinesischen Markt 469.070 (443.905) Automobile. Damit ist Changchun die größte Produktionsstätte.

Zudem wird Changchun zukünftig der Sitz der neu zu gründenden Audi FAW NEV Company Ltd. Die lokale Produktion des ersten gemeinsam mit FAW gebauten Modells auf der Premium Platform Electric (PPE) soll bis 2024 anlaufen.

Am Standort produzierte Audi Modelle:
> A4 L Limousine, A6 L Limousine, Q5 L, e-tron

15 Qingdao, China
• **FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.**
Seit 2020 laufen in der Hafenstadt Qingdao Audi Modelle vom Band. Die ersten in der Fertigungsstätte produzierten Modelle waren 2020 der A3 Sportback und die A3 Limousine, von denen 3.805 Fahrzeuge produziert wurden.

Am Standort produzierte Audi Modelle:
> A3 Sportback, A3 L Limousine

↘

Standorte Amerika

16 San José Chiapa, Mexiko
• **Audi México S.A. de C.V.**
Audi hat 2016 im mexikanischen San José Chiapa ein Werk eröffnet. 5.241 Mitarbeitende (5.299) sind hier beschäftigt. Die Produktionsstätte von Audi produzierte 2020 insgesamt 124.298 (156.995) Fahrzeuge.

Am Standort produzierte Audi Modelle:
> Q5, SQ5

17 Manaus, Brasilien
• **DUCATI DAFRA da Amazônia Indústria e Comércio de Motocicletas Ltda.**
Seit 2012 betreibt Ducati im brasilianischen Manaus ein CKD⁶-Werk. 2020 wurden hier 1.108 Motorräder (926) gefertigt.

Am Standort produzierte Modelle:
> Diavel, Monster, Multistrada, Panigale, Scrambler

18 Curitiba/São José dos Pinhais, Brasilien
• **Audi do Brasil Indústria e Comércio de Veículos Ltda.**
2020 verließen 1.361 Exemplare (2.346) die Fertigung. Das Werk in Brasilien ist das einzige, in dem Audi Modelle auch in der Ethanol-Version hergestellt wurden.

Am Standort produziertes Audi Modell:
> A3 Limousine



⁶ CKD-Fertigung (Completely Knocked Down): Das heißt, Teilesätze eines Fahrzeugs werden verpackt, verschickt und vor Ort zum Teil mit weiteren lokal gefertigten Bauteilen ergänzt und aufgebaut.

Spitzen- treffen –

wie Audi die

ZUKUNFT ZUKUNFT gestaltet

Der Vorstand im Interview
über die Transformation der Vier Ringe
und wichtige strategische Eckpfeiler
für den nachhaltigen Unternehmenserfolg.



Rendering: Hannes Weikert/Foto: AUDI AG

Rendering: Hannes Weikert/Foto: AUDI AG



Markus Duesmann
Vorsitzender des Vorstands
und Vorstand für Baureihen
der AUDI AG

Wir sind im vergangenen
Jahr mit voller Power in wichtige
Projekte gestartet.

↘ Jetzt heißt es: umsetzen!

Ein Blick zurück auf die ersten knapp 365 Tage: Welche Bilanz ziehen Sie nach einem Jahr im Vorstand?

Markus Duesmann Das vergangene Jahr hat mir vor allem eines gezeigt: Audi hat enormes Potenzial. Die Flexibilität und Veränderungsbereitschaft der Menschen bei Audi während der Pandemie haben mich ehrlich beeindruckt. So hat uns Corona nicht ausgebremst. Wir haben die zentralen Zukunftsthemen vorangetrieben, um Innovationen schneller zu unseren Kund_innen zu bringen. Dieser Spirit ist die beste Voraussetzung für die Herausforderungen, die vor uns liegen.

Was sind aus Ihrer Sicht die großen Herausforderungen für die Branche und welche Antwort hat Audi darauf?

M. D. Digitalisierung, E-Mobilität und Regulierung – alle klassischen Autobauer stehen derzeit vor den gleichen Aufgaben. Da gibt es keine großen Unterschiede. Entscheidend ist vielmehr, dass die Branche die Transformation nicht meistern wird, wenn sie an alten Strukturen festhält. Der Fokus auf Software beispielsweise ist ein Paradigmenwechsel und muss auch die Art und Weise, wie wir unsere Modelle künftig entwickeln, verändern. Audi hat hier smarte Ansätze: Wir ordnen unsere Baureihen nicht mehr nach dem Blechkleid, sondern nach dem Grad der Digitalisierung, also dem Bordnetz. Das ist schon eine Revolution.

Gleichzeitig sind die Synergien, die wir im Konzern jetzt noch intensiver heben, ein entscheidender Wettbewerbsvorteil – beispielsweise in der Zusammenarbeit bei der Entwicklung der Elektroplattformen.

Wie wollen Sie bei der Software gegenüber neuen Wettbewerbern aufholen?

M. D. Da müssen wir definitiv mehr Tempo machen. Digitale Features und automatisierte Fahrfunktionen sind zunehmend wettbewerbsentscheidend. Ich sehe hier riesiges Potenzial. Mit der Bündelung der Softwarekompetenzen aller Marken im Volkswagen Konzern haben wir den absolut richtigen Weg eingeschlagen. Die Car.Software Organisation versammelt die besten Expert_innen unter einem Dach, um unter anderem Digitalisierung und das künftige Betriebssystem in Fahrzeuge des gesamten Volkswagen Konzerns zu bringen. Das ist ein ehrgeiziges, aber auch einzigartiges Vorhaben in der Industrie. Die Car.Software Organisation ermöglicht so enorme Skaleneffekte und gibt uns als Marke gleichzeitig die Möglichkeit, den Fokus auf das zu richten, was für unsere Kund_innen den Unterschied macht: eine intuitive Interaktion mit dem Auto.

China ist der größte Einzelmarkt für Audi. Wo setzen Sie Schwerpunkte?

M. D. China ist für uns nicht nur als Absatzmarkt, sondern auch als technologischer Taktgeber zentral. Der Markt schiebt viele Innovationen an und entwickelt sich rasant. Diesen Schwung werden wir nutzen. Dafür stellen wir unser Chinageschäft neu auf und bauen mehr Ressourcen, Know-how und Entscheidungskompetenz vor Ort auf.

Gerade bei Digitalisierung und Elektrifizierung legt China enormes Tempo vor. 2025 wollen wir bereits ein Drittel unseres Absatzes vor Ort mit elektrifizierten Modellen erzielen. Das neue Kooperationsunterneh-

men leistet dazu einen wichtigen Beitrag. Ab 2024 werden wir gemeinsam mit FAW in Changchun die lokale Produktion von Elektroautos auf der Premium Plattform Electric (PPE) starten. China ist eine zentrale Säule für den nachhaltigen Erfolg von Audi insgesamt und hat für mich oberste Priorität. Die starken Absatzzahlen trotz Corona stützen unser Ergebnis in 2020. Gleichzeitig konzentrieren wir uns nicht nur auf einen Markt, sondern bauen auf drei Säulen: Europa, USA und China.

Was nehmen Sie sich für die kommenden zwölf Monate vor?

M. D. Wir sind im vergangenen Jahr mit voller Power in wichtige Projekte gestartet und haben uns ambitionierte Ziele gesetzt. Diesen Drive will ich beibehalten. Jetzt heißt es: umsetzen! Wichtig ist, dass dabei alle Rädchen ineinandergreifen und wir die Synergien voll ausschöpfen – bei Audi und im Volkswagen Konzern. Ich bin absolut überzeugt: Wir werden im nächsten Jahr noch effizienter und schneller werden, mehr Charakter und Innovationen in unsere Autos bringen und den Wandel der Automobilbranche aktiv vorantreiben.



Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Ab

2024

↘

wird Audi gemeinsam mit FAW in Changchun die lokale Produktion von Elektroautos auf der Premium Plattform Electric (PPE) starten.

Wir werden Begeisterung für E-Mobilität wecken

↘ mit emotionalen Erlebnissen für unsere Kund_innen

Hildegard Wortmann

Mitglied des Vorstands der AUDI AG
Marketing und Vertrieb



Rendering: Hannes Weikert / Foto: AUDI AG

Frau Wortmann, was war für den Bereich Marketing und Vertrieb die größte Herausforderung 2020?

Hildegard Wortmann Die Coronapandemie war sicherlich unsere größte Herausforderung. Wir haben die Krise aber als Chance genutzt, um neue Wege zu gehen: Wir haben das digitale Geschäft in kurzer Zeit erfolgreich ausgebaut. Mit viel Flexibilität und neuen Ideen sind wir mit unseren weltweiten Partner_innen, Kund_innen und Fans immer in Kontakt geblieben. Trotz Abstandsregelungen sind wir dabei näher zusammengedrückt.

Gemeinsam haben wir schnell auf die Einschränkungen und die Entwicklungen in den Märkten reagiert. Dank unseres starken Krisenmanagements haben wir über 1,69 Mio. Autos an unsere Kund_innen geliefert, die Liquidität im Handel gesichert und Lagerbestände abgebaut. Das vierte Quartal 2020 war mit über 500.000 Auslieferungen sogar das erfolgreichste Quartal unserer Geschichte. Die herausfordernden Zeiten haben gezeigt: Wir bei Audi sind ein starkes Team – weltweit!

Wie bringen Sie die E-Mobilität den Kund_innen näher?

H.W. Trotz der Pandemie halten wir konsequent an unserer Roadmap E fest: Bis 2025 sollen mehr als 30 elektrifizierte Modelle auf den Markt kommen, davon rund 20 vollelektrische. Wir setzen uns damit an die Spitze des Wandels zur E-Mobilität. Für uns ist klar: Die Zukunft der Mobilität ist elektrisch!

Roadmap E

Bis 2025 mehr als

30

elektrifizierte Modelle,
darunter

20

vollelektrische
Modelle

Schon jetzt zeigt die Nachfrage der Kund_innen, dass wir das richtige Angebot haben. Wir konnten den Absatz unserer elektrischen Modelle 2020 gegenüber dem Vorjahr fast verdoppeln. Audi war mit Abstand der volumenstärkste Hersteller batterieelektrischer Fahrzeuge unter den drei deutschen Premiummarken. In diesem Jahr kommen mit dem Audi e-tron GT quattro¹, dem Audi Q4 e-tron und dem Audi Q4 Sportback e-tron weitere hochattraktive E-Modelle auf den Markt. Wir fokussieren neben dem Produkt aber auch weiter auf das Ökosystem um das Auto, etwa mit dem Audi e-tron Charging Service.

Wir werden weiter Begeisterung für die E-Mobilität wecken, indem wir einzigartige Momente und emotionale Erlebnisse für unsere Kund_innen schaffen!

Welche Ziele setzen Sie sich für die kommenden zwölf Monate?

H.W. Wir setzen uns ambitionierte Ziele für das Jahr 2021 und wollen weiter wachsen. Als starkes Marketing- und Vertriebsteam werden wir auch diese Etappe erfolgreich absolvieren. Wir werden unsere Kund_innen noch stärker in den Mittelpunkt unseres Handelns stellen.

Auch die Transformation unserer Produkte und Mobilitätsangebote treiben wir konsequent voran – mit dem Fokus auf Elektrifizierung, Nachhaltigkeit und Digitalisierung. Im Vertrieb werden Online- und Offline-Angebote verstärkt zu einem integrierten Erlebnis verschmelzen.

Mit der Neuausrichtung der Marken- und Vertriebsstrategie haben wir die Vier Ringe zukunftsfähig aufgestellt. Wir werden Vorsprung nicht nur leben, sondern auch neu interpretieren. Wichtig ist mir auch, dass wir die Dinge mit Mut, Leidenschaft, Perfektion und Faszination angehen. So gestalten wir weiter zusammen die Premiummobilität der Zukunft!

¹ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Dr. Arno Antlitz
Mitglied des Vorstands der AUDI AG
Finanz und Recht

Rendering: Hannes Weikert / Foto: AUDI AG

2020 zeigt:

↘ Audi ist robust
aufgestellt und wirtschaftlich
wetterfest

Welche Auswirkungen hatte die Coronapandemie auf die Lage des Unternehmens?

Dr. Arno Antlitz Corona ist ein beispielloser Stresstest: In der ersten Jahreshälfte hat Audi 22 Prozent weniger Fahrzeuge an Kund_innen ausgeliefert. Das ist massiv zu Buche geschlagen. Wir haben jedoch schnell auf die Coronapandemie reagiert und unsere kurzfristigen Ausgaben optimiert, ohne Abstriche an unseren langfristigen Produktvorhaben und der Zukunftsfähigkeit von Audi zu machen.

Nach herausfordernden Monaten konnten wir die pandemiebedingten Verluste des ersten Halbjahres ausgleichen und im dritten Quartal kumuliert wieder die Gewinnzone erreichen. Im vierten Quartal konnten wir das Vorjahresniveau sogar deutlich übertreffen. Damit fällt das Ergebnis in Summe 2020 klar positiv aus – wenngleich deutlich unter Vorjahr. Sicher ist: Die Krise wird dem gesamten Team auch weiterhin Anstrengungen abverlangen. Sie signalisiert uns aber auch: Audi ist robust aufgestellt und wirtschaftlich wetterfest.

Wie wollen Sie „Vorsprung durch Technik“ finanzieren? Welche Rolle spielt dabei die profitable E-Mobilität?

A.A. CO₂-Reduktion und Klimaschutz sind langfristig die drängendsten Aufgaben für unsere Gesellschaft. Da wollen wir unseren Beitrag leisten. Rund 17 Mrd. EUR unseres 35 Mrd. EUR schweren Investitionsbudgets bis 2025 geben wir bei Audi für Zukunftstechnologien aus. Knapp 15 Mrd. EUR nehmen wir allein für Elektromobilität und Hybridisierung in die Hand. Damit sind wir für die zentralen Hausforderungen finanziell gut aufgestellt. E-Mobilität ist mit Abstand der effizienteste Weg zur Dekarbonisierung und zur Erreichung unserer CO₂-Flottenziele. Sie ist ein wesentlicher Teil der Strategie bei Audi.



davon rund 17 Mrd. EUR

des Audi Investitionsbudgets bis
2025 für Zukunftstechnologien

Wir stärken unsere Marke, um das Wachstum in margenstarken Segmenten zu fördern und unsere Preisposition zu verbessern. Zudem wird sich die Rentabilität von E-Modellen mit neuen Modellgenerationen deutlich verbessern: Batteriekosten sinken, gleichzeitig profitieren wir von steigenden Skaleneffekten in Hard- und Software. Volumen spielt in unserer Industrie eine große Rolle. Als Teil des Volkswagen Konzerns sind wir der einzige Premiumhersteller, der in diesem Maße von Skaleneffekten profitieren kann.

Welche finanziellen Ziele hat sich Audi mittelfristig gesetzt?

A.A. Audi hat sich für die nächsten Jahre das ambitionierte Renditeziel von neun bis elf Prozent gesetzt. An diesem strategischen Zielkorridor halten wir weiterhin fest – und das trotz eines wirtschaftlich herausfordernden Umfelds und der Transformation unserer Industrie. Die konsequente Umsetzung der aufgesetzten Programme Audi.Zukunft und des Audi Transformationsplans ermöglicht es uns, in Zukunftstechnologien wie Elektrifizierung und Digitalisierung investieren zu können.

Ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg ist ein emotionales Produktportfolio. Und auch aus dem Markt kommen positive Signale, die mich zuversichtlich stimmen. Die Automobilindustrie wird voraussichtlich ab 2021 wieder wachsen, insbesondere das Premiumsegment. Davon wollen wir profitieren und gleichzeitig unseren Marktanteil weiter ausbauen. Das wird sich auch in unseren Finanzzahlen zeigen. 2022 wollen wir wieder auf dem Niveau von vor Corona sein.


Dirk Große-Loheide

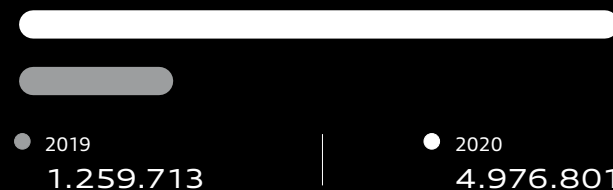
 Mitglied des Vorstands der AUDI AG
 Beschaffung und IT

Sie haben im April 2020 bei Audi angefangen. Ihre ersten Monate waren sicher ganz anders, als Sie erwartet haben ...

Dirk Große-Loheide Meinen Start hatte ich mir wirklich anders vorgestellt. Von heute auf morgen hat ein Großteil des Teams pandemiebedingt mobil gearbeitet. Für die Audi IT war die Erweiterung der IT-Infrastruktur in dieser Größenordnung eine Herausforderung. Innerhalb kürzester Zeit haben wir unsere digitale Zusammenbeitskultur extrem ausgebaut. Wir haben weitere wichtige Arbeitsabläufe digitalisiert und somit Kernprozesse abgesichert. Ein wichtiger Schritt, der uns hilft, Prozesse effizient und zukunftsfähig auszurichten – und das nicht nur innerhalb der Audi Familie, sondern auch in der täglichen Arbeit mit unseren Geschäftspartner_innen.

Am Beispiel der Beschaffung zeigt sich, wie wichtig dieser Wandel ist: Gerade in der ersten Lockdown-Phase im Frühjahr haben Beschaffung, Produktion und Logistik eng zusammengearbeitet, um die Lieferketten aufrechtzuerhalten. Und das ist uns auch gelungen. Bis zum Lockdown in der Produktion haben wir kein Auto wegen fehlender Teile verloren. Das wurde aufgrund der sich schließenden Logistikwege in Europa sowie verstärkter einzelstaatlicher Regulierungen zusehends schwieriger. Vor allem dank unseres hochmotivierten und flexiblen Teams bei Audi konnten wir uns erfolgreich der Krise entgegenstemmen. Und diesen Teamgeist behalten wir bei. Er wird uns helfen, die Weichen für die Zukunft richtig zu stellen.

Digitale Besprechungen bei Audi



Audi will immer mehr E-Autos bauen. Wie sieht die Beschaffungsstrategie bei Rohstoffen und Komponenten für die Roadmap E aus?

D.G.-L. Mit dem steigenden Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen im Portfolio gewinnen zwei Punkte an Bedeutung: Einmal müssen wir für viele Teile neu bewerten, welche Kompetenzen wir bei uns aufbauen und welche wir zukaufen. Wir profitieren dabei von Synergien im gesamten Konzern, insbesondere bei Komponenten für die Elektromobilität. Zum anderen verlagert sich ein großer Teil der Emissionen, die ein Auto während seines Lebenszyklus verursacht, in vorgelagerte Produktionsprozesse. Hier haben wir als Hersteller einen entscheidenden Hebel.

Nachhaltigkeitsanforderungen sind fester Bestandteil unserer Lastenhefte – erfüllt ein Lieferunternehmen sie nicht, erhält es keinen Auftrag von Audi. So stellen wir sicher, dass wir nur mit Partner_innen zusammenarbeiten, die unsere Werte teilen. Da die Herstellung von Elektroautos energieintensiver als die von vergleichbaren Verbrennern ist, fordern wir beispielsweise konsequent den Einsatz von Grünstrom in der Zellfertigung. Bereits 2019 haben wir das S-Rating, ein Nachhaltigkeitsrating, als verbindliches Vergabekriterium etabliert. Es umfasst neben Umweltaspekten auch soziale Kriterien.

Gemeinsam für mehr Nachhaltigkeit

Wir interagieren mit mehr als


60

Ländern


14.000

Lieferant_innen

Software wird ein zentrales Thema sein

↘ sowohl im Auto als auch in der Zusammenarbeit

Wir tragen große Verantwortung, nicht nur für unsere Mitarbeitenden, sondern auch für die Zulieferfirmen sowie alle Menschen, die Teil unserer Lieferkette sind. Diese Verantwortung nehmen wir ernst. Wir schauen uns nicht nur an, was bei unseren direkten Lieferanten passiert, sondern setzen uns für branchen- und sektorübergreifende Standards ein. Von mehr Transparenz in der Lieferkette profitieren letztendlich alle Stakeholder.

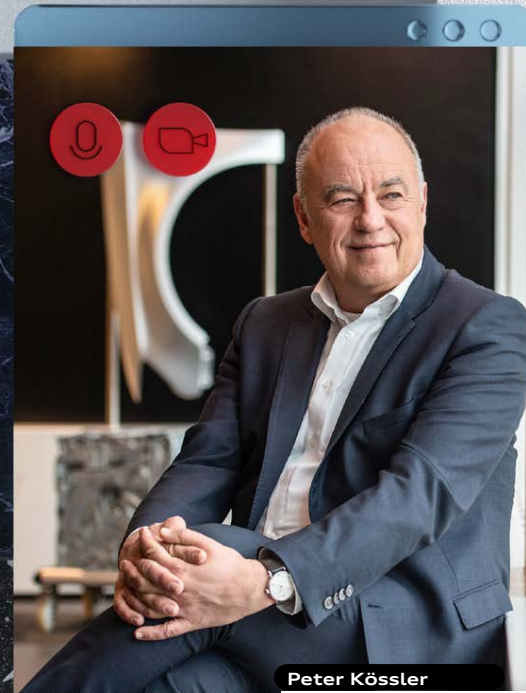
Ein Blick in die Zukunft: Für welche Positionen werden Sie im kommenden Jahr wohl das meiste Geld ausgeben? Und warum?

D. G.-L. Wir wollen die Transformation der Branche mitgestalten und investieren in zwei wesentliche Zukunftsfelder. Software wird ein zentrales Thema sein – sowohl im Auto als auch für uns innerhalb des Unternehmens und in der Zusammenarbeit. Wie wichtig das ist, haben wir in den letzten Monaten erfahren.

Zudem fließt ein Großteil der Mittel in die Elektrifizierung unserer Antriebsstränge. 2021 gehen mit dem Audi Q4 e-tron und dem Audi Q4 Sportback e-tron unsere ersten vollelektrischen Modelle in der Kompaktklasse an den Start und werden für Volumen sorgen. Dazu beginnen wir mit Vorbereitungen für die ersten Modelle auf Basis der PPE. Wir investieren weiter in Zukunftstechnologien für unsere Elektroautos. Im Volkswagen Konzern verfügen wir über die Kernkompetenz, um komplette Batteriesysteme inhouse zu fertigen. Ich sehe die Tendenz, dass wir uns bei entsprechender Stückzahl künftig auch bei Batteriemodulen selbst engagieren werden.

Unsere gemeinsame Aufgabe:

↘ Werke fit für die E-Mobilität machen



Peter Kössler

Mitglied des Vorstands der AUDI AG
Produktion und Logistik

Rendering: Hannes Weikert / Foto: AUDI AG

Sie leiten den Audi Krisenstab. Was kennzeichnet die Audi Strategie während der Coronapandemie?

Peter Kössler Das Virus kennt keine Grenzen und auch keinen Werkzeugaun. Deswegen ist uns wichtig, durch das Handeln unseres Unternehmens weder Mitarbeitende noch andere Partner_innen, Dienstleistungsunternehmen und letztlich alle Menschen an den Audi Standorten zusätzlich zu gefährden. Die Gesundheit steht an erster Stelle.

Wir haben frühzeitig reagiert und im Krisenstab einen inzwischen bewährten Modus der Zusammenarbeit entwickelt. Damit konnten alle relevanten Entscheidungen schnell und konzernweit getroffen werden. Für jeden Standort, für jedes neue coronarelevante Thema haben wir Teams aus Expert_innen eingesetzt, die in enger Abstimmung mit den Fachabteilungen und Betriebsräten agiert haben. Gemeinsam haben wir im März 2020 die Produktion kontrolliert herunter- und wenige Zeit später wieder hochgefahren. Das war ein Gemeinschaftsakt im weltweiten Audi Produktionsnetzwerk. Darauf bin ich ganz besonders stolz. Auf diese Weise ist es uns gelungen, in gewohnter Qualität und mit geplanter Stückzahl schnell wieder Fahrt aufzunehmen. Wir haben bei den Produktionszahlen zügig wieder ein Vor-Corona-Niveau erreicht.

Im Zuge der anhaltenden Coronapandemie stellte im ersten Quartal 2021 die Versorgung mit Halbleiterkomponenten eine große Herausforderung dar. Mithilfe unserer eingespielten konzernweiten Krisenstäbe prüfen wir fortlaufend entsprechende Gegenmaßnahmen, um die Auswirkungen dieses Lieferengpasses für unsere Produktion und unsere Kund_innen weltweit zu begrenzen.

Wie sieht Ihre Strategie für eine zukunfts- und wettbewerbsfähige Produktion aus?

P.K. Unsere Portfolioplanung spricht eine klare Sprache: Bis 2025 wollen wir rund 30 elektrifizierte Modelle auf den Markt bringen und überwiegend in deutschen Werken produzieren. Damit ist klar, dass Ingolstadt und Neckarsulm unser Rückgrat im weltweiten Produktionsnetzwerk bleiben.

Die E-Offensive bedingt dennoch eine Neujustierung in der Produktion. Wir setzen auf eine flexible Produktionsweise, die langfristig Komplexität in der Linie reduziert und Fabrikkosten spart. Wir haben im Volkswagen Konzern große Kostenvorteile, wenn wir die Werke plattformorientiert belegen. Ein Beispiel ist der Mehrmarkenstandort in Zwickau, wo der Audi Q4 e-tron und dessen coupéhafte Sportback-Version auf der gleichen Produktionslinie wie der ID.4² von Volkswagen laufen. Seat-Modelle werden in Zukunft folgen. Das reduziert den Investitionsbedarf und hilft bei der Auslastung der Werke.

Unsere deutschen Werke bleiben nach aktuellem Planungsstand aber auch in Zukunft reine Audi Standorte: In Neckarsulm werden wir uns auf Basis der → MLB-Plattform vor allem auf Plug-in-Hybride konzentrieren. Zusätzlich zum Audi e-tron GT¹, unserem ersten reinen Elektrofahrzeug an einem deutschen Standort, werden wir weitere elektrische Fahrzeuge dort produzieren. Der Standort Ingolstadt wird sich auf die Fertigung reiner Elektrofahrzeuge (→ PPE) und die MQB-Plattform konzentrieren.

1 Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0
2 Volkswagen ID.4: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 16,9–16,2 (NEFZ); CO₂-Emission kombiniert in g/km: 0



Eine zukunftsfähige Produktion setzt neben effizienten Strukturen und intelligenten Prozessen vor allem eines voraus: einen verantwortungsvollen Umgang mit Ressourcen. Das ist ein sehr wichtiges Thema, das mir auch persönlich am Herzen liegt. Bis 2025 wollen wir alle unsere Produktionsstätten bilanziell CO₂-neutral³ betreiben. Brüssel und Győr haben bereits den Anfang gemacht.

Wo liegen die Herausforderungen und Schwierigkeiten, die Sie und Ihr Team in den nächsten ein bis zwei Jahren meistern müssen?

P.K. Es ist unsere gemeinsame Aufgabe, die Werke fit für die E-Mobilität zu machen. Wir bereiten uns schon jetzt intensiv auf die Fertigung elektrischer Modelle am Standort Ingolstadt vor: Erste PPE-basierte Fahrzeuge haben wir bereits in der Vorserienproduktion. Erstmals an einem deutschen Audi Standort wird es auch eine eigene Batteriemontage geben. Für diese Zukunftstechnologie wollen wir in Ingolstadt weiter Kapazitäten aufbauen. So schaffen wir uns Raum für die Versorgung mit Hochvoltbatteriesystemen für den Anlauf der PPE-Fertigung. Gleichzeitig arbeiten wir mit Hochdruck daran, mittel- bis langfristig alle Standorte zukunftsfähig zu machen.

3 Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und Recycling der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

Kultur und Haltung
sind

↘ kein beiläufiges
„Nice-to-have“



Dr. Sabine Maaßen
Mitglied des Vorstands der AUDI AG
Personal und Organisation

Rendering: Hannes Weikert / Foto: AUDI AG

Sie sind im April 2020 zu Audi gekommen. Was sind die großen Projekte und Themen, an denen Sie arbeiten?

Dr. Sabine Maaßen Die Transformation von Audi zur Digital Car Company ist eine Top-Priorität. Dafür müssen wir uns gut aufstellen und das benötigte Know-how aufbauen. Den Rahmen bildet die Grundsatzvereinbarung Audi.Zukunft, die Vorstand und Arbeitnehmer_innenvertretung der AUDI AG bereits im Herbst 2019 geschlossen haben. Es ist ein langfristiger Fahrplan, der uns eine effiziente, zukunftsfähige Unternehmensführung ermöglicht – und dabei eines fest im Blick hat: sichere Arbeitsplätze für alle Audianer_innen bis 2029.

In den vergangenen neun Monaten haben wir uns zudem intensiv mit strategischer Personalplanung beschäftigt. Die Frage, die wir uns bei Audi stellen: Welche beruflichen Kompetenzen brauchen wir in Zukunft? Dazu vergleichen wir heutige und zukünftige Jobcluster in jedem Bereich, leiten spezifische Weiterbildungsangebote ab und stellen diese Qualifikationen bei den Mitarbeitenden im richtigen zeitlichen Rahmen sicher.

Wie gelingt es Ihnen, unter dem hohen wirtschaftlichen Druck Themen wie Integrität oder Kulturwandel bei Audi voranzutreiben?

S.M. Kultur und Haltung sind kein beiläufiges „Nice-to-have“. Nur wenn die Kultur stimmt, können wir nachhaltig und erfolgreich wirtschaften. Nur so können unsere Teams ihr Wissen und ihre Potenziale voll einbringen und schlussendlich Vorsprung erfahrbar machen. Ich erlebe bei Audi täglich ein Team, das mit Hochdruck an der Zukunft des

Beschäftigungs- sicherung

Bis

2029

für Mitarbeitende
der AUDI AG

Unternehmens arbeitet und in herausfordernden Zeiten zusammenhält – weil wir mit Offenheit, Verantwortung, Wertschätzung und Integrität gemeinsame Werte teilen.

Um diese Kultur weiter zu fördern, haben wir konkrete Maßnahmen durchgeführt: das verpflichtende Role Model Program zum Beispiel. Jährlich führen Vorständ_innen und Manager_innen mit Führungsverantwortung Maßnahmen durch, um im Kulturwandel als Vorbild voranzugehen. Wir wollen Leadership neu denken und unseren Fokus zukünftig deutlich stärker auf die Arbeitsorganisation lenken. Mit der Initiative work@Audi bewegen wir uns weg von eher klassischen Strukturen, weg von starren Hierarchien. Wir brauchen Offenheit, Ehrlichkeit und einen respektvollen Umgang im Austausch und Gespräch miteinander. Das ist die Basis einer guten Feedbackkultur, aber auch einer neuen und agilen Form der Zusammenarbeit bei Audi. Nur mit Offenheit gelingt unsere Transformation!

Was nehmen Sie sich für die kommenden zwölf Monate vor?

S.M. Wir haben keinen Sprint, sondern einen Langstreckenlauf vor uns! Der Plan für die Zukunft steht. Wir werden uns vor allem auf die Umstrukturierung und alle weiteren Herausforderungen der Transformation konzentrieren.

Ich verstehe es als meine Aufgabe, Orientierung zu geben und die Transformation zielgerichtet zu steuern. Wir wollen zeigen, dass Audi Perspektiven bietet. Schließlich ist es unsere Ambition, intern wie extern, „employer of choice“ zu sein.

Ausgewählter Beitrag von Audi zu den SDGs der Vereinten Nationen



Audi arbeitet als Team mit Hochdruck an der Zukunft und hält in herausfordernden Zeiten zusammen.



Audi setzt sich für die Gesundheit seiner Stakeholder ein, insbesondere in der Coronapandemie.

→ Übersicht der SDGs siehe Seite 289

Wie agiert Audi integer und



PROFITABEL
PROFITABEL

?

S --- B

Talking Sustainable Business – Key Facts

- Treffen von Unternehmensentscheidungen auf Basis wirtschaftlicher, ökologischer und gesellschaftlicher Aspekte
- Monitorship als wichtiger Baustein in der Aufarbeitung der Dieselthematik und zugleich Wegbereiter der Transformation
- Staatliche Restriktionen und Unterbrechungen in der Lieferkette führten vor allem in der ersten Jahreshälfte zu Produktionsstopps und Kurzarbeit an Audi Standorten und damit zu einem weltweiten Rückgang des Verkaufsvolumens
- Markterholung beginnend mit China und gute operative Performance im zweiten Halbjahr sowie Rekordzahlen im vierten Quartal
- Spitzenkennzahlen im Gesamtjahr größtenteils deutlich unter Vorjahreswerten trotz guter Entwicklung zum Jahresende
- Audi blickt vorsichtig optimistisch auf das Jahr 2021, jedoch erschwerte Prognose aufgrund andauernder Coronapandemie

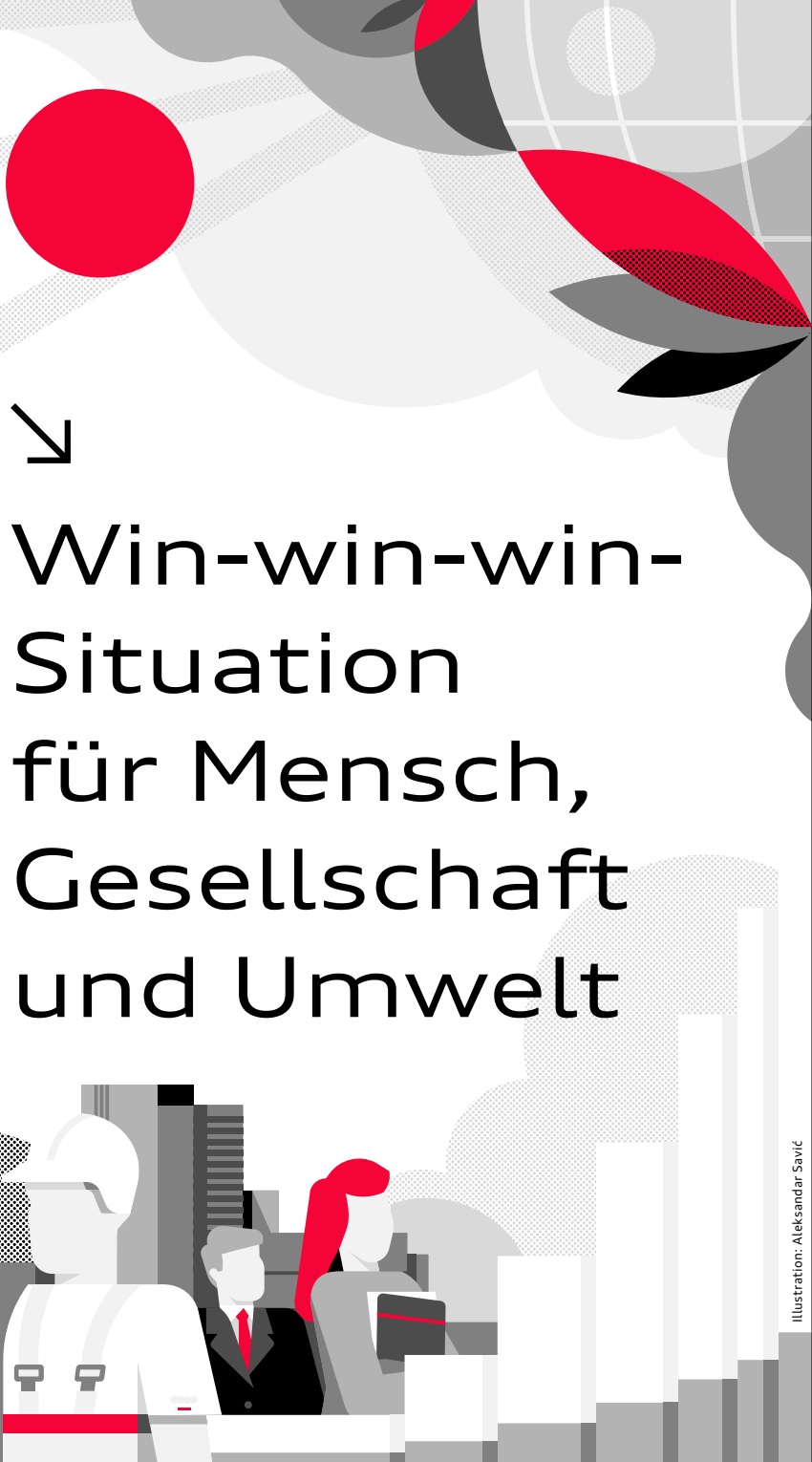
T

Seite 65

Win-win-win-Situation – für Mensch, Gesellschaft und Umwelt

Seite 81

Finanzielle Lage



Win-win-win-Situation für Mensch, Gesellschaft und Umwelt

Illustration: Aleksandar Savic

Text: Janina Weigel

Verantwortungsvolle und werteorientierte Unternehmensführung heißt für Audi: alle Entscheidungen ganzheitlich, transparent und integer zu treffen. Denn Unternehmen, die nachhaltig wirtschaften, werden langfristig einen Wettbewerbsvorteil haben. Bei Audi bedeutet integrires Wirtschaften, die Verantwortung gegenüber der Gesellschaft ernst zu nehmen. Daraus folgt ein werteorientiertes, auf Nachhaltigkeit ausgelegtes Handeln, bei dem Mensch, Gesellschaft und Umwelt im Mittelpunkt stehen. Das Ziel ist eine Win-win-win-Situation für alle Beteiligten. Denn Wirtschaft und Integrität sind keine Gegensätze – sie bedingen sich gegenseitig.

Transformation aktiv gestalten

„Nachhaltigkeit bedingt aus unserer Sicht ein tiefgreifendes und weitreichendes Handeln, um natürliche Ressourcen zu schonen, damit sie auch von künftigen Generationen noch genutzt werden können“, erklärt Silja Pieh, Leiterin Unternehmensstrategie. „Beispiele dafür gibt es bei Audi in unterschiedlichen Dimensionen: unter anderem Milliardeninvestitionen in die Elektrifizierung unserer Flotte, die Nutzung modernster Verfahren zur CO₂-reduzierten Herstellung von Aluminium oder besonders energiesparende Schweiß- und Füge-technik, der Bau von Solaranlagen, um Energiebedarfe unserer Werke zu decken, oder die Verwendung recycelter Materialien in unserer Produktentwicklung. Denn langfristig wird Audi nur erfolgreich sein, wenn das Unternehmen Integrität und Ergebnis, Gewissen und Gewinn, Umwelt und Umsatz in einen zukunftsfähigen Einklang bringt. Bei all unseren Entscheidungen berücksichtigen wir ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Aspekte, um unsere langfristige Wettbewerbsfähigkeit zu sichern und damit unserer Verantwortung als zukunftsorientierter Arbeitgeber nachzukommen. Wirtschaftlichkeit und Beschäftigungssicherung sind bei uns gleichrangige Ziele.“ Um sie zu erreichen, sind Compliance, Integrität und eine offene Unternehmenskultur nötig. „Wir nehmen das Thema Klimaschutz ernst und befinden uns daher mitten in einer industrieübergreifenden Transformation. Wir wollen diese aktiv mitgestalten – gemeinsam mit unseren Mitarbeiter_innen und für unsere Kund_innen, um ihnen auch in Zukunft hochattraktive Produkte und Dienstleistungen anbieten zu können und dabei Umwelt und Ressourcen zu schonen“, so Silja Pieh.



Silja Pieh,
Leiterin Unternehmensstrategie

Foto: AUDI AG

Systeme und Prozesse gestärkt

In Sachen Compliance, Integrität und Unternehmenswerte hat Audi im Geschäftsjahr 2020 einen wichtigen Meilenstein erreicht: den erfolgreichen Abschluss des Monitorship. Zu diesem verpflichtete sich die Volkswagen AG in einem Vergleich mit dem US-Justizministerium (Department of Justice), der im Rahmen der Dieseldiagnostik geschlossen wurde. Einbezogen in dieses Monitorship war auch die AUDI AG. Über drei Jahre arbeitete das Unternehmen gemeinsam mit dem unabhängigen Compliance-Monitor Larry D. Thompson daran, Compliance und Integrität zu stärken. „Die Dieseldiagnostik war einerseits eine Zäsur für den gesamten Volkswagen Konzern, aber auch der Auslöser für einen Wandel, der das Unternehmen stärkt und zukunftsfähig macht“, betont Holger Schmid, Leiter Integrität, Compliance und Risikomanagement sowie Chief Compliance Officer (CCO) der AUDI AG.

Im Laufe des Monitorship haben die Volkswagen AG, ihre Tochtergesellschaften und verbundenen Unternehmen Strukturen, Prozesse und Systeme in vielen Unternehmensbereichen aktualisiert und gestärkt, darunter die Technische Entwicklung, der HR-Bereich, das Risikomanagement, die Compliance und verschiedene Rechtsfunktionen. Der Volkswagen Konzern implementierte und erweiterte das Hinweisgebersystem¹, stärkte die Prozesse zur Vermeidung von Korruption und Kartellverstößen und schuf einen Due-Diligence-Prozess² für Geschäftspartner_innen. Das Unternehmen hat außerdem Hierarchien abgeflacht, Entscheidungen dezentralisiert und → neue Führungs- und Zusammenarbeitsmodelle eingeführt.

1 Im Rahmen eines fairen und transparenten Verfahrens schützt das Hinweisgebersystem das Unternehmen, die Betroffenen und die Hinweisgeber_innen. Einheitliche und schnelle Prozesse, eine vertrauliche und professionelle Bearbeitung von Hinweisen durch interne Expert_innen bilden das Fundament. Mehr Informationen dazu finden Sie → hier.

2 Um sicherzustellen, dass Geschäftspartner_innen von Audi dieselben integren Geschäftspraktiken anwenden, führt Audi Integritätsprüfungen durch (Business Partner Due Diligence, BPDD). Sie folgen einem risikobasierten, transparenten und ordnungsgemäß dokumentierten Prozess.

US-Monitorship erfolgreich abgeschlossen

Der unabhängige Compliance-Monitor Larry D. Thompson hat bestätigt, dass die AUDI AG als Teil des Volkswagen Konzerns ihren Verpflichtungen aus dem Vergleich mit dem US-Justizministerium (Department of Justice) bezüglich der Dieseldiagnostik nachgekommen ist, ihr Compliance-Programm umfangreich zu überarbeiten und weiterzuentwickeln. Dieses soll Verstöße gegen Anti-Betrugs- und Umweltgesetze verhindern und aufdecken. Der erfolgreiche Abschluss des Monitorship wurde im September 2020 von Larry D. Thompson zertifiziert und gilt für die Volkswagen AG, ihre Tochtergesellschaften und verbundenen Unternehmen außer der Porsche AG und der Porsche Cars North America, die nicht Teil des Monitorship waren.

Die Zusammenarbeit mit dem seit Juni 2017 von den US-Behörden eingesetzten unabhängigen Compliance-Monitor Larry D. Thompson wurde durch das Projektmanagement Office Monitor Audi koordiniert. Larry D. Thompson beurteilte und beaufsichtigte mit seinem Team die Erfüllung der Verpflichtungen aus den Vereinbarungen mit den US-Behörden zur Dieseldiagnostik.

Regelmäßig gab der Monitor Handlungsempfehlungen, die aufgegriffen und fristgerecht umgesetzt wurden. Einige Auflagen und Impulse wie Together4Integrity oder die Verpflichtungserklärungen der Vorstände reichen weit über das Ende des Monitorship hinaus.

Wegbereiter der Transformation

„Thompson und sein Team haben uns darin unterstützt, Volkswagen zu einem stärkeren Unternehmen zu machen. Er hat so einen wesentlichen Beitrag zur Transformation des Konzerns geleistet“, resümierte Volkswagen CEO und Aufsichtsratsvorsitzender der AUDI AG Dr. Herbert Diess nach Abschluss des Monitorship.

Doch die Reise ist noch nicht vorbei: Der Audi Vorstand hat sich die Themen Integrität und Unternehmenskultur als zentrale Aufgabe auf die Agenda gesetzt. Die sechs Vorstände haben dazu dem Audi Aufsichtsrat und dem US-Monitor Pläne in Form persönlicher Verpflichtungserklärungen vorgelegt und werden diese nachhaltig verfolgen.

Doch was zeichnet dieses „neue Audi“ ganz konkret aus? Welche Faktoren beinhaltet der Wandel? Vier Audianer_innen berichten.



Holger Schmid,
Leiter Integrität, Compliance und
Risikomanagement und
Chief Compliance Officer (CCO) der
AUDI AG

„Eine gelebte Speak-up-Kultur und ein aktives Netzwerk von Integritätsbotschafter_innen zeichnen das ‚neue Audi‘ ebenso aus wie unser nachhaltiges Risikomanagement und das aufrichtige Bekenntnis zu Compliance und Integrität.“

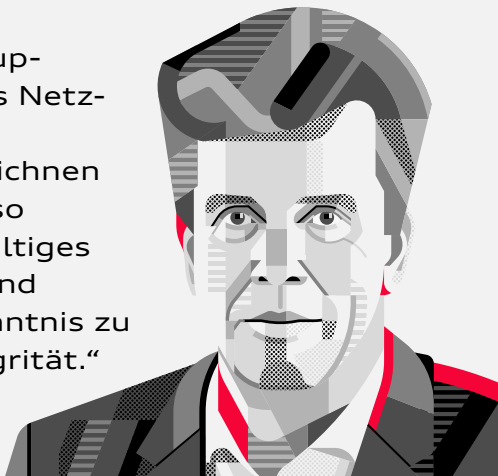


Illustration: Aleksandar Savic

Holger Schmid „Wir wollen künftig Vorbild sein – als modernes, transparentes und wertebasiertes Unternehmen. Gerade jetzt, da wir das Monitorship erfolgreich beendet haben, werden wir sicherstellen, dass wir im Roll-out der → konzernweiten Together4Integrity-Maßnahmen (T4I) und beim Kulturwandel in unserem Unternehmen nicht das Momentum verlieren. Eine gelebte Speak-up-Kultur und ein aktives Netzwerk von Integritätsbotschafter_innen zeichnen das ‚neue Audi‘ ebenso aus wie unser nachhaltiges Risikomanagement und das aufrichtige Bekenntnis zu Compliance und Integrität. All das sind keine Projekte, die irgendwann abgeschlossen sind und durch andere abgelöst werden. Sie sind für mich persönlich Fixsterne meiner Arbeit und feste Größen im Unternehmen. Für ihre Umsetzung sorgen wir mit wirksamen Instrumenten und gezielten Maßnahmen.

Konkret konzentriere ich mich mit meinem Team auf vier Schwerpunkte:

1. Wir setzen das konzernweite Compliance- und Integritätsprogramm Together4Integrity bis 2025 weiter um.
2. Wir beraten und unterstützen die Mitglieder unseres Vorstands bei der Umsetzung ihrer persönlichen Verpflichtungserklärungen.
3. Wir erfüllen weiterhin unsere Pflichten aus dem → EPA Administrative Agreement.
4. Unser Zentrales Risikomanagement zusammen mit dem Risikomanagementsystem (RMS), unsere Unternehmensrichtlinien sowie das Interne Kontrollsystem (IKS) und das Compliance-Management-System (CMS) sind auch künftig tragende Säulen unserer Arbeit. All dies dient der nachhaltigen Absicherung der Unternehmensziele, schafft Transparenz und stärkt das Bewusstsein für Risiken, Compliance und Integrität.“

Together4Integrity (T4I)

„Together4Integrity“ (→ T4I) ist das Integritäts- und Compliance-Programm des Volkswagen Konzerns und wurde bereits im Jahr 2018 bei der AUDI AG eingeführt. Das Programm basiert auf den Prinzipien der „Ethics & Compliance Initiative“ (ECI), eines weltweit anerkannten Standards für ethische Unternehmensgrundsätze.

T4I wird bis 2025 im gesamten Volkswagen Konzern ausgerollt. Die ECI-Prinzipien fließen gemeinsam mit den Empfehlungen des US-Monitors³ und anderen Maßnahmen in die sogenannte T4I-Toolbox ein. Sie ist gefüllt mit etwa 130 geschäftsbereichsspezifischen und übergreifenden Initiativen, die Integrität und Compliance stärken und den Kulturwandel vorantreiben. Dazu zählen unter anderem der Code of Conduct (→ CoC, Verhaltensgrundsätze) und die dazugehörigen Trainingsmaßnahmen sowie das → Hinweisgebersystem. Mit dem Code of Conduct wird den Mitarbeitenden eine konkrete Handhabe für integrires Verhalten vorgegeben und somit auch der Kulturwandel bei Audi weiter vollzogen.

An den deutschen Standorten der AUDI AG wurden bereits ein Großteil der T4I-Maßnahmen implementiert. Gleichzeitig ist die AUDI AG für das Ausrollen des T4I-Programms in den Tochter- und Beteiligungsgesellschaften verantwortlich.

³ Als „Monitor“ wurde der US „Independent Compliance Monitor“ Larry D. Thompson bezeichnet. Das US-Department of Justice (DoJ) hat ihn im Frühjahr 2017 zum Monitor ernannt. Etwa drei Jahre lang stellten er und sein Team sicher, dass Volkswagen und Audi die Auflagen erfüllen, die mit dem Criminal Plea Agreement und den Consent Decrees in den USA verbunden waren.



Jasmin Lotze,
Compliance-Referentin für das Thema
Wirtschaft und Menschenrechte

„Wir müssen konsequent sicherstellen, dass wir die Achtung der Menschenrechte in allen Unternehmensprozessen berücksichtigen.

Letztlich geht es immer darum, den Menschen und die Achtung seiner Rechte in den Mittelpunkt zu stellen.“

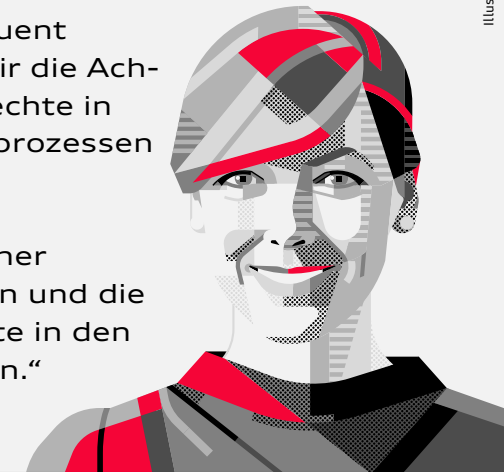


Illustration: Aleksandar Savić

Jasmin Lotze „Audi hat weltweit mehr als 40 Gesellschaften mit fast 87.000 Mitarbeiter_innen und Zehntausende von Geschäftspartner_innen – das Unternehmen trägt also eine extrem große Verantwortung.

Die konsequente Achtung der → Menschenrechte ist essenziell für Audi. Deshalb sind sie auch in den → Audi Verhaltensgrundsätzen (Code of Conduct)⁴ verankert. Der Begriff ‚Menschenrechte‘ beinhaltet eine Fülle an Themen, so zum Beispiel das Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz, das Recht, nicht diskriminiert zu werden, aber natürlich auch das Verbot von Kinder- und Zwangsarbeit.

⁴ Für den Erfolg von Audi ist zentral, dass alle Entscheidungen mit Gesetzen sowie internen Regeln und Werten in Einklang stehen. Die Basis hierfür bilden die konzernweit gültigen Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct). Sie legen die wesentlichen Prinzipien fest, welche für die tägliche Arbeit im Unternehmen gelten. Damit wird zum Ausdruck gebracht, mit welchem Selbstverständnis und nach welchen grundlegenden Regeln bei Audi gehandelt wird. Vor allem werden Orientierung, Rat und Hilfe für integrires Verhalten am Arbeitsplatz, als Geschäftspartner und als Mitglied der Gesellschaft gegeben. Die Verhaltensgrundsätze stehen im Einklang mit den Grundsätzen des Volkswagen Konzerns und sind bei Audi konzernweit gültig sowie für alle Mitarbeitende verbindlich, unabhängig von der Hierarchieebene. Mehr Information dazu finden Sie → hier.

Wir müssen konsequent sicherstellen, dass wir die Achtung der Menschenrechte in allen Unternehmensprozessen berücksichtigen. Unser Compliance-Management-System (CMS) hilft uns dabei. Denn mit dem CMS erfassen, bewerten und steuern wir unter anderem Compliance-Risiken. Wir kommen unserer Sorgfaltspflicht nach, indem wir zum Beispiel kontinuierlich Prozesse anpassen, Mitarbeiter_innen und Partner_innen schulen und ein → Hinweisgebersystem eingerichtet haben.

Die global agierende Automobilindustrie mit ihren verzweigten Liefernetzwerken gilt als Branche mit hohen menschenrechtlichen Risiken. Auch aus diesem Grund beteiligt sich Audi aktiv am ‚Branchendialog Automobilindustrie‘ im Rahmen des Nationalen Aktionsplans für Wirtschaft und Menschenrechte (NAP) der deutschen Bundesregierung – gemeinsam mit Vertreter_innen aus Wissenschaft, Politik und Zivilgesellschaft.

Das ‚neue Audi‘ setzt nicht nur intern hohe Standards, sondern arbeitet auch entlang der Wertschöpfungskette an der Einhaltung von Werten und Prinzipien, beispielsweise im Rahmen seines → Managements von Lieferunternehmen. Letztlich geht es immer darum, den Menschen und die Achtung seiner Rechte in den Mittelpunkt zu stellen.“

Das Compliance-Management-System im Audi Konzern

Im Rahmen seiner Organisationspflicht hat der Audi Vorstand ein Compliance-Management-System und eine Compliance-Organisation etabliert.

Unter einem Compliance-Management-System (CMS) versteht man die Grundsätze, Maßnahmen, Prozesse und Strukturen eines Unternehmens zur dauerhaften Einhaltung der Gesetze und internen Vorschriften durch Organe, Mitarbeitende und unternehmensbezogen handelnde Dritte. Neben der AUDI AG standen im Berichtsjahr auch 44 Tochter- und Beteiligungsgesellschaften weltweit im Fokus des CMS, in denen überwiegend lokale Compliance-Officer als Multiplikator_innen dienten. Das CMS der AUDI AG gliedert sich in folgende sieben Kernelemente:

Audi Compliance-Management-System (CMS)



Carsten Vortanz,
Steuerung Geschäftsprozesse,
Qualitäts-/Risikomanagement
und Leiter Ausschuss
für Produktintegrität

„Der Schlüssel zum Erfolg ist neben der Innovationskraft unserer Produkte und Dienstleistungen auch die Verlässlichkeit im täglichen Gebrauch.“



Illustration: Aleksandar Savić

Carsten Vortanz

„Wir befinden uns in Zeiten rasant steigender Komplexität sowohl bei Regulierungen in den weltweiten Märkten als auch bei unseren Produkten und deren technischen Abhängigkeiten. Hinzu kommt ein gesteigertes Mobilitätsbedürfnis unserer Kund_innen. Der Schlüssel zum Erfolg ist dabei neben der Innovationskraft unserer Produkte und Dienstleistungen auch die Verlässlichkeit im täglichen Gebrauch.“

Vor diesem Hintergrund kommt der Integrität unserer Produkte oberste Priorität zu.

Produktintegrität ist eine gesetzliche Verpflichtung und unser Anspruch, die geltenden gesetzlichen und behördlichen Vorschriften des jeweiligen Aus- und Einfuhrlandes einzuhalten. Dasselbe gilt für die Vorgaben, die aus internen und externen Standards resultieren. Unsere Produkte und produktnahen

⁵ Gegenüber Dritten abgegebene Zusagen eines Unternehmens, deren Inhalt sich nicht aus gesetzlichen Vorschriften oder Verwaltungshandeln ergibt. Ein Beispiel bei Audi ist die „Vision Zero“: weltweite Implementierung der UN/ECE R 14, 16, 95 (unabhängig räumlicher Anwendungsbereich) im Rahmen der „UN Decade of Action for Road Safety 2011–2020“.

Dienstleistungen entsprechen den Anforderungen unserer Kund_innen, die vertraglich vereinbart sind – unter Berücksichtigung der kommunizierten Selbstverpflichtungen⁵ von Audi.

Produktintegrität verpflichtet jeden Mitarbeitenden bei der Umsetzung des ‚neuen Audi‘ in der täglichen Arbeit zur Einhaltung von zwei großen Themenkomplexen: Produktsicherheit und Produktkonformität.

Produktsicherheit regelt, dass ein auf dem Markt bereits verfügbares Produkt bei bestimmungsgemäßer oder vorhersehbarer Verwendung nicht die Sicherheit und Gesundheit von Personen gefährden darf.

Produktkonformität bedeutet, dass die Vier Ringe alle gesetzlichen und behördlichen Vorschriften des jeweiligen Aus- und Einfuhrlandes sowie Vorgaben, die aus internen und externen Standards resultieren, einhalten. Dazu zählen beispielsweise Arbeits- und Verfahrensanweisungen oder allgemeine Normen bezüglich Regeln der Technik⁶, aber auch die vertraglich vereinbarten Anforderungen der Kund_innen.“

6 Ein Anwendungsbeispiel hierfür ist DIN ISO26262 – Funktionale Sicherheit, Ladungssicherung.

Ausgewählter Beitrag von Audi zu den SDGs der Vereinten Nationen

8

MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTSWACHSTUM



Audi fördert dauerhaftes, inklusives und nachhaltiges Wirtschaftswachstum.

16

FRIEDEN, GERECHTIGKEIT UND STARKE INSTITUTIONEN



Die Prävention von Korruption hat im Audi Konzern einen hohen Stellenwert.

→ Übersicht der SDGs siehe Seite 289

↳ **Ralf Turanli,**
Leiter Qualitätssteuerung, Vorgaben
Produktintegrität und Geschäftsführer
Ausschuss für Produktintegrität

„Die Umsetzung von Produktintegrität ist eine gesamtunternehmerische Verantwortung. Sie betrifft alle Geschäftsbereiche im Unternehmen.“

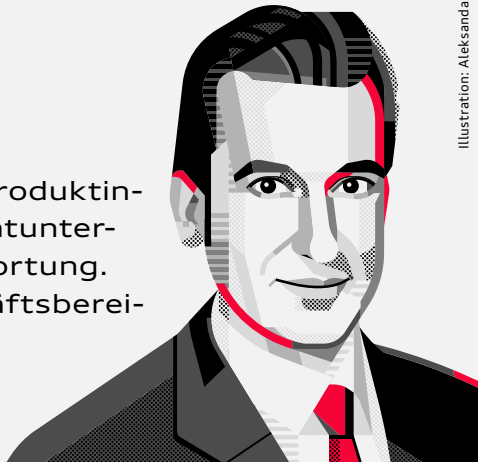


Illustration: Aleksandar Savic

Ralf Turanli „Wichtig ist an erster Stelle: Die Umsetzung von Produktintegrität ist eine gesamtunternehmerische Verantwortung. Sie betrifft alle Geschäftsbereiche im Unternehmen. Nur so ist die AUDI AG wirkungsvoll vor rechtlichen und finanziellen Risiken geschützt.

Dafür haben wir einen Ordnungsrahmen geschaffen, der die Prozesse, Grundsätze und Maßnahmen zur Sicherstellung der Produktintegrität beschreibt: das Product-Compliance-Management-System (PCMS). Das PCMS ist in einer Doppelspitze in der Technischen Entwicklung und der Unternehmensqualität organisatorisch verankert. Es basiert auf dem Aufbau eines Compliance-Management-Systems nach Vorgaben des Wirtschaftsprüfungsstandards IDW PS 980. Die Einführung und nachhaltige Verankerung des PCMS bei Audi war eine Forderung im Rahmen des US-Monitorship.

Das PCMS ist ebenso wie das → Hinweisgebersystem und die Audi Verhaltensgrundsätze (→ Code of Conduct) eine nachhaltige Stütze in unserer Unternehmenskultur des ‚neuen Audi‘. Es wird uns dabei helfen, integre Produkte in die weltweiten Märkte zu bringen.“

Wirksame Korruptionsprävention

Die Prävention von Korruption hat im Audi Konzern einen hohen Stellenwert. Der Fachbereich Integrität, Compliance und Risikomanagement von Audi trägt zur nachhaltigen Korruptionsprävention bei.

Die Compliance-Organisation der AUDI AG unterstützte im Berichtsjahr 44 nationale und internationale Beteiligungsgesellschaften in Bezug auf das Compliance-Fokusthema Antikorruption bei Beratungsanfragen sowie der Implementierung von Richtlinien und der Durchführung von Schulungen.

Grundsätzlich werden all diejenigen Gesellschaften in den Prozess einbezogen, bei denen die AUDI AG eine Mehrheitsbeteiligung hält, die Managementverantwortung innehat oder die von besonderer Bedeutung sind.

Zur nachhaltigen Korruptionsprävention und um eine effektive und wirksame Risikosteuerung sicherzustellen, gibt es neben der „Zuwendungsrichtlinie zur Vermeidung von Interessenkonflikten und Korruption“ das Web-basierte Training (WBT) „Antikorruption“ und das WBT „Umgang mit Amts- und Mandatsträger_innen“ für Audi Beschäftigte. Die Trainingsmaßnahmen dienen dem Schutz aller Mitarbeitenden und des Unternehmens.

Audi Report 2020	Wirtschaften & Integrität	80
EPA Auditorship		

Am 13. August 2019 wurde eine Verwaltungsvereinbarung, das EPA Administrative Agreement, zwischen der US-Umweltschutzbehörde EPA und der VW AG, AUDI AG, VW Group of America und VW Group of America Chattanooga Operations abgeschlossen. Einbezogen ist unter anderem auch die MAN Energy Solutions, die aufgrund von Geschäften mit der US-Regierung mit im Fokus des Auditorship steht. Die Laufzeit der Vereinbarung endet voraussichtlich zum 15. August 2022.

Diese Vereinbarung erkennt die umfangreichen Maßnahmen an, die Volkswagen und Audi seit Ende 2015 zur Stärkung des Compliance- und Risikomanagementsystems getroffen haben, und gestattet es allen Konzerngesellschaften, weiter Geschäfte mit der US-Regierung zu tätigen.

Die Vereinbarung verlangt in erster Linie die weitere Einhaltung bereits bestehender Dieselveergleiche, die Beibehaltung des → Hinweisgebersystems und der → Audi Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct). Zur Überprüfung der Einhaltung dieser Vereinbarung sowie zur Freigabe des jährlichen Audit-Reports für die EPA wurde John Hanson als unabhängiger Auditor eingesetzt.

Alle Mitarbeitenden sind verpflichtet, die Verwaltungsvereinbarung ebenso einzuhalten wie alle anderen gesetzlichen Vorschriften, Verordnungen, Unternehmensrichtlinien und Arbeitsanweisungen.

Finanzielle

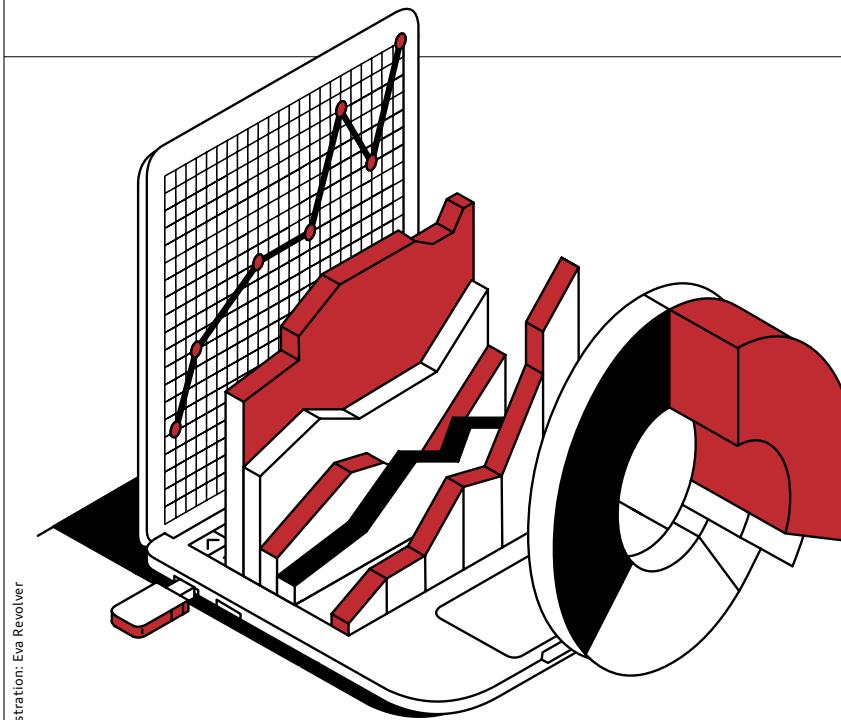


Illustration: Eva Revolver

LACE

Finanzielle Highlights

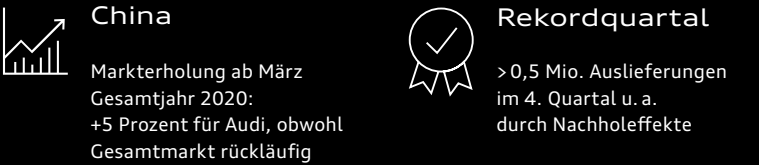
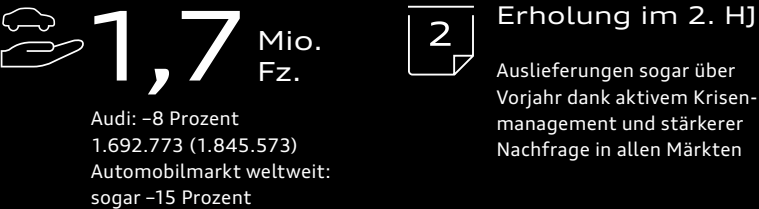
Coronapandemie beeinflusst das Geschäftsjahr erheblich – starkes zweites Halbjahr:

- Staatliche Restriktionen und Unterbrechungen in der Lieferkette führten vor allem in der ersten Jahreshälfte zu Produktionsstopps und Kurzarbeit an Audi Standorten und damit zu einem weltweiten Rückgang des Verkaufsvolumens
- Markterholung beginnend mit China und gute operative Performance im zweiten Halbjahr sowie Rekordzahlen im vierten Quartal
- Spitzenkennzahlen im Gesamtjahr größtenteils deutlich unter Vorjahreswerten trotz guter Entwicklung zum Jahresende
- Audi blickt vorsichtig optimistisch auf das Jahr 2021, jedoch erschwerte Prognose aufgrund andauernder Coronapandemie

Details zur finanziellen Lage von Audi und den Quartalen finden Sie unterjährig → [hier](#).

Die Werte in Klammern stellen die jeweiligen Vorjahreswerte dar. Aus allen Änderungen an den IFRS ergeben sich im Berichtsjahr 2020 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns. Internetquellen beziehen sich auf den Stichtag 24. Februar 2021. Der folgende Abschnitt zur finanziellen Lage 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 2020, der unter der Internetseite → www.volkswagen.com in deutscher und englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2021 abrufbar ist. Zusätzliche Informationen zu unseren Produktions-, Auslieferungs- und Finanzzahlen finden Sie in einem Excel-Sheet, welches zum Download auf → www.audi.com/investor-relations zu finden ist.

Auslieferungen Automobile der Marke Audi an Kund_innen



Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2020 verzeichnete die Weltwirtschaft infolge der globalen Auswirkungen der Coronapandemie ein negatives Wachstum. Die weltweite Gesamtnachfrage nach Fahrzeugen lag deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Entwicklung der Weltwirtschaft im Jahr 2020

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus und die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2020 ein negatives Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von –4,0 (2,6) Prozent. Dabei ergab sich auf einzelstaatlicher Ebene ein uneinheitliches Bild, abhängig vom jeweiligen Ausmaß des Infektionsgeschehens. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder haben zum Teil mit erheblichen geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen reagiert, beispielsweise drastischen Zinssenkungen, der Aussetzung von Sozialbeiträgen, Kurzarbeit oder direkten Stützungszahlungen.

Wirtschaftliche Entwicklung in den Kernmärkten: Europa – USA – China

Die Wirtschaft in Europa verzeichnete im Jahr 2020 mit –6,7 (1,5) Prozent insgesamt ein stark rückläufiges Wachstum. Dies ist unter anderem auf nationale Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie zurückzuführen. So haben die massiven Einschränkungen des öffentlichen Lebens den Dienstleistungssektor stark

belastet. Dieser war die tragende konjunkturelle Säule vor dem Ausbruch der Pandemie. Zwischenzeitlich nahmen die Regierungen vieler europäischer Länder die Einschränkungen zum Teil wieder zurück, was zu einer schrittweisen wirtschaftlichen Erholung führte. Aufgrund der im weiteren Jahresverlauf wieder steigenden Fallzahlen wurden einige dieser Maßnahmen erneut verschärft oder zumindest weiterhin aufrechterhalten. Für Unsicherheit sorgten im Geschäftsjahr 2020 darüber hinaus der ungewisse Ausgang der Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) und die damit verbundenen Fragen nach der künftigen Ausgestaltung der wirtschaftlichen Beziehungen.

Deutschlands Wirtschaftsleistung verzeichnete im Berichtsjahr mit –5,3 (0,6) Prozent eine deutlich negative Wachstumsrate.

Die US-amerikanische Wirtschaftsleistung ging bei einem dynamischen Infektionsgeschehen innerhalb des Berichtsjahres um –3,6 (2,2) Prozent zurück. Zur Stärkung der Wirtschaft beschloss die US-Regierung umfangreiche Förderpakete. Die US-Notenbank unternahm neben weiteren wirtschaftsstützenden Maßnahmen zwei Zinssenkungen.

Die chinesische Wirtschaft war den negativen Effekten der Coronapandemie bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt. Die chinesische Zentralregierung reagierte unverzüglich mit harten Einschränkungen des öffentlichen Lebens wie beispielsweise Einreiseverboten und umfangreichen Massentests und brachte so das Infektionsgeschehen schnell unter Kontrolle. Zusätzlich hat man die Wirtschaft auch hier gestützt, zum Beispiel mit Steuererleichterungen und Zinssenkungen. Auf dieser Grundlage konnte sich die chinesische Wirtschaft verhältnismäßig zügig erholen und verzeichnete in Summe ein positives Wachstum von 2,1 (6,1) Prozent.

Entwicklung der weltweiten Automobil- und Motorradmärkte im Jahr 2020

Im Geschäftsjahr 2020 lag das globale Pkw-Marktvolumen mit 67,7 Mio. Einheiten aufgrund der Coronapandemie signifikant unter dem Niveau des Vorjahres (–15,2 Prozent). Dies war auf Jahresbasis der dritte Rückgang in Folge. Von diesem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Auch der internationale Motorradmarkt im Hubraumsegment über 500 ccm entwickelte sich rückläufig.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden wesentlich durch fiskalpolitische Maßnahmen beeinflusst, die im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zur uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen haben. Hierzu zählten Steuermaßnahmen, Förderprogramme und Kaufprämien sowie Importzölle. Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte in den Kernmärkten: Europa – USA – China

In Europa verfehlte die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr mit 13,7 Mio. Fahrzeugen das Vorjahresniveau erheblich (–22,9 Prozent). Die negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus waren bereits gegen Ende des ersten Quartals in allen Ländern der Region spürbar. Nach dem drastischen Rückgang zu Beginn des zweiten Quartals kam es in den folgenden Monaten zu einer Erholung, bei der zum Ende des dritten Quartals sogar der Vorjahreswert erreicht wurde. Im vierten Quartal 2020 kam es zu einer Seitwärtsbewegung des Marktes.

Im Geschäftsjahr 2020 verfehlte die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland mit 2,9 Mio. Einheiten das hohe Niveau des Vorjahres signifikant (–19,1 Prozent). Belastet durch die Coronapandemie fiel die Pkw-Gesamtnachfrage trotz einer temporären Mehrwertsteuersenkung sowie höherer Kaufprämien für Elektrofahrzeuge auf das geringste Niveau seit der deutschen Wiedervereinigung.

Auch in den USA gingen die Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (darunter auch SUV) im Geschäftsjahr 2020 mit 14,6 Mio. Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahreswert deutlich zurück (–14,5 Prozent).

Der chinesische Automobilmarkt lag mit 19,9 Mio. Einheiten (–6,5 Prozent) im Jahr 2020 merklich unter dem Vorjahresniveau. Nach den drastischen Verlusten im ersten Quartal 2020 erholte sich der chinesische Automobilmarkt ab dem zweiten Quartal 2020 rasant und trug damit zur weltweiten Stabilisierung der Konjunktur bei – insbesondere im exportorientierten Europa.

Wachstumsrate von Bruttoinlandsprodukt, Automobilmärkten und Auslieferungen an Kund_innen der Marke Audi ausgewählter Länder/Regionen

Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts in %	Automobilmärkte					Auslieferungen an Kund_innen der Marke Audi¹		
	in Fahrzeuge					in Fahrzeuge		
	2020	2019	2020	2019	Δ in %	2020	2019	Δ in %
Europa	-6,7	1,5	13.723.284	17.793.924	-22,9	619.723	769.585	-19,5
davon Deutschland	-5,3	0,6	2.917.907	3.607.258	-19,1	214.427	271.613	-21,1
USA	-3,6	2,2	14.574.868	17.047.497	-14,5	186.620	224.111	-16,7
China²	2,1	6,1	19.928.449	21.305.450	-6,5	727.358	690.083	5,4
Weltweit	-4,0	2,6	67.729.526	79.852.032	-15,2	1.692.773	1.845.573	-8,3

Wie sich die gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf die Audi Vertriebszahlen auswirkten, lesen Sie → [siehe Seite 95](#).

1 Die Vorjahreswerte haben sich gegebenenfalls aufgrund aktualisierter Daten verändert; die Zahlen für 2020 sind vorläufig.
2 chinesischer Automobilmarkt inkl. Hongkong

Produktion und Auslieferungen

Produktion

Insgesamt fertigte der Audi Konzern im Berichtsjahr 1.664.265 (1.802.073) Fahrzeuge. Von der Premiummarke Audi wurden im Jahr 2020 1.657.015 (1.793.409) Automobile produziert. Darin enthalten sind 671.970 (614.836) Audi Fahrzeuge, die vom assoziierten chinesischen Unternehmen FAW-Volkswagen lokal gefertigt wurden. Die Marke Lamborghini stellte im Berichtszeitraum 7.250 (8.664) Fahrzeuge her. Darüber hinaus wurden 44.827 (51.723) Motorräder der Marke Ducati produziert.

Der Rückgang um -7,6 Prozent im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bei der Marke Audi ist vor allem auf die weltweit gesunkene Automobilnachfrage im Kontext der Ausbreitung des Coronavirus zurückzuführen. Mit der → [Produktionsanpassung](#) im Verlauf des ersten Quartals 2020 reagierte Audi nicht nur auf die deutlich reduzierte Nachfrage, sondern auch auf Versorgungsengpässe und behördliche Vorgaben, die in einigen Ländern zu Werkschließungen führten.

Schrittweises Hochfahren und Stabilisierung der Produktion im Jahresverlauf

Die Fertigungsunterbrechung wirkte sich in den chinesischen Werken insbesondere im Februar 2020 aus. Erfreulicherweise stabilisierte sich das Produktionsvolumen in China bereits im März und konnte bis zum Ende des Jahres 2020 kumuliert im Vorjahresvergleich sogar um 9,3 Prozent gesteigert werden.

Automobilproduktion nach Modellen^{3,4}

	2020	2019	Δ in %
Audi A1 Sportback	62.099	81.287	-23,6
Audi Q2 ⁵	124.403	130.207	-4,5
Audi A3 Sportback	118.981	128.788	-7,6
Audi A3 Limousine	83.276	104.719	-20,5
Audi A3 Cabriolet	4.620	7.302	-36,7
Audi Q3	161.151	180.247	-10,6
Audi Q3 Sportback	58.514	15.392	X
Audi TT Coupé	6.793	11.791	-42,4
Audi TT Roadster	1.853	3.208	-42,2
Audi A4 Limousine	184.791	228.113	-19,0
Audi A4 Avant	52.092	85.790	-39,3
Audi A4 allroad quattro	6.695	9.484	-29,4
Audi A5 Sportback	43.996	71.128	-38,1
Audi A5 Coupé	6.475	12.093	-46,5
Audi A5 Cabriolet	6.315	9.856	-35,9
Audi Q5	276.015	286.365	-3,6
Audi A6 Limousine	221.950	176.362	25,8
Audi A6 Avant	41.452	50.677	-18,2
Audi A6 allroad quattro	8.276	5.566	48,7
Audi A7 Sportback	18.083	17.068	5,9
Audi e-tron	28.301	43.185	-34,5
Audi e-tron Sportback	14.600	191	X
Audi Q7	65.806	63.753	3,2
Audi Q8	38.126	44.890	-15,1
Audi e-tron GT quattro	244	-	-
Audi A8	20.591	23.826	-13,6
Audi R8 Coupé	956	1.439	-33,6
Audi R8 Spyder	561	682	-17,7
Marke Audi	1.657.015	1.793.409	-7,6
Lamborghini Urus	4.364	5.233	-16,6
Lamborghini Huracán	2.010	2.426	-17,1
Lamborghini Aventador	876	1.005	-12,8
Marke Lamborghini	7.250	8.664	-16,3
Segment Automobile	1.664.265	1.802.073	-7,6

3 Die Tabelle enthält 671.970 (614.836) Audi Modelle, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), hergestellt wurden.
4 Werte für Kraftstoff- und Stromverbräuche sowie die CO₂-Emissionen → siehe Seite 312 ff.
5 Darin enthalten sind 3.768 (2.867) vollelektrische Audi Q2 Le-tron, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), für den chinesischen Markt gefertigt wurden.

Produktion elektrifizierte Fahrzeuge Marke Audi⁴

	2020	2019	Δ in %
Audi e-tron	28.301	43.185	−34,5
Audi e-tron Sportback	14.600	191	X
Audi e-tron GT quattro	244	–	–
Audi Q2 L e-tron	3.768	2.867	31,4
Summe vollelektrische Fahrzeuge (BEV)	46.913	46.243	1,4
Plug-in-Hybridmodelle (PHEV)	65.106	16.054	X
Summe elektrifizierte Fahrzeuge (BEV + PHEV)	112.019	62.297	79,8

An den europäischen Standorten wurde die Produktion coronabedingt ab Mitte März 2020 kontrolliert heruntergefahren. Ende April 2020 erfolgte das schrittweise Wiederhochfahren der Produktion.

Im mexikanischen Werk in San José Chiapa konnte aufgrund des verzögerten Verlaufs der Pandemie in Mexiko die Produktion erst im Juni 2020 wieder gestartet werden.

Im Laufe des zweiten Halbjahres 2020 stabilisierte sich die Situation im Audi Produktionsnetzwerk weiter, das Produktionsvolumen konnte von Juli bis Dezember 2020 im Vorjahresvergleich um 12,2 Prozent gesteigert werden. Dabei lag der New Energy Vehicle (NEV-)Share, der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge und Plug-in-Hybride an der Gesamtproduktion der Marke Audi, im Jahr 2020 bei 6,8 (3,5) Prozent.

Produktionsstart neuer Audi Modelle

In Ingolstadt startete im ersten Quartal 2020 die Produktion des Audi A3 Sportback, der den Generationswechsel der A3 Familie einläutete. Mit Produktionsanlauf des Audi e-tron GT quattro⁶

4 Werte für Kraftstoff- und Stromverbräuche sowie die CO₂-Emissionen → [siehe Seite 312 ff.](#)
6 Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

fertigen die Vier Ringe seit Dezember 2020 am Standort Neckarsulm zudem den ersten vollelektrischen Audi in Deutschland.

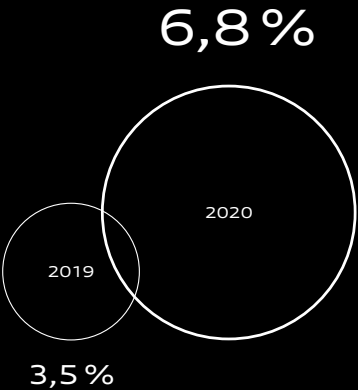
FAW-Volkswagen fertigte im Berichtszeitraum erstmalig den Audi Q3 Sportback lokal im chinesischen Tianjin. Zudem startete im dritten Quartal 2020 die lokale Produktion des Audi e-tron⁷ in Changchun (China). Dieser ist nach dem Audi Q2 L e-tron⁸ (Produktionsstart 2019) das zweite lokal gefertigte vollelektrische Fahrzeug. Mit einer Standorterweiterung begann im Werk Qingdao (China) ebenfalls die Produktion des Audi A3 Sportback sowie der Audi A3 Limousine in der vierten Generation der Audi A3 Familie.

Informationen zu den italienischen Tochtermarken Ducati und Lamborghini finden Sie gesammelt → [siehe Seite 131 f.](#)

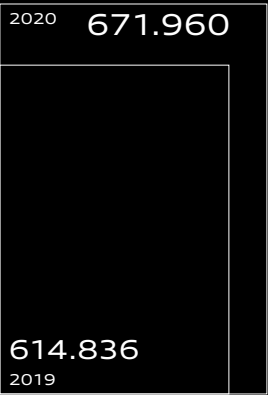
Auslieferungen⁹

Im Geschäftsjahr 2020 wurden vom Audi Konzern insgesamt 1.700.258 (1.853.833) Fahrzeuge ausgeliefert. Von der Marke Audi wurden in Summe 1.692.773 (1.845.573) Automobile an Kund_innen übergeben. Dabei war der pandemiebedingte Rückgang mit −8,3 Prozent deutlich weniger ausgeprägt als die um −15,2 Prozent rückläufige Entwicklung der Gesamtmarktnachfrage. Während die Marke Lamborghini 7.430 (8.205) Fahrzeuge auslieferte, übergab die Marke Ducati 48.042 (53.183) Motorräder an Kund_innen.

NEV-Share
New Energy Vehicle Share

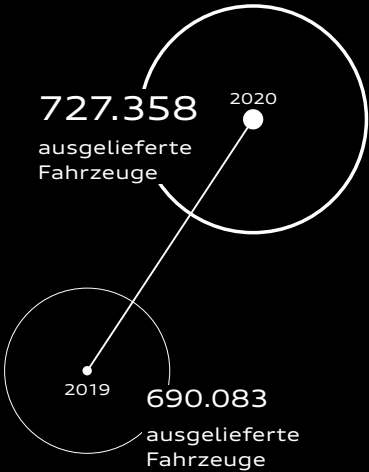


Produktion China
In China lokal produzierte Fahrzeuge

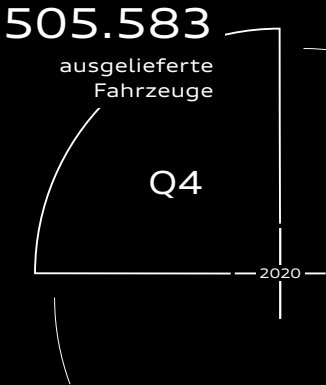


7 Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8–21,4 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0
8 Audi Q2 L e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 13,9 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

China: Auslieferungen an Kund_innen mit neuem Rekordwert



Im 4. Quartal 2020 erstmals über 500.000 Fahrzeuge ausgeliefert



9 Detaillierte Informationen zu den Auslieferungszahlen in den Kernregionen finden Sie im Kapitel „Wirtschaftliche Rahmenbedingungen“ → [siehe Seite 89.](#)

Auslieferungen Automobile an Kund_innen nach Modellen^{4, 10}

	2020	2019	Δ in %
Audi A1 Sportback	63.468	80.942	-21,6
Audi Q2 ¹¹	124.392	132.844	-6,4
Audi A3 Sportback	119.122	144.388	-17,5
Audi A3 Limousine	93.516	109.251	-14,4
Audi A3 Cabriolet	5.388	8.107	-33,5
Audi Q3	162.528	177.666	-8,5
Audi Q3 Sportback	54.488	6.157	X
Audi TT Coupé	7.515	11.283	-33,4
Audi TT Roadster	2.317	3.662	-36,7
Audi A4 Limousine	183.632	234.387	-21,7
Audi A4 Avant	59.053	84.579	-30,2
Audi A4 allroad quattro	7.477	8.502	-12,1
Audi A5 Sportback	50.663	72.002	-29,6
Audi A5 Coupé	7.755	13.072	-40,7
Audi A5 Cabriolet	7.442	10.602	-29,8
Audi Q5	278.161	305.235	-8,9
Audi A6 Limousine	225.424	182.005	23,9
Audi A6 Avant	39.588	58.579	-32,4
Audi A6 allroad quattro	8.738	4.216	107,3
Audi A7 Sportback	17.546	17.387	0,9
Audi e-tron	37.366	26.155	42,9
Audi e-tron Sportback	9.958	212	X
Audi Q7	64.038	86.028	-25,6
Audi Q8	38.699	44.054	-12,2
Audi A8	22.290	22.314	-0,1
Audi R8 Coupé	1.007	1.350	-25,4
Audi R8 Spyder	644	594	8,4
Interne Fahrzeuge vor Markteinführung	558	-	-
Marke Audi	1.692.773	1.845.573	-8,3
Lamborghini Urus	4.391	4.962	-11,5
Lamborghini Huracán	2.193	2.139	2,5
Lamborghini Aventador	846	1.104	-23,4
Marke Lamborghini	7.430	8.205	-9,4
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns	55	55	0,0
Segment Automobile	1.700.258	1.853.833	-8,3

4 Werte für Kraftstoff- und Stromverbräuche sowie die CO₂-Emissionen → siehe Seite 312 ff.
10 Die Tabelle enthält 674.700 (630.800) ausgelieferte Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen der FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden.
11 Darin enthalten sind 4.240 (201) vollelektrische Audi Q2 L e-tron für den chinesischen Markt.

Auslieferungen in China übertreffen Vorjahr

Nachdem im Februar 2020 vor allem der chinesische Markt durch die Folgen der Coronapandemie eingebrochen war, breitete sich im Laufe des Monats März die Pandemie in weiteren wichtigen Märkten aus. Insbesondere gesetzliche Maßnahmen wie das Schließen der Handelsbetriebe und Ausgangsbeschränkungen führten zu signifikanten Rückgängen der weltweiten Auslieferungen. In China zeigte sich allerdings schon ab März 2020 eine deutliche Erholung. Bereits ab April 2020 übertrafen hier die monatlichen Auslieferungen das Vorjahresniveau. Kumuliert stiegen diese in China im Vorjahresvergleich um 5,4 Prozent und erreichten damit einen neuen Bestwert. Der chinesische Gesamtmarkt entwickelte sich im selben Zeitraum mit -6,5 Prozent rückläufig.

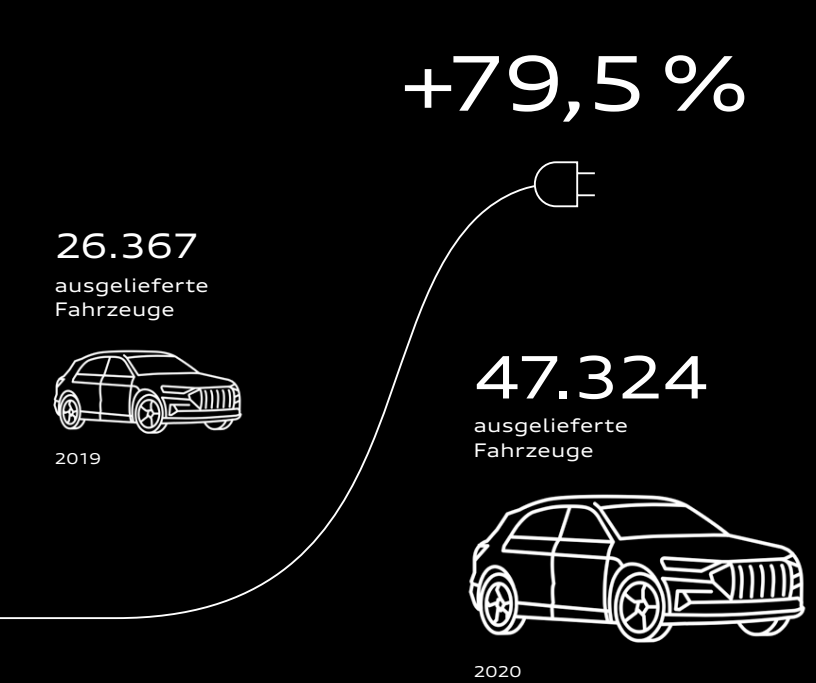
Starker Endsput im vierten Quartal

In Europa hatten seit April 2020 im Zuge sukzessiver Lockerungen der Coronamaßnahmen auch die Handelsbetriebe schrittweise wiedereröffnet. Ebenso hatten in den USA Handelsunternehmen – gemäß den jeweiligen Bestimmungen der US-Bundesstaaten – seit April 2020 wieder geöffnet. Fortan war ein Anziehen der Nachfrage und damit der Bestelleingänge in den europäischen und nordamerikanischen Märkten erkennbar, allerdings mit starken regionalen Unterschieden. Trotz weiterer Lockdowns und damit verbundener Schließungen von Handelsbetrieben im vierten Quartal in Teilen Europas und in den USA legten die Vier Ringe einen starken Jahresendsput hin. Mit 505.583 (488.471) Auslieferungen schloss Audi das vierte Quartal somit sogar mit dem erfolgreichsten Quartal der Unternehmensgeschichte. Auch mit dem Ausbau von digitalen Vertriebs- und Serviceangeboten, zum Beispiel der Audi Live Beratung und der Nutzung von alternativen Vertriebsmöglichkeiten wie „Home Delivery“ oder „Click and Collect“, haben die Vier Ringe flexibel und erfolgreich auf die Herausforderungen der Coronapandemie reagiert.

Kurzer Blick auf die Baureihen

Besonders erfolgreich in 2020 war im Vorjahresvergleich der Anstieg der Auslieferungen an Kund_innen in den Baureihen Audi e-tron^{7, 12} um 79,5 Prozent, Audi Q3 um 18,1 Prozent und Audi A6 um 11,8 Prozent. Zudem verzeichnete Audi Sport mit über 29.300 Auslieferungen – ein Plus von 16,1 Prozent gegenüber dem Vorjahr – einen neuen Bestwert.

Deutliches Auslieferungsplus bei der Audi e-tron^{7, 12} Familie



7 Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8-21,4 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0
12 Audi e-tron Sportback: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,3-20,9 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Finanzielle Leistungsindikatoren

Seite 100	Ertragslage
Seite 109	Vermögenslage
Seite 111	Finanzlage
Seite 114	Mitarbeitende
Seite 116	Prognosebericht
Seite 118	Kosten- und Investitionsdisziplin

Ertragslage

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns lagen im Geschäftsjahr 2020 bei 49.973 (55.680) Mio. EUR. Der Rückgang um –10,2 Prozent im Vorjahresvergleich ist dabei insbesondere auf weniger abgesetzte Fahrzeuge infolge der Coronapandemie zurückzuführen.

Dabei reduzierte sich der Umsatz aus dem Verkauf von Automobilen der Marke Audi ebenfalls marktbedingt auf 33.382 (39.467) Mio. EUR. Im Vorjahresvergleich höhere Umsatzerlöse konnten unter anderem die vollelektrische Audi e-tron^{7,12} Familie sowie die Audi Q3 Baureihe erzielen. Die Marke Lamborghini setzte im Berichtszeitraum aus dem Fahrzeuggeschäft 1.569 (1.743) Mio. EUR um, während rund um die Marke Ducati Umsatzerlöse in Höhe von 676 (716) Mio. EUR erzielt werden konnten.

7 Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8–21,4 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0
12 Audi e-tron Sportback: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,3–20,9 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung Audi Konzern

in Mio. EUR	2020	2019	Δ in %
Umsatzerlöse	49.973	55.680	–10,2
Herstellungskosten	–44.178	–47.597	–7,2
Bruttoergebnis vom Umsatz	5.795	8.082	–28,3
Vertriebskosten	–3.158	–3.418	–7,6
Allgemeine Verwaltungskosten	–598	–687	–13,0
Sonstiges betriebliches Ergebnis	530	533	–0,5
Operatives Ergebnis	2.569	4.509	–43,0
Finanzergebnis	1.618	713	126,8
Ergebnis vor Steuern	4.187	5.223	–19,8
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–413	–1.279	–67,7
Ergebnis nach Steuern	3.774	3.943	–4,3

Mit 9.136 (8.102) Mio. EUR übertrafen die Umsatzerlöse aus Motoren, Aggregaten und Teilelieferungen das Vorjahresniveau. Positive Wirkung hatten hier vor allem die Erlöse aus Teilelieferungen für die lokale Fertigung in China, die aufgrund der starken Marktnachfrage nach Audi Fahrzeugen um fast 30 Prozent anstiegen, entgegen dem chinesischen Gesamtmarkttrend.

Die Herstellungskosten reduzierten sich im Wesentlichen durch geringere Fertigungsmaterial- und Einstandskosten infolge der coronabedingt rückläufigen Absatzzahlen. Der unterproportionale Rückgang im Vergleich zu den Umsatzerlösen ist neben der mehrwöchigen Produktionsunterbrechung bei teilweise weiterlaufenden Kosten unter anderem dem gestiegenen Anteil an elektrischen Fahrzeugen und damit verbundenen höheren Materialkosten geschuldet.

Forschungs- und Entwicklungskennzahlen

in Mio. EUR	2020	2019	Δ in %
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	3.662	4.426	−17,3
⊖ Aktivierte Entwicklungskosten	1.365	1.146	19,1
⊕ Ab- und Zuschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.257	1.087	15,6
⊖ Forschungs- und Entwicklungsaufwand	3.553	4.368	−18,6

Blick auf Forschung und Entwicklung im Audi Konzern

Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote¹³ lag im Berichtsjahr bei 7,3 (7,9) Prozent. Der Rückgang der Forschungs- und Entwicklungsleistungen ist neben Effizienzsteigerungen auch auf die Bündelung der Softwareentwicklung bei der Car.Software Organisation innerhalb des Volkswagen Konzerns zurückzuführen. Die Aktivierungsquote¹⁴ lag bei 37,3 (25,9) Prozent. Der Anstieg ist neben der Umstellung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit¹⁵ im vierten Quartal 2019 auch auf eine noch stärkere Fokussierung der Projektmittel bei deutlich gesunkenen Forschungs- und Entwicklungsleistungen zurückzuführen.

Weitere Ergebniseinflüsse

Die Vertriebskosten reduzierten sich im Vorjahresvergleich hauptsächlich pandemiebedingt aufgrund des geringeren Absatzes von Fahrzeugen und rückläufiger Aufwendungen für Veranstaltungen, Messen und Sponsoringaktivitäten.

13 Hierbei werden die Forschungs- und Entwicklungsleistungen ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen gesetzt.
14 Dabei werden die aktivierten Entwicklungskosten in Relation zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen gesetzt.
15 Bei den selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten und den dazugehörigen Sachanlagen stellte bisher in der Regel das einzelne Produkt bzw. die einzelne Produktfamilie die zahlungsmittelgenerierende Einheit dar. Im Geschäftsjahr 2019 musste diese Einheit für das Segment Automobile neu definiert werden, weil die weitestgehende Unabhängigkeit der Mittelrückflüsse der einzelnen Produkte untereinander nicht mehr gegeben ist. Insbesondere führen die weltweit verschärften Emissionsregulierungen dazu, dass sich die Rückflüsse der einzelnen Produkte immer stärker untereinander beeinflussen. Als Konsequenz aus den geänderten Rahmenbedingungen stellen seit dem 1. Oktober 2019 in der Regel im Segment Automobile die Marken die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten dar.

Im Sonstigen betrieblichen Ergebnis wirkte sich im Vorjahresvergleich unter anderem der Effekt aus dem Verkauf der Autonomus Intelligent Driving GmbH, München, innerhalb des Volkswagen Konzerns in Höhe von 495 Mio. EUR positiv aus. Gegenläufig beeinflussten höhere Restwertrisiken sowie im Vorjahr einmalige Zuschreibungen aus der Umstellung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit in Höhe von 243 Mio. EUR das Sonstige betriebliche Ergebnis im Vorjahresvergleich negativ.

Reduzierte Personalkosten

Positiv auf das Operative Ergebnis des Audi Konzerns wirkte sich außerdem die konzernweit verstärkte Kostendisziplin aus. So sanken beispielsweise auch die indirekten Personalkosten innerhalb der Fixkosten um rund 4 Prozent. Im Rahmen der bereits im Jahr 2019 beschlossenen Grundsatzvereinbarung Audi.Zukunft haben mehr als 1.300 direkte und indirekte Mitarbeitende zum

Ergebniskennzahlen Audi Konzern

in Mio. EUR	2020	2019	Δ in %
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	2.739	4.509	−39,3
Sondereinflüsse ¹⁶	−170	–	–
Operatives Ergebnis	2.569	4.509	−43,0
davon Segment Automobile	2.558	4.481	−42,9
davon Segment Motorräder	12	29	−59,8
bereinigt um PPA-Effekte ¹⁷	24	52	−53,2
Ergebnis vor Steuern	4.187	5.223	−19,8

in %	2020	2019	Δ in ppt
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	5,5	8,1	−2,6
Operative Umsatzrendite	5,1	8,1	−3,0
davon Segment Automobile	5,2	8,2	−3,0
davon Segment Motorräder	1,7	4,0	−2,3
bereinigt um PPA-Effekte ¹⁷	3,6	7,2	−3,6
Umsatzrendite vor Steuern	8,4	9,4	−1,0

16 Sondereinflüsse in Zusammenhang mit der Dieselthematik; im Vorjahr waren die Sondereinflüsse von untergeordneter Bedeutung.
17 bereinigt um Effekte aus der Folgebewertung im Zusammenhang mit der Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 12 (23) Mio. EUR

1. Juli 2020 das angebotene Vorruhestandsprogramm angenommen und sind aus dem Unternehmen ausgeschieden. Zum Stichtag 31.12.2020 reduzierte sich die Belegschaft des Audi Konzerns – auch durch die Beteiligungsveräußerungen – um −3.780 auf 86.860 (90.640) → Mitarbeitende.

Audi Transformationsplan weiterhin erfolgreich

Einen positiven Beitrag zur finanziellen Entwicklung lieferte auch die erfolgreiche Umsetzung des Audi Transformationsplans (ATP). So konnten Maßnahmen in Höhe von insgesamt 2,6 (2,5) Mrd. EUR umgesetzt werden. Ein bedeutender Teil davon wirkt im Operativen Ergebnis und zudem nachhaltig in den Folgejahren. Seit Beginn des ATP im Jahr 2018 hat das Programm bereits 7 Mrd. EUR eingespielt und ist damit auf einem guten Weg. Ziel ist es, mit dem ATP bis zum Jahr 2022 in Summe 15 Mrd. EUR durch Maßnahmen auf der Kosten- und Erlösseite zu erreichen. Gleichwohl kann es aufgrund pandemiebedingter Volumenreduktionen zu einer leichten zeitlichen Verzögerung kommen.

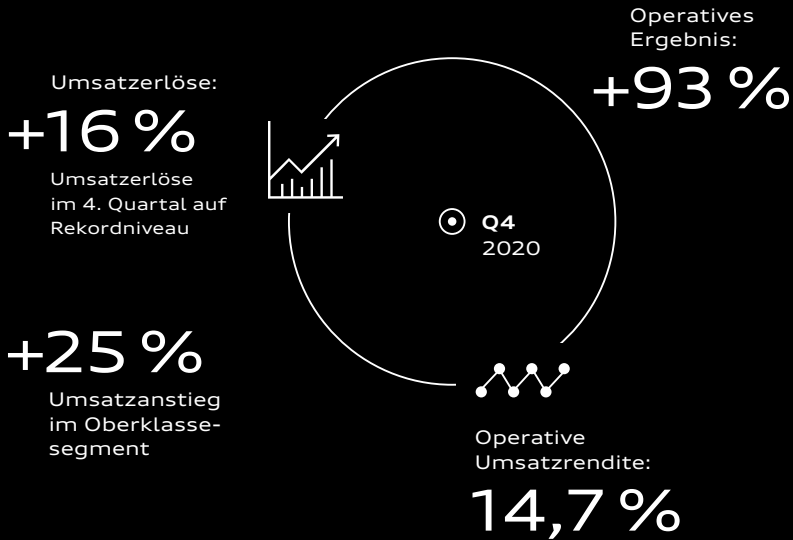
Die Effekte aus Währungs- und Rohstoffeinflüssen haben das Operative Ergebnis im Vorjahresvergleich insgesamt mit −333 Mio. EUR belastet.

Das laufende Geschäft des Audi Konzerns spiegelt sich im Operativen Ergebnis in Höhe von 2.569 (4.509) Mio. EUR wider. Dies entspricht einer Operativen Umsatzrendite von 5,1 (8,1) Prozent.

Vor Sondereinflüssen in Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von −170 (–) Mio. EUR erreichte das Operative Ergebnis 2.739 (4.509) Mio. EUR und die Operative Umsatzrendite 5,5 (8,1) Prozent.

Audi Report 2020	Wirtschaften & Integrität	105	Audi Report 2020	Wirtschaften & Integrität	106	Audi Report 2020	Wirtschaften & Integrität	107																																																
Finanzergebnis Audi Konzern <table><tr><th>in Mio. EUR</th><th>2020</th><th>2019</th><th>Δ in %</th></tr><tr><td>Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen</td><td>496</td><td>274</td><td>80,7</td></tr><tr><td>davon FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.</td><td>107</td><td>180</td><td>−40,5</td></tr><tr><td>davon Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Ltd.</td><td>244</td><td>185</td><td>31,5</td></tr><tr><td>davon SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd.</td><td>17</td><td>27</td><td>−36,6</td></tr><tr><td>davon There Holding B.V.</td><td>61</td><td>−117</td><td>X</td></tr><tr><td>davon Sonstiges</td><td>67</td><td>−1</td><td>X</td></tr><tr><td>Zinsergebnis</td><td>52</td><td>2</td><td>X</td></tr><tr><td>Übriges Finanzergebnis</td><td>1.070</td><td>436</td><td>145,2</td></tr><tr><td>davon Markenausgleich Chinageschäft¹⁸</td><td>641</td><td>295</td><td>117,0</td></tr><tr><td>Finanzergebnis</td><td>1.618</td><td>713</td><td>126,8</td></tr><tr><td>davon Chinageschäft¹⁹</td><td>1.009</td><td>688</td><td>46,7</td></tr></table>			in Mio. EUR	2020	2019	Δ in %	Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	496	274	80,7	davon FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.	107	180	−40,5	davon Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Ltd.	244	185	31,5	davon SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd.	17	27	−36,6	davon There Holding B.V.	61	−117	X	davon Sonstiges	67	−1	X	Zinsergebnis	52	2	X	Übriges Finanzergebnis	1.070	436	145,2	davon Markenausgleich Chinageschäft ¹⁸	641	295	117,0	Finanzergebnis	1.618	713	126,8	davon Chinageschäft ¹⁹	1.009	688	46,7	Daneben beeinflusste auch der im Vorjahresvergleich gestiegene Markenausgleich von der Volkswagen AG, Wolfsburg, für das Chinageschäft aufgrund der guten Performance der Marke Audi in China das Übrige Finanzergebnis positiv. In Summe hat das Chinageschäft des Audi Konzerns mit 1.009 (688) Mio. EUR zum Finanzergebnis beigetragen. Ergebnis nach Steuern auf Vorjahresniveau Im Geschäftsjahr 2020 erwirtschaftete der Audi Konzern ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 4.187 (5.223) Mio. EUR. Die Umsatzrendite vor Steuern lag bei 8,4 (9,4) Prozent. Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag reduzierten sich im Vorjahresvergleich um 866 Mio. EUR. Gründe hierfür sind neben einem geringeren Ergebnis aus dem Operativen Geschäft insbesondere die steuerfreien Beteiligungsveräußerungen der Beteiligungsgesellschaften Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, und Audi Electronics Venture GmbH, Gaimersheim. Daraus resultiert ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 3.774 (3.943) Mio. EUR. Entwicklung der Kapitalrendite im Audi Konzern Im Geschäftsjahr 2020 lag die Kapitalrendite²⁰ (Return on Investment – RoI) des Audi Konzerns bei 7,4 (12,7) Prozent und somit unter unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 Prozent. Die negative Entwicklung der Kapitalrendite im Vorjahresvergleich			ist dabei im Wesentlichen auf das pandemiebedingt niedrigere Operative Ergebnis nach Steuern zurückzuführen.²¹ Das durchschnittlich investierte Vermögen lag im Berichtsjahr bei 24.312 (24.930) Mio. EUR. Dabei reduzierten sich bei den Vermögenspositionen vor allem die Sachanlagen infolge unserer Investitionspriorisierung auf 13.037 (14.618) Mio. EUR sowie die Vorräte aufgrund des Lagerabbaus auf 7.095 (7.819) Mio. EUR, während sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen – vor allem konzernintern innerhalb des Volkswagen Konzerns – auf 5.998 (5.011) Mio. EUR erhöhten. Auf der Seite des Abzugskapitals stiegen im Wesentlichen die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zum Jahresende auf 7.533 (7.106) Mio. EUR bedingt durch die erhöhte Produktion im Dezember. Starke Performance und Sondereffekte im vierten Quartal Nachdem die Geschäftsentwicklung des Audi Konzerns vor allem im ersten Halbjahr 2020 durch die Auswirkungen der Coronapandemie stark negativ beeinflusst wurde, konnte das Operative Ergebnis durch ein erfreuliches zweites Halbjahr und hier insbesondere das beste vierte Quartal der Unternehmensgeschichte wieder deutlich verbessert werden. So erwirtschaftete der Audi Konzern im vierten Quartal 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 16.710 (14.348) Mio. EUR. Das Operative Ergebnis erreichte im selben Zeitraum 2.456 (1.271) Mio. EUR mit einer Operativen Umsatzrendite von 14,7 (8,9) Prozent. Neben einem deutlich gestiegenen Absatz von Fahrzeugen bedingt durch Nachholeffekte im Markt – insbesondere durch einen höheren Anteil von Fahrzeugen der Oberklasse – und gestiegene Teilelieferungen für das starke Chinageschäft wirkten sich auch gesunkene Fixkosten infolge der verbesserten Kostendisziplin aus. Daneben gab es im Vergleich zum Vorjahres-		
in Mio. EUR	2020	2019	Δ in %																																																					
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	496	274	80,7																																																					
davon FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd.	107	180	−40,5																																																					
davon Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Ltd.	244	185	31,5																																																					
davon SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd.	17	27	−36,6																																																					
davon There Holding B.V.	61	−117	X																																																					
davon Sonstiges	67	−1	X																																																					
Zinsergebnis	52	2	X																																																					
Übriges Finanzergebnis	1.070	436	145,2																																																					
davon Markenausgleich Chinageschäft ¹⁸	641	295	117,0																																																					
Finanzergebnis	1.618	713	126,8																																																					
davon Chinageschäft ¹⁹	1.009	688	46,7																																																					
18 zwischen der AUDI AG und der Volkswagen AG, Wolfsburg, vereinbarter finanzieller Markenausgleich bzw. leistungsbezogene Erträge für das Chinageschäft in Zusammenhang mit assoziierten Unternehmen 19 beinhaltet das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen von FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Company Ltd., SAIC Volkswagen Automotive Company Ltd. und den Markenausgleich / leistungsbezogene Erträge Chinageschäft			20 Mit der Kapitalrendite wird das eingesetzte Kapital hinsichtlich seiner Verzinsung bewertet. Dabei setzen wir das Operative Ergebnis nach Steuern in das Verhältnis zum durchschnittlich investierten Vermögen. Das durchschnittlich investierte Vermögen berechnet sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, Vorräte und Forderungen), und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen). Dabei wird der Durchschnitt aus dem Wert des investierten Vermögens zu Beginn und dem Wert des investierten Vermögens zum Ende des Geschäftsjahres berechnet. 21 Für das Operative Ergebnis nach Steuern wird eine im Volkswagen Konzern normierte Steuerquote von 30 Prozent unterstellt.																																																					

4. Quartal in Zahlen



quartal weitere positive Effekte, unter anderem aus der Bewertung von Rohstoffsicherungen.

Das Finanzergebnis des Audi Konzerns lag im vierten Quartal 2020 mit 529 (284) Mio. EUR über dem Niveau des Vorjahres. Somit erreichte der Audi Konzern ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 2.985 (1.555) Mio. EUR und die Umsatzrendite vor Steuern belief sich auf 17,9 (10,8) Prozent. Das Ergebnis nach Steuern lag bei 2.608 (1.101) Mio. EUR.

Vermögenslage

Die Bilanzsumme des Audi Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2020 auf 67.229 (66.878) Mio. EUR.

Die langfristigen Vermögenswerte des Audi Konzerns verringerten sich vor allem durch den Rückgang der Sachanlagen aufgrund verstärkter Investitionspriorisierung als aktive Maßnahme zur Liquiditätssteuerung, auch infolge der Coronapandemie.

Das Eigenkapital des Audi Konzerns verringerte sich zum 31. Dezember 2020 auf 24.253 (28.395) Mio. EUR, was einer Eigenkapitalquote von 36,1 (42,5) Prozent entspricht. Dabei ist der Rückgang des Eigenkapitals insbesondere auf gesunkene Rücklagen in Verbindung mit einer im Vorjahresvergleich erhöhten Gewinnabführung an die Volkswagen AG, Wolfsburg, zurück-

zuführen. Diese basiert auf einem höheren Ergebnis nach Steuern im Einzelabschluss der AUDI AG gemäß handelsrechtlichen Vorschriften (HGB) wegen einer gestiegenen Dividendenaus-schüttung einer Audi Tochtergesellschaft an die AUDI AG.

Die langfristigen Schulden erhöhten sich zum 31. Dezember 2020 – unter anderem aufgrund gestiegener Pensionsrückstel-lungen infolge des gesunkenen, zur Diskontierung angewandten Zinssatzes. Die kurzfristigen Schulden des Audi Konzerns stie-gen vornehmlich aufgrund erhöhter finanzieller Verbindlichkei-ten in Verbindung mit einer erhöhten Gewinnabführung an die Volkswagen AG, Wolfsburg.

Fokussierung der Investitionen des Audi Konzerns

Die Gesamtinvestitionen sanken im Geschäftsjahr 2020 infolge der Investitionsdisziplin des Audi Konzerns, unter anderem bei nicht produktrelevanten Umfängen, auf 3.654 (4.223) Mio. EUR.

Dabei reduzierten sich vor allem die Sachinvestitionen im Ver-gleich zum Vorjahreszeitraum, während die aktivierten Entwick-lungskosten infolge der Fokussierung von Audi auf produktnahe Investitionen leicht anstiegen.

Verkürzte Bilanz Audi Konzern

In Mio. EUR	31.12.2020	31.12.2019	Δ in %
Langfristige Vermögenswerte	32.443	34.211	-5,2
Kurzfristige Vermögenswerte	34.785	32.422	7,3
Zur Veräußerung verfügbare Vermögenswerte	–	246	-100,0
Bilanzsumme Aktiva	67.229	66.878	0,5
Eigenkapital	24.253	28.395	-14,6
Fremdkapital	42.975	38.431	11,8
davon langfristige Schulden	17.638	16.212	8,8
davon kurzfristige Schulden	25.337	22.219	14,0
Zur Veräußerung klassifizierte Schulden	–	52	-100,0
Bilanzsumme Passiva	67.229	66.878	0,5

Finanzlage

Im Geschäftsjahr 2020 erwirtschaftete der Audi Konzern einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 6.308 (7.479) Mio. EUR. Der Rückgang begründete sich dabei vor allem durch das pandemiebedingt geringere Ergebnis.

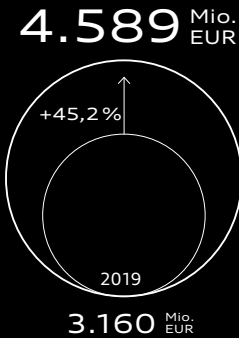
Deutliche Reduktion der Sachinvestitionen

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag im Jahr 2020 bei –2.752 (–3.118) Mio. EUR.

Darin spiegelt sich die verstärkte Investitionsdisziplin des Audi Konzerns wider. So konnten die Sachinvestitionen²² mit –1.888 (–2.731) Mio. EUR deutlich reduziert werden. Die Sachinvestitionsquote lag im Berichtsjahr 2020 bei 3,8 (4,9) Prozent. Darüber hinaus wirkten sich konzerninterne Verkäufe von Tochtergesellschaften und die Übertragung von Anteilen an assoziierten Unternehmen in Höhe von rund 1,5 Mrd. EUR positiv auf den Cashflow aus der Investitionstätigkeit aus. Gegenläufig entwickelten sich die Geldanlagen und ausgereichten Darlehen aufgrund eines veränderten Anlagehorizonts.

22 In den Sachinvestitionen sind Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte gemäß Kapitalflussrechnung enthalten.

Starker Netto-Cashflow 2020



Hohe Netto-Liquidität 2020



Netto-Cashflow und Netto-Liquidität über Vorjahr

Der Netto-Cashflow des Audi Konzerns erreichte im Geschäftsjahr 2020 insgesamt 4.589 (3.160) Mio. EUR.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit lag bei –3.952 (–1.200) Mio. EUR. Er enthält im Wesentlichen die Gewinnabführung an die Volkswagen AG, Wolfsburg, aus dem Jahr 2019 in Höhe von –3.752 Mio. EUR.

Zum Bilanzstichtag gingen die Zahlungsmittel auf 11.152 (11.747) Mio. EUR zurück.

Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns betrug zum 31. Dezember 2020 insgesamt 22.377 (21.754) Mio. EUR.

Verkürzte Kapitalflussrechnung Audi Konzern

in Mio. EUR	2020	2019	Δ in %
Zahlungsmittel Anfangsbestand	11.747	8.550	37,4
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	6.308	7.479	-15,7
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-1.720	-4.319	-60,2
davon Sachinvestitionen ²³	-1.888	-2.731	-30,8
davon aktivierte Entwicklungskosten	-1.365	-1.146	19,1
davon Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	1.460	-497	X
Netto-Cashflow	4.589	3.160	45,2
Veränderung der Geldanlagen und ausgereichten Darlehen	-1.032	1.201	X
Ergebnisabführung an den Volkswagen Konzern	-3.752	-1.096	X
Leasingzahlungen, Veränderung der übrigen Finanzschulden	-200	-104	91,9
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-199	36	X
Veränderung der Zahlungsmittel	-595	3.196	X
Zahlungsmittel Endbestand	11.152	11.747	-5,1
Netto-Liquidität	22.377	21.754	2,9
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-2.752	-3.118	-11,8
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-3.952	-1.200	X

23 Hierin sind Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte gemäß Kapitalflussrechnung enthalten.

Mitarbeitende

Im Geschäftsjahr 2020 erreichte die Belegschaft des Audi Konzerns einen durchschnittlichen Stand von 87.996 (90.783) Mitarbeitenden. Zum Jahresende 2020 waren 86.860 (90.640) Mitarbeitende beschäftigt. Der Rückgang basiert im Wesentlichen auf der im Rahmen der bereits im Jahr 2019 beschlossenen Grundsatzvereinbarung Audi.Zukunft: Mehr als 1.300 direkte und indirekte Mitarbeitende der AUDI AG haben zum 1. Juli 2020 das angebotene Vorruhestandsprogramm angenommen und sind aus dem Unternehmen ausgeschieden. Ebenfalls reduzierte sich die Zahl der Mitarbeitenden bei der Audi Hungaria Zrt. infolge von Fluktuation und Anpassung des Produktionsprogramms. Darüber hinaus verringerte sich die Anzahl der Beschäftigten aufgrund der Entkonsolidierung der Gesellschaften Autonomous Intelligent Driving GmbH, München, und Audi Japan Sales K.K., Tokio.

Audi.Zukunft

Audi hat zur Transformation des Unternehmens im November 2019 gemeinsam mit der Arbeitnehmer_innenvertretung eine Grundsatzvereinbarung für strukturelle Themen im Rahmen von Audi.Zukunft beschlossen. Die Entscheidungen betreffen insbesondere die Optimierung der strategischen Produktionskapazität an den beiden deutschen Standorten und die sozialverträgliche Anpassung von Arbeitsplätzen entlang der demografischen Entwicklung. Gleichzeitig wurde die Beschäftigungssicherung bis Ende 2029 verlängert und der Aufbau von Arbeitsplätzen in Zukunftsfeldern beschlossen.

Belegschaft Audi Konzern

im Jahresdurchschnitt	2020	2019	Δ in %
Inländische Gesellschaften²⁴	58.432	60.083	-2,7
davon AUDI AG	57.437	58.940	-2,6
Werk Ingolstadt	42.131	42.904	-1,8
Werk Neckarsulm	15.306	16.036	-4,6
Ausländische Gesellschaften	26.612	27.669	-3,8
davon Audi Brussels S.A./N.V.	3.052	2.922	4,4
davon Audi Hungaria Zrt.	12.391	13.079	-5,3
davon Audi México S.A. de C.V.	5.233	5.268	-0,7
davon Automobili Lamborghini S.p.A.	1.769	1.788	-1,1
davon Ducati Motor Holding S.p.A.	1.337	1.290	3,6
Beschäftigte Arbeitnehmer_innen	85.044	87.752	-3,1
Auszubildende	2.493	2.585	-3,6
Mitarbeitende von Audi Konzerngesellschaften	87.537	90.337	-3,1
Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmer_innen anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns	459	446	2,9
Belegschaft Audi Konzern	87.996	90.783	-3,1
Belegschaft Audi Konzern 31.12.	86.860	90.640	-4,2

Die dadurch frei gespielten Mittel sichern den strategischen operativen Rendite-Zielkorridor von 9 bis 11 Prozent ab und finanzieren die Umsetzung von Zukunftsprojekten unter anderem in den Bereichen Elektrifizierung und Digitalisierung.

Mehr zum Thema Audi.Zukunft und zur strategischen Personalplanung lesen Sie → [siehe Seite 266](#).

24 Davon befanden sich 2.104 (1.945) Mitarbeitende in der passiven Phase der Altersteilzeit.

Prognosebericht

Der Vorstand der AUDI AG geht – auch basierend auf den Einschätzungen führender Wirtschaftsforschungsinstitute – davon aus, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2021 wieder stabilisiert und um gut 4 Prozent wächst. Dies ist insbesondere auf die zu erwartende Eindämmung der Coronapandemie infolge strenger Lockdowns zu Jahresbeginn und die zunehmende Zahl von Impfungen im Jahresverlauf zurückzuführen. Risiken sieht der Vorstand weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanz- und Rohstoffmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Des Weiteren geht er davon aus, dass sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern eine deutlich positive Wirtschaftsentwicklung erfolgen wird.

Für das Jahr 2021 geht der Audi Vorstand davon aus, dass sich die Märkte für Pkw in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Nachfragevolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Coronapandemie – voraussichtlich spürbar über dem des Berichtsjahres liegen.

In Europa rechnet die Marke mit den Vier Ringen für 2021 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Vorjahres liegen dürfte. Auch für den US-amerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erwartet Audi wieder merklich höhere Neuzulassungen als im Jahr 2020.

Der Markt für Pkw in China sollte sich 2021 ebenfalls vorteilhaft entwickeln und das Vorjahresvolumen spürbar übertreffen.

Für die internationalen Motorradmärkte wird ebenfalls ein deutliches Wachstum im Vergleich zum Vorjahr erwartet.

Der Audi Vorstand blickt aktuell vorsichtig optimistisch auf das Jahr 2021, dennoch erschweren die weiteren Auswirkungen der Coronapandemie und die davon abhängige Erholung der Weltwirtschaft sowie die zu Jahresbeginn aufgetretenen Versorgungsengpässe mit Halbleitern die aktuelle Prognose. Vorbehaltlich dieser Situation erwartet der Vorstand derzeit die folgende Entwicklung der Audi Spitzenkennzahlen für das Geschäftsjahr 2021:

Erwartete Entwicklung der Spitzenkennzahlen des Audi Konzerns

	IST 2020	Prognose 2021	Strategischer Zielkorridor
Auslieferungen Automobile der Marke Audi an Kund_innen ²⁵	1.692.773	deutlich über Vorjahresniveau	–
Umsatzerlöse in Mio. EUR	49.973	deutlich über Vorjahresniveau	–
Operatives Ergebnis / Operative Umsatzrendite in %	5,1	zwischen 7 und 9 Prozent	zwischen 9 und 11 Prozent
Kapitalrendite (RoI) in %	7,4	zwischen 12 und 15 Prozent	> 21 Prozent
Netto-Cashflow in Mio. EUR	4.589	zwischen 3,5 und 4,5 Mrd. EUR	–
Forschungs- und Entwicklungskostenquote in %	7,3	im strategischen Zielkorridor von 6 bis 7 Prozent	zwischen 6 und 7 Prozent
Sachinvestitionsquote in %	3,8	im strategischen Zielkorridor von 4 bis 5 Prozent	zwischen 4 und 5 Prozent

25 Darin enthalten sind ausgelieferte Audi Modelle, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt werden.

Kosten- und Investitionsdisziplin

Stärkung der Zukunftsfähigkeit

Audi bekennt sich klar zum strategischen Zielkorridor von 9 bis 11 Prozent für die Operative Umsatzrendite, denn nur eine nachhaltige Profitabilität schafft den nötigen Freiraum für Investitionen in die Zukunft.

Um dieses Ziel zu erreichen, setzt das Unternehmen auf eine strikte Investitions- und Kostendisziplin – ohne an der Produksubstanz und damit an der Zukunftsfähigkeit Kompromisse zu machen. So reduzierte Audi im Geschäftsjahr 2020 die Sachinvestitionen auf 1.888 (2.731) Mio. EUR deutlich, die Sachinvestitionsquote sank auf 3,8 (4,9) Prozent. Auch setzt Audi den Audi Transformationsplan (ATP) sowie die Vereinbarung Audi.Zukunft weiter konsequent um.

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen waren mit 3.662 (4.426) Mio. EUR ebenfalls rückläufig, die Forschungs- und Entwicklungskostenquote erreichte 7,3 (7,9) Prozent. Positiv wirkten hier Effizienzsteigerungen in der Technischen Entwicklung sowie die Bündelung der Softwareentwicklung bei der Car.Software Organisation innerhalb des Volkswagen Konzerns. Projektmittel für neue Modelle und Technologien blieben hingegen unangetastet – ein klares unternehmerisches Statement in Zeiten der Pandemie.

Dieser Weg soll in den kommenden Jahren fortgesetzt werden. Mit einer Gesamtsumme von 35 Mrd. EUR bis 2025 bleiben die Vorleistungen, insbesondere für zukünftige Fahrzeugprojekte, trotz herausforderndem wirtschaftlichem Umfeld auf hohem Niveau. Dabei priorisiert das Unternehmen produktbezogene Investitionen und reduziert seinen strategischen Zielkorridor für die Sachinvestitionen um einen Prozentpunkt auf 4 bis 5 Prozent der Umsatzerlöse. Demgegenüber intensiviert Audi die Vorleistungen in Produkte und Zukunftstechnologien. Statt bisher 5 bis 6 Prozent sieht Audi künftig 6 bis 7 Prozent der Umsatzerlöse für Forschung und Entwicklung vor – damit untermauert Audi seinen Innovationsanspruch und forciert den Wandel hin zu einem Anbieter von vernetzter und nachhaltiger Premiummobilität.



Risiko- und Chancenbericht

Seite 121 Risikomanagementsystem im Audi Konzern
 Seite 126 Wirkungsweise des Chancenmanagements
 Seite 127 Risiken und Chancen des Audi Konzerns

Risiko- und Chancenbericht

Risikomanagementsystem im Audi Konzern

Integrität sowie gesetz- und regelkonformes Verhalten (Compliance) sind die Grundlagen des unternehmerischen Handelns im Audi Konzern und genießen höchste Priorität. Für Audi ist ein konstruktiver und transparenter Umgang mit Chancen und Risiken essenziell, um den dauerhaften Erfolg der unternehmerischen Tätigkeiten gewährleisten zu können. Ein wirksames Risikomanagementsystem (RMS) dient dabei – neben der Erfüllung gesetzlicher Anforderungen – insbesondere der Absicherung von unternehmerischen Zielen, dem Schutz der Interessengruppen vor negativen Unternehmensentwicklungen, der Erfüllung der tiefgreifenden Sorgfaltspflicht des Unternehmens in Bezug auf den Umgang mit Risiken und der Absicherung der langfristigen Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit.

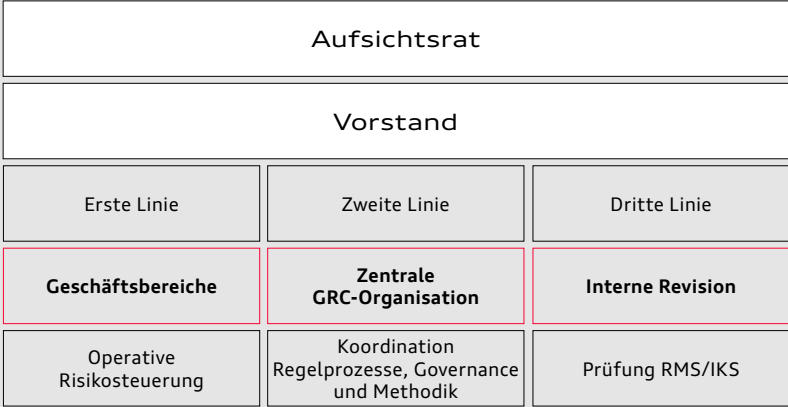
Der verantwortungsvolle, transparente Umgang des Audi Konzerns mit Risiken zeigt sich unter anderem in der Ausgestaltung ambitionierter Unternehmensziele unter umfassender Berücksichtigung von Rendite-Risiko-Betrachtungen. Diese sind sowohl innerhalb des Audi Konzerns als auch mit dem Volkswagen Konzern synchronisiert. Ergänzend zum RMS sichert das Interne Kon-

trollsystem (IKS) die Einhaltung und Stabilität der Prozesse bei Audi ab. Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden eine umfassende Überarbeitung und Erweiterung des IKS erfolgreich abgeschlossen: So konnten bereichsübergreifend alle wesentlichen risikobehafteten Geschäftsprozesse mit Kontrollaktivitäten belegt werden, um deren Absicherung zu gewährleisten.

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 durch die zuständigen übergeordneten internen Unternehmenseinheiten und Konzernfunktionalitäten wird eingefordert. Alle Geschäftsbereiche und wesentlichen Gesellschaften des Audi Konzerns sind in das Risikomanagementsystem einbezogen, um der Erfüllung sowohl betriebswirtschaftlicher als auch gesetzlicher Anforderungen Rechnung zu tragen. Ferner werden Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Risikomanagement kontinuierlich beobachtet und entsprechend für das Unternehmen zeitnah umgesetzt.

Das RMS/IKS ist im Rahmen eines integrativen und ganzheitlichen Managementansatzes organisatorisch und prozessual eng mit der Compliance-Funktionalität verzahnt (Zentrale Governance-, Risk- & Compliance(GRC)-Organisation). Regelmäßig werden der Vorstand und der Aufsichtsrat, insbesondere der Prüfungsausschuss, in Form einer integrierten Berichterstattung zum RMS/IKS sowie zum Compliance-Managementsystem (CMS) informiert.



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 überwacht wird (IKS).

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

auch in den Richtlinien wesentlicher Beteiligungsgesellschaften 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.

Für die operative Steuerung der Risiken, Gegenmaßnahmen und deren Kontrolle sind die jeweiligen Geschäftsbereiche der AUDI AG und der Beteiligungsgesellschaften verantwortlich sowie berichtspflichtig. Sie bilden die erste Linie.

In der zweiten Linie verantwortet die zentrale GRC-Organisation die grundsätzliche Funktionsfähigkeit des RMS/IKS sowie des CMS. Kernaktivitäten sind dabei die Überwachung der Systemwirksamkeit sowie die aggregierte Berichterstattung der Risikolage an den Vorstand und den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats. Damit wird die Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen hinsichtlich der Risikofrüherkennung und der Wirksamkeit des RMS/IKS sichergestellt. Über anlassbezogene Projekte zum Risikomanagement und die regelmäßige Durchführung von Schulungen wird zudem das Bewusstsein für Risikomanagement und Compliance gestärkt sowie eine positive Risikokultur im Audi Konzern gefördert. Pflichtschulungen und funktionsbezogene Schulungsprogramme sind auf verschiedene Zielgruppen spezifisch ausgerichtet. Bei der AUDI AG wirken hierbei „Geschäftsbereichs koordinierende GRC“ als Bindeglied zwischen erster und zweiter Linie. In den Beteiligungsgesellschaften wird diese Funktion durch fest definierte Risk- und Compliance-Officer übernommen.

In der dritten Linie prüft die Interne Revision als unabhängige Instanz die Aktivitäten des RMS/IKS hinsichtlich Sicherheit, Ordnungsmäßigkeit und Wirtschaftlichkeit. Das RMS/IKS bezogen

auf die Rechnungslegung unterliegt zudem der Prüfung durch den_die Konzernabschlussprüfer_in.

Jede Linie berichtet darüber hinaus unabhängig und regelmäßig an den Gesamtvorstand sowie den Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der AUDI AG.

Die Eignung der durch den Vorstand entsprechend § 91 Abs. 2 AktG getroffenen Maßnahmen wird durch den_die Abschlussprüfer_in jährlich bewertet.

Wirkungsweise des Chancenmanagements

Um den nachhaltigen Erfolg des Audi Konzerns sicherzustellen, gilt es, bei allen langfristig wirkenden unternehmerischen Entscheidungen neben der effektiven Steuerung der Risiken auch unternehmerische Chancen zu erkennen und zu nutzen. Das Chancenmanagement – das unter anderem Erlös- und Kostenoptimierungen sowie Produktoptimierungen 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. Die Ableitung der möglichen Auswirkungen auf Audi erfolgt unter Einbeziehung der strategischen Unternehmensplanung, der betroffenen Geschäftsbereiche und des Controllings. Ziel der Zusammenarbeit ist es, Chancen zu erkennen und zu nutzen. Mittel- und kurzfristige Chancenpotenziale werden durch die Geschäftsbereiche abgeleitet und operationalisiert. Die langfristige Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit soll neben der Audi Strategie auch durch Effizienz- und Chanceninitiativen, wie Audi.Zukunft und dem Audi Transformationsplan (ATP), sowie fallbezogen durch Benchmarking abgesichert werden. Über konkrete Zielvorgaben hinaus können dadurch weitere Chancen bei der Umsetzung dieser Initiativen erkannt werden.

Risiken und Chancen des Audi Konzerns

Nachfolgend werden die größten 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.

Risiken, die ein positives Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung verhindern und dadurch die Audi Spitzenkennzahlen negativ beeinflussen könnten, ergeben sich aus Sicht der AUDI AG vor allem aus einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Coronapandemie. Ein weiteres Risiko besteht bezüglich der ausreichenden Versorgung mit Halbleitern in der gesamten Automobilindustrie. Audi ist bestrebt, die operativen Auswirkungen aus der aktuellen Unterversorgung so gering wie möglich zu halten und im Jahresverlauf so gut wie möglich zu kompensieren.

Die bedeutendsten operativen Risiken stehen darüber hinaus in Verbindung mit der rechtzeitigen Umsetzung von zukünftig verpflichtenden Gesetzesanforderungen im Zusammenhang mit Cyber Security und Software-Updates am Fahrzeug. Weiterhin bestehen Risiken in Verbindung mit der strategischen Neuausrichtung des Chinageschäfts von Audi aus der Zusammenarbeit mit den lokalen Partnern. Diese Risiken könnten sich vor allem auf die geplante Volumenentwicklung sowie auf wesentliche finanzielle Kennzahlen negativ auswirken und auch zu negativen Reputationseffekten führen.

Fortschritte bei der Dieselthematik

Im Zusammenhang mit der Dieselthematik hat die AUDI AG seit dem Jahr 2015 wesentliche Fortschritte bei zahlreichen gerichtlichen und behördlichen Verfahren in einer Vielzahl von Ländern erzielt. Derzeit sind weiterhin Einzelklagen und Sammelverfahren von Kund_innen und/oder Umwelt- bzw. Verbraucherschutzverbänden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, darunter die AUDI AG, in verschiedenen Ländern anhängig. Mit ihnen sollen unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht oder die Rückabwicklung des Kaufvertrags erreicht werden. Im Berichtsjahr konnten diesbezüglich weitere Einigungen erzielt werden, deren finanzielle Auswirkungen sich in den bei der Erklärung der → Ertragslage des Audi Konzerns beschriebenen Sondereinflüssen wiederfinden. Der Großteil der behördlichen Abstimmungen zu technischen Maßnahmen im Rahmen der Dieselthematik ist abgeschlossen. Nur noch in einigen wenigen Fällen ist Audi weiterhin in technischem Austausch mit den jeweils zuständigen Behörden. Darüber hinaus sind auch Straf- und Ermittlungsverfahren gegen Individualpersonen anhängig. Dabei ist insbesondere die im September 2020 begonnene Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II erwähnenswert. In dem Verfahren muss sich auch ein ehemaliger Vorstandsvorsitzender der AUDI AG gegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik erhobenen Vorwürfe verteidigen.

Vertiefende Informationen zur Dieselthematik sind im Geschäftsbericht des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2020 zu finden.

Audi Report 2020	Wirtschaften & Integrität	129	Audi Report 2020	Wirtschaften & Integrität	130
Nachhaltigkeit als Basis für die Zukunftsfähigkeit des Audi Konzerns Das Thema Nachhaltigkeit spielt in der kompletten Wertschöpfungskette und in der Steuerung des gesamten Unternehmens eine immer wichtigere Rolle. So gilt es auch im Jahr 2021 und darüber hinaus, die weltweit unterschiedlichen und sich stetig weiterentwickelnden Regularien und Gesetzgebungen in Bezug auf Fahrzeugemissionen zu erfüllen. Die konsequente Weiterentwicklung alternativer Antriebskonzepte – insbesondere voll-elektrischer und elektrifizierter Modelle – ist dabei ein Eckpfeiler der Strategie von Audi. Dabei ergibt sich unter anderem das Risiko, die Vorgaben des im September 2020 durch die EU verschärften Durchschnittsziels für CO₂-Flottenemissionen in der Europäischen Union nicht einhalten zu können. Zudem bestehen Risiken in Zusammenhang mit der Geschwindigkeit des allgemeinen Wandels zur Elektromobilität und der daraus entstehenden Marktakzeptanz für unsere elektrischen Fahrzeuge, auch aufgrund des verzögerten Aufbaus der Infrastruktur. Nachhaltiges Wirtschaften ist bei Audi die Basis für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens. Bei Produktentscheidungen betrachtet Audi daher die Kapitalrendite (RoI) nach CO₂-Effekten. Der Dekarbonisierungsindex²⁶ sowie der NEV-Share²⁷ sind strategische Kennzahlen im Audi Konzern und stellen eine Steuerung des Unternehmens anhand von Nachhaltigkeitsgesichtspunkten sicher. Um die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen, plant der Audi Konzern bei den Investitionen in Höhe von 35 Mrd. EUR bis zum Jahr 2025 allein 15 Mrd. EUR für Elektromobilität ein. Auch im Jahr 2021 wird Audi in der kompletten Wertschöpfungskette konsequent daran arbeiten, Ressourcen zu schonen und das Thema Nachhaltigkeit noch stärker darin zu verankern. Denn nur so kann die			Marke mit den Vier Ringen den Kunden_innen nachhaltige Premiummobilität anbieten und weiterhin wirtschaftlich erfolgreich sein. Wesentliche Chancen bestehen, neben einer sich schneller erholenden Weltwirtschaft, durch Synergien bei neuen Fahrzeugarchitekturen im Volkswagen Konzernverbund insbesondere in den Bereichen Entwicklung, Beschaffung und Produktion. Zudem können sich eine mögliche Entschärfung der weltweiten Handelsstreitigkeiten sowie der Ausbau des Marktanteils durch das junge und attraktive Produktportfolio des Unternehmens und eine weitere Erhöhung der Markenstärke vorteilhaft auswirken. Gesamtrisikosituation des Audi Konzerns Der aktuellen Risikolage wurde bereits bei der Erstellung der Prognose für das Geschäftsjahr 2021 Rechnung getragen. Die Risikolage im Audi Konzern insgesamt hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht erhöht. Dies zeigt sich in der Anzahl der berichtspflichtigen Risiken. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach wie vor keine Risiken, die den Fortbestand des Audi Konzerns und wesentlicher Konzerngesellschaften gefährden könnten.		

²⁶ Der Dekarbonisierungsindex (DKI) misst die durchschnittlichen Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten (gemeinsam CO₂e) entlang des gesamten Lebenszyklus unseres Pkw-Portfolios und wird in Tonnen pro Fahrzeug angegeben. Der DKI umfasst damit sowohl die direkten und indirekten CO₂e-Emissionen an den einzelnen Produktionsstandorten (Scope 1 und 2) als auch alle weiteren vor- und nachgelagerten CO₂e-Emissionen im Lebenszyklus der verkauften Fahrzeuge – von der Rohstoffgewinnung über ihre Nutzung bis hin zur Verwertung der Altfahrzeuge (Scope 3).

²⁷ Der NEV-Share (New Energy Vehicle Share) stellt den prozentualen Anteil der rein elektrischen (BEV) sowie elektrifizierten (PHEV) Fahrzeuge an den insgesamt produzierten Fahrzeugen der Marke Audi dar.

26 Der Dekarbonisierungsindex (DKI) misst die durchschnittlichen Emissionen von CO₂ und CO₂-Äquivalenten (gemeinsam CO₂e) entlang des gesamten Lebenszyklus unseres Pkw-Portfolios und wird in Tonnen pro Fahrzeug angegeben. Der DKI umfasst damit sowohl die direkten und indirekten CO₂e-Emissionen an den einzelnen Produktionsstandorten (Scope 1 und 2) als auch alle weiteren vor- und nachgelagerten CO₂e-Emissionen im Lebenszyklus der verkauften Fahrzeuge – von der Rohstoffgewinnung über ihre Nutzung bis hin zur Verwertung der Altfahrzeuge (Scope 3).

27 Der NEV-Share (New Energy Vehicle Share) stellt den prozentualen Anteil der rein elektrischen (BEV) sowie elektrifizierten (PHEV) Fahrzeuge an den insgesamt produzierten Fahrzeugen der Marke Audi dar.

Marken Ducati und Lamborghini

Seite 132 Ducati
Seite 133 Lamborghini

Trotz der schwierigen globalen Situation aufgrund der Coronapandemie schloss die Ducati Motor Holding das Jahr 2020 mit einem Rekord im zweiten Halbjahr ab.



Auch die Supersportmarke Lamborghini wurde durch die Coronapandemie stark belastet. Dennoch konnte Automobili Lamborghini S.p.A. in 2020 mit dem besten zweiten Halbjahr in der Unternehmensgeschichte aufwarten.



Produktion	Umsatzerlöse	Produktion	Umsatzerlöse aus dem Fahrzeuggeschäft
Motorräder 44.827 (51.723) -13,3 % Infolge der Coronapandemie und der damit verbundenen mehrwöchigen Produktionspause entwickelten sich die Produktionszahlen ggü. 2019 um -13,3 Prozent rückläufig.	in Mio. EUR 676 (716) -5,6 % Trotz des schwierigen Marktumfelds sanken die Umsatzerlöse infolge eines starken zweiten Halbjahres und eines stabilen Originalteilegeschäfts nur um -5,6 Prozent auf 676 Mio. EUR.	Automobile 7.250 (8.664) -16,3 % Aufgrund eines mehrwöchigen Produktionsstopps in Italien verringerten sich die produzierten Fahrzeuge ggü. dem Vorjahr um -16,3 Prozent auf 7.250 Fahrzeuge.	in Mio. EUR 1.569 (1.743) -10,0 % Trotz des schwierigen Marktumfelds sanken die Umsatzerlöse aus dem Fahrzeuggeschäft infolge eines starken zweiten Halbjahres nur um -10,0 Prozent auf 1.569 Mio. EUR.
Auslieferungen an Kund_innen	Operatives Ergebnis	Auslieferungen an Kund_innen	
Motorräder 48.042 (53.183) -9,7 % Dank einer starken Vertriebsleistung im zweiten Halbjahr konnte Ducati im Jahr 2020 insgesamt 48.042 Motorräder ausliefern und damit die Absatzdifferenz ggü. 2019 auf -9,7 Prozent begrenzen.	in Mio. EUR 12 (29) -59,8 % Auch im Operativen Ergebnis, das sich um -59,8 Prozent auf 12 Mio. EUR reduzierte, waren die Auswirkungen der Pandemie deutlich sichtbar.	Automobile 7.430 (8.205) -9,4 % Coronabedingt lieferte die Marke Lamborghini trotz stabiler Auftragslage mit 7.430 Fahrzeugen -9,4 Prozent weniger aus als im vergangenen Jahr.	



Ducati Modellfamilien



Ducati Superleggera V4

- > Diavel
- > XDiavel
- > Hypermotard
- > Monster
- > Multistrada
- > Panigale
- > Scrambler
- > Streetfighter
- > Superleggera
- > Supersport

17 bereinigt um Effekte aus der Folgebewertung im Zusammenhang mit der Kaufpreisallokation (PPA) in Höhe von 12 (23) Mio. EUR

Foto: AUDI AG



Lamborghini Modellfamilien

- | | |
|--------------------------|------------------|
| Aventador | Limitiert |
| > Aventador S | > Sián FKP 37 |
| > Aventador S Roadster | > Sián Roadster |
| > Aventador SVJ | > Essenza SCV12 |
| > Aventador SVJ Roadster | > SC20 |
| Huracán | |
| > Huracán EVO | |
| > Huracán EVO RWD | |
| > Huracán EVO RWD Spyder | |
| > Huracán EVO Spyder | |
| > Huracán STO | |
| Urus | |



Lamborghini Sián Roadster:
Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 18,5;
CO₂-Emissionen kombiniert in g/km:
447 (WLTP)

Foto: AUDI AG

Wie
begeistert
Audi auch

MORGEN
MORGEN
MORGEN



seine
Kund_innen

?

S

Talking Sustainable Business – Key Facts

- Design: Neuer Audi e-tron GT quattro¹ als Speerspitze der E-Modell-Offensive von Audi zeigt die Zukunft des E-Designs
- E-Mobilität: große Fortschritte bei der Profitabilität erreicht; rund 15 Mrd. EUR Investitionen in E-Mobilität bis 2025
- Komfort: Audi bietet Kund_innen innovative Licht- und Soundtechnologien
- Software: Konzernsynergien ausgebaut – Car.Software Organisation als zentrale Einheit für Softwareentwicklung im Volkswagen Konzern seit Juli 2020 operativ tätig; Projekt Artemis als Blaupause für künftige agile Entwicklung im gesamten Volkswagen Konzern
- High-Performance-Segment: hoher Beitrag zur Profitabilität; trotz Corona mit Absatzrekorden; Elektrifizierung führt Segment in die Zukunft

T

Seite 136
Das Master-
piece

Seite 152
Vier gewinnt –
der Audi Weg ins
Elektrozeitalter

Seite 168
Hell & hörbar –
für mehr Kom-
fort

Seite 183
Speed Date – die Zukunft
des High-Performance-
Segments

Seite 203
Synergien in der Software-
entwicklung. Harte Fakten
bei Software schaffen

¹ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

B



Das

MASTERPIECE
MASTERPIECE

Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Foto: Robert Fischer

Der neue Audi e-tron GT quattro¹ und der Audi RS e-tron GT². Rein elektrisch und gefertigt in den Böllinger Höfen, vereinen die Fahrzeuge zukunftsweisende Technologien mit dem Premiumanspruch von Audi. Und werden zum Sinnbild elektrischer Performance von morgen.

↘ Aus Ideen entsteht Zukunft

Text: Bernd Zerelles

Der vollelektrische Audi e-tron GT quattro¹ ist ein Meisterstück der Ingenieurskunst: technologisch, aerodynamisch und im Design. Dieses Elektroauto ist Wegweiser für die Zukunft von Audi. Welche Details machen das Fahrzeug zum Meisterstück?

¹ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

² Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Foto: Robert Fischer



Foto: Robert Fischer

Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Die Formel für Vorsprung

Dr. Karl Durst,
Leiter Anforderungsmanagement / Architektur Gesamtfahrzeug

Dr. Karl Durst schwenkt seine Kaffeetasse in unserem Video-Call und schmunzelt: „Im Prinzip lässt sich unsere Arbeit sehr gut an dieser Tasse erklären. Die Tasse muss verschiedenen Anforderungen gerecht werden: Es sollen 0,3 Liter Flüssigkeit hineinpassen, sie soll mit einer Hand zu greifen sein und sie soll die Flüssigkeit eine Weile warm halten. So ist es auch bei einem Fahrzeug: Jeder Audi muss unterschiedlichen Anforderungen gerecht werden. Ein Avant soll familientauglich sein mit ausreichend Platz für drei Kinder auf der Rückbank. Ein Sportwagen muss über eine herausragende Fahrdynamik verfügen. Die Konzeption eines Fahrzeugs wird über den Bedarf definiert. Und der Bedarf kommt von unseren Kund_innen.“



Foto: AUDI AG

Ein Gran Turismo ist ein sportlicher Reisewagen mit hoher Fahrdynamik, ein souveräner Gleiter. Diesen Charakter hat auch der Audi e-tron GT¹.

Die Kund_innen im Mittelpunkt

Damit leitet sich das Konzept von den Wünschen der Kund_innen ab. Und diese sind beim Audi e-tron GT quattro¹ so klar wie eigentlich unvereinbar. Zumindest bisher. Viele Kund_innen wünschen sich ein wunderschönes, sehr sportliches, alltagstaugliches und nachhaltiges Fahrzeug. Die Herausforderung dabei: Ein sehr sportliches Fahrzeug ist meistens nicht sehr alltagstauglich. Und wenn der Fokus zu stark auf Alltagstauglichkeit liegt, sind die Entwickler_innen geneigt, ein rein funktionales Fahrzeug zu generieren, das aber weniger aerodynamisch oder sportlich ist.

Doch die Zukunft ermöglicht oft Dinge, die in der Vergangenheit schwer vorstellbar waren. Und die Elektromobilität ist hier der Enabler. Durst, der wie ein Bauherr das Lastenheft neuer Fahrzeuge definiert, beschreibt es so: „Auf Basis der Elektroplattform können wir bisher Unvereinbares in der Fahrzeugarchitektur des Audi e-tron GT¹ zusammenführen.“

¹ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Optionale aerodynamisch optimierte Räder runden das effiziente und zugleich performante Fahrzeugkonzept ab.



Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Foto: Robert Fischer

Das Konzept Elektrofahrzeug

Kein Zehnzylinder-Mittelmotor schränkt die Fahrerkabine ein. Stattdessen erlauben kleine Elektromotoren auf den Achsen ein Interieur mit einem großartigen Raumgefühl auf vier Sitzen. Die Agilität und überraschende Beschleunigung des Elektroantriebs paart sich mit einer hohen Reichweite, die auch durch eine exzellente Aerodynamik zustande kommt. Und der Wegfall des Verbrennungsmotors ermöglicht Proportionen, die ein aufregendes Design kreieren.

So entsteht ein vollelektrischer, viertüriger, fahrer_innenorientierter Gran Turismo mit High-Performance-Fahreigenschaften. „Der Audi e-tron GT¹ ist das beste Beispiel, wie absolut konträre Anforderungen uns noch einen Schritt weitertreiben als in unseren kühnsten Erwartungen“, so Durst. „Das Fahrzeug ist eine atemberaubende Kombination: dynamisch, alltagstauglich, effizient und eine Designikone.“



Der Audi RS e-tron GT² performt auch beim Laden: Die Hochvoltbatterie lässt sich dank ihrer 800-Volt-Technik schnell wieder aufladen.

- 1 Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0
- 2 Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Foto: AUDI AG



Dr. Moni Islam,
Leiter Entwicklung
Aerodynamik /
Aeroakustik



Aktive Aerodynamik verbessert die Reichweite

Dr. Moni Islam steht vor einer überdimensionalen LED-Wand, die eine Aerodynamik-Simulation des Audi e-tron GT¹ zeigt. Er breitet seine Arme weit aus und folgt der simulierten Luftströmung entlang der Fahrzeugsilhouette. Voller Stolz stellt er fest: „Beim Audi e-tron GT¹ gelingt es uns, fantastisches Design mit einer sehr guten Aerodynamik zusammenzuführen.“

Dabei verschweigt der Kanadier nicht, dass seine Disziplin verstärkt gefordert ist: „Elektrofahrzeuge können in ihrer Batterie systembedingt weniger Energie mit sich transportieren als kon-

- 1 Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Foto: Robert Fischer

Gemeinsam ergeben die Fahrzeugdetails eine Skulptur, die wie vom Wind selbst geformt worden ist. Denn die Linienführung besitzt hohe aerodynamische Qualität, der cw-Wert beträgt nur 0,24.



Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Foto: AUDI AG

ventionelle Fahrzeuge, die über einen Kraftstofftank verfügen. Mit dieser elektrischen Energie müssen wir daher besonders sorgsam haushalten. Für uns Ingenieur_innen ist das ein enormer Ansporn, dass wir für alle unsere E-Modelle die bestmögliche Aerodynamik entwickeln.“ Jedes Tausendstel Verbesserung der Aerodynamik kann mehr Reichweite bringen. Denn der Luftwiderstand ist oft der dominierende Fahrwiderstand im alltäglichen Betrieb eines Elektrofahrzeugs. Ab circa 100 Stundenkilometern stellt er bereits etwa die Hälfte des gesamten Fahrwiderstands dar. Bei konstanten 140 Stundenkilometern verdoppelt sich der Luftwiderstand ungefähr. Das führt zu rund 50 Prozent mehr Verbrauch.

Stellhebel der Aerodynamik

Doch das Konzept Elektrofahrzeug schafft Vorteile für eine effiziente Aerodynamik. So verfügt der Audi e-tron GT¹ über einen komplett geschlossenen, von vorn bis hinten glatten Unterboden. Das ist konstruktiv erst durch die Batterie und den Entfall der Abgasanlage möglich. Und schon das bringt enorme Strömungsverbesserungen. Dazu kommt: Die Elektromotoren des Audi e-tron GT¹ haben einen viel höheren Wirkungsgrad als ein Verbrennungsmotor. Sie geben weniger Wärme an die Umgebung ab und müssen deutlich seltener und in geringerem Umfang gekühlt werden. Das erlaubt den Aerodynamiker_innen, beim Audi e-tron GT¹ ein intelligentes Kühlluftmanagement einzusetzen.

Die verschließbaren seitlichen Kühllufteinlässe

„Beim Audi e-tron GT¹ verwirklichen wir viele Maßnahmen, mit denen die Aerodynamik optimal gesteuert wird. Zum einen sind die verschließbaren seitlichen Kühllufteinlässe eine ganz wesentliche aerodynamische Maßnahme im Vorderwagen“, betont Islam. „Das Jalousiesystem an diesen Lufteinlässen ist elektronisch geregelt und steuert den Kühlluftbedarf des Fahrzeugs automatisch. Je nach Fahrprofil sind die Jalousien zu weiten Teilen der Fahrt geschlossen – das hält den cw-Wert so gering wie möglich.“

Der ausfahrbare Heckspoiler

Eine weitere Innovation ist der ausfahrbare Heckspoiler, der erstmals bei einem Audi über mehrere Positionen verfügt, um die unterschiedlichen Fahrmodi bestmöglich zu unterstützen. Damit kann der Heckspoiler in jedem Fahrmodus die Richtung der Abströmung so justieren, dass sie zur entsprechend erforderlichen Aerodynamik führt. Im Eco-Modus wird der Nachlauf der Luft möglichst parallel und möglichst nah hinter dem Fahr-

¹ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

zeug zusammengebracht. Denn: je geringer dieses Unterdruckgebiet am Heck, desto geringer der Widerstand des gesamten Fahrzeugs. Im Dynamik-Modus steht der Heckspoiler deutlich steiler, um den Auftrieb an der Hinterachse auf das erforderliche Minimum zu reduzieren.



Foto: AUDI AG

Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Faszinierende Effekte technologischer Innovationen: aktive Anpassung der Aerodynamik über den in zwei Stufen verstellbaren Heckspoiler.

Das adaptive Luftfederfahrwerk

Zu den steuerbaren Maßnahmen zählt auch das adaptive Luftfederfahrwerk. „Die Höhenverstellung ist aerodynamisch wichtig. In tiefster Position, dem Niveau für schnelle Autobahnfahrten, ist sie optimal für den cw-Wert“, stellt Islam fest. Und fügt hinzu: „Aerodynamisch habe ich auch nichts dagegen, wenn das Fahrwerk im Alltagsgebrauch bei Stadtfahrten höher steht. Denn bei diesen Geschwindigkeiten ist die Aerodynamik kaum relevant.“

Sein Fazit: „Der Audi e-tron GT¹ hat einen hervorragenden cw-Wert von 0,24. Das ist der beste cw-Wert all unserer bisherigen E-Modelle. Eine gute Aerodynamik ist besonders wichtig für eine möglichst hohe elektrische Reichweite. Wenn aber Performance gewünscht ist, mit sehr niedrigem Auftrieb für präzise Fahrdynamik, kann der Audi e-tron GT¹ das natürlich auch liefern. Die Technik ermöglicht eine unheimliche aerodynamische Bandbreite.“

¹ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Das Exterieur des Audi RS e-tron GT² ist ein dynamisches Gesamtkunstwerk. Jede Fläche und jede Linie ist in sich stimmig – von den Scheinwerfern bis zum großen Diffusor am Heck.



Foto: Robert Fischer

2 Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Foto: AUDI AG



Marc Lichte,
Leiter Audi Design

Perfekte Proportionen

Foto: Robert Fischer



Der Audi e-tron GT quattro¹ und der Audi RS e-tron GT² sind die ersten vollelektrischen Serienfahrzeuge, die alle Merkmale tragen, die das Audi E-Design der Zukunft definieren. Der Anspruch – ein Auto neu zu interpretieren – zeigt sich auch im puristischen Design, das von aerodynamischer Performance inspiriert ist.

Marc Lichte schreitet mit schnellem Schritt in die Studiohalle, in der der Audi e-tron GT¹ für Filmaufnahmen bereitsteht, und ruft als Erstes: „Ist das Fahrwerk auch in tiefster Position? So kommen die Proportionen noch viel besser zur Geltung!“ Dann sprudelt es aus Lichte heraus: „Ist das Ding nicht scharf? Ein Fahrzeug mit Batterie im Unterboden, ein Viersitzer mit ausreichend Kopfraum im Fond, selbst für groß gewachsene Insass_innen wie mich – und dennoch ist der Audi e-tron GT¹ sieben Zentimeter niedriger als der Audi A7. Es ist mein Mantra: Die Basis für gutes Design sind Proportionen. Immer. Und das Package des Audi e-tron GT¹ kreiert diese Proportionen – die schlicht und einfach perfekt sind.“

1 Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

2 Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Der quattro Muskel ist ein besonderes Detail. Er hat die Designer_innen vor große Herausforderungen gestellt, denn die Stelle ist mit absoluter Präzision gespannt.



Foto: Robert Fischer

Audi E-Design der Zukunft

Der Audi e-tron GT¹ ist das erste Serienfahrzeug, das alle Merkmale trägt, die Marc Lichte mit seinem Team für das Audi E-Design der Zukunft definiert. Wie den optisch invertierten Singleframe, der in Wagenfarbe gestaltet und zusätzlich dunkel eingefasst ist. Er signalisiert schon von Weitem: Es ist ein Audi. Und: Er ist

elektrisch. Oder der expressiv gestaltete Schweller, der sehr deutlich zeigt: Nicht mehr der Motor unter der Fronthaube, sondern die Batterie im Fahrzeugboden ist jetzt das Herz des Fahrzeugs. Und vor allem die tiefe Schulterlinie, die nicht, wie jahrzehntelang typisch, auf einer Höhe verläuft, sondern in der Mitte unterbrochen ist und mit weich gezeichneten Linien die Muskeln der Fahrzeugsilhouette an Front und Heck betont – der sogenannte quattro Muskel. Marc Lichte: „Diese Radläufe. Diese zwei Muskeln. Das ist für mich Audi.“

1 Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Foto: Robert Fischer

Ein unverwechselbares Statement ist die Lichtsignatur mit dem blauen X-Element.

Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Foto: Robert Fischer

Aerodynamik als Gestaltungsmerkmal

Beim Audi e-tron GT¹ wird auch Aerodynamik als Gestaltungsmerkmal im Äußeren sichtbar gemacht: über Lufteinlässe in der Front, sogenannte Air Curtains, über in den Heckleuchten integrierte Abrisskanten, über den Diffusor am Heck. Diese Merkmale sind jedoch nicht übertrieben in Szene gesetzt. Denn, so Marc Lichte: „Es gibt verschiedenste Ansätze, wie man E-Mobilität im Design ausdrücken kann. Manche Elektroautos wollen mit Nachdruck auffallen. Unser Ansatz ist ein anderer. Beim Audi e-tron GT¹ sieht man klar: Es ist ein elektrisches Fahrzeug. Wir zeigen im Design die Evolution des Antriebs. Unsere Haltung ist: Die Elektromobilität ermöglicht uns, die schönsten Autos der Welt zu gestalten. Das ist unser Anspruch.“



Foto: Robert Fischer

Ein gutes Design bietet immer eine hohe Ästhetik mit einer perfekten Funktion. Der Audi RS e-tron GT² ist ein Beispiel dafür.

- 1 Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0
- 2 Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Der Traum für das Design: Riesenradstand, Riesenräder, geringe Überhänge

Erst die technische Plattform von Elektroautos ermöglicht den Audi Designer_innen, Fahrzeugproportionen zu formen, von denen sie immer träumten. Die Motoren auf den Achsen und die Batterie im Boden dazwischen erlauben, dass die Fahrzeugkabine in der Mitte in den Dimensionen wächst und die größeren Räder nach außen schiebt. Riesenradstand, Riesenräder, geringe Überhänge. Das definiert den einzigartigen Charakter von Audi Elektrofahrzeugen.

Marc Lichte kann nicht aufhören zu schwärmen: „Der Audi e-tron GT¹ ist mit Abstand das beste Auto, das ich bisher gestalten durfte. Das Auto ist wie eine Skizze. Es ist superflach, hat Riesenräder, tolle kompakte Übergänge. Seit ich als kleiner Junge anfang, Autos zu zeichnen, träume ich davon, ein Fahrzeug wie dieses zu schaffen.“

Dass Lichte Traum gerade mit dem Audi e-tron GT¹, einem der aerodynamischsten – und damit besonders effizienten – Audi aller Zeiten, Wirklichkeit wird, unterstreicht seine Anforderung an jeden Audi: „Ein gutes Design ist eine hohe Ästhetik mit einer perfekten Funktion.“ Und als könne er es selbst kaum glauben, umkreist Marc Lichte in der Studiohalle noch einmal den Audi e-tron GT¹, bleibt stehen, lächelt und sagt leise: „Das Masterpiece.“

- 1 Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

VIER gewinnt – der Audi

Weg



ins Elektro- zeitalter

Audi setzt voll auf E-Mobilität: Innerhalb der letzten rund zwei Jahre hat der Automobilhersteller fünf rein elektrische Modelle vorgestellt. Gleichzeitig elektrifiziert Audi seine Verbrennungsmotoren und macht diese mit neuen Technologien zukunftsfähig. Die Wende vom reinen Verbrennerantrieb zur elektrischen Mobilität ist eingeläutet. Jetzt gilt es, E-Autos rentabel zu skalieren. Dazu setzt Audi auf vier Fahrzeugplattformen und generiert so konzernweite Synergien in Entwicklung, Beschaffung und Produktion.

Text: Dorothea Kauf

Bis Jahresende 2021 will Audi sein E-Portfolio auf acht Modelle erweitern und deckt damit die Kompakt-, Ober- und Luxusklasse mit elektrischen Autos ab. Bis 2025 sollen mehr als zehn weitere reine E-Autos folgen. Das Volumen der rein elektrischen und Plug-in-Hybridmodelle soll dann von heute rund sieben Prozent (2020) auf etwa ein Drittel steigen. Dafür investiert das Unternehmen bis 2025 rund 15 Mrd. EUR. Um E-Mobilität rentabel zu skalieren, nutzt Audi konzernweite Synergien und setzt auf markenübergreifende Plattformen – von der Kompakt- bis zur Luxusklasse.



Modularer
Längsbaukasten

↓
MLB evo

Mit dem vollelektrischen Audi e-tron¹ haben die Vier Ringe Ende 2018 ein neues Kapitel nachhaltiger Mobilität aufgeschlagen. Er ist das erste rein elektrische Serienmodell des Herstellers und ein Markterfolg: 2020 war der Audi e-tron¹ das weltweit am besten verkaufte Elektroauto in seinem Segment. Um eine schnelle Markteinführung zu gewährleisten, setzte Audi auf den Modularen Längsbaukasten – kurz MLB evo. Die für Verbrenner ausgelegte Plattform wurde umfangreich an die Anforderungen eines E-Autos adaptiert.

¹ Audi e-tron Modelle: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8-21,4 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

² Audi e-tron Sportback Modelle: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,3-20,9 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Performance-Plattform



J1



Der im Februar 2021 vorgestellte Audi e-tron GT quattro³ nutzt als technische Basis die von Porsche entwickelte Plattform J1. Der viertürige Gran Turismo ist das neue Audi signature car, ein Wegweiser für zukünftige Technologien und das Design der Marke. Mehr dazu lesen Sie → [siehe Seite 136](#). Seine sportliche Silhouette und die faszinierende Technik zeigen, wie emotional Elektromobilität sein kann. Die Zusammenarbeit im Volkswagen Konzern ermöglicht es Audi, stärker in diese markendifferenzierenden Merkmale zu investieren.

Der Audi e-tron GT³ hat eine sehr hohe Gleichteilequote von fast 70 Prozent bei den Hauptkomponenten wie Plattform, Interieur und Exterieur. Den Großteil der Komponenten teilt er sich mit dem Porsche Taycan⁴. Das ist beispielhaft für das große Synergiepotenzial im Konzern. Gleichzeitig gehen die Vier Ringe bei Design, Technik und Fahrzeugcharakter eigene Wege – unter anderem bei der Fahrwerk- und Lenkabstimmung. „Komfortabel, wenn möglich – dynamisch, wenn nötig“ war hier das Credo der Entwickler_innen. Der Audi e-tron GT³ ist, wie der Name schon sagt, durch und durch ein Gran Turismo: ein luxuriöser Reisesportwagen. Nicht nur sein

³ Audi e-tron GT Modelle: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

⁴ Porsche Taycan: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,7–28,0 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Modularer Elektrifizierungsbaukasten



MEB



Komfort, auch die Reichweite von mehr als 480 Kilometern (WLTP) mit einer Ladung machen ihn langstreckentauglich.

Noch 2021 führt Audi zwei neue elektrische SUV ein: den Audi Q4 e-tron und den Audi Q4 Sportback e-tron. Als erste vollelektrische Audi Modelle im Kompaktsegment sprechen sie ein breites Spektrum an Kund_innen an und sind dadurch ein zentraler Volumenbaustein in der Elektrifizierungsstrategie des Unternehmens. Sie ermöglichen den Einstieg in die elektrische Welt von Audi.

Mit einem Platzangebot auf Oberklasseniveau, Reichweiten von über 500 Kilometern (WLTP) sowie optionalem quattro Antrieb ist die Audi Q4 e-tron Baureihe voll Erstwagen- und alltagstauglich.

Beide Modelle basieren auf dem Modularen Elektrifizierungsbaukasten (MEB). Die Plattform bietet die technische Grundlage für zukünftige Kompakt- und Mittelklassemodelle von Audi. Der MEB ist sehr vielseitig ausgelegt und in hohem Grad skalierbar. Mögliche Derivate reichen von SUV- und Crossover-Modellen bis hin zu Limousinen. Durch seine Konzeption als reine Elektroplattform macht der MEB alle Vorteile des E-Antriebs für Kund_innen erlebbar. Mehr dazu lesen Sie → [siehe Seite 158 ff.](#)

Renditen auf Verbrennerniveau möglich

Im Volkswagen Konzern ist bis 2030 die Produktion von rund 19 Mio. Fahrzeugen auf der MEB-Plattform geplant. Entsprechend groß sind die Synergieeffekte. So kann Audi seinen Kund_innen gleichermaßen wirtschaftliche wie technisch anspruchsvolle E-Modelle bieten. Die maximale Nutzung der Plattformsynergien und die gemeinsame Produktion in Mehrmarkenwerken macht die Elektromobilität auch für viele Kund_innen im Kompaktsegment erstmals attraktiv.

Audi profitiert als einziger Hersteller im Premiumwettbewerb von so umfangreichen Konzernsynergien. Dadurch plant das Unternehmen bei der Audi Q4 e-tron Familie in zwei bis drei Jahren mit Renditen annähernd auf dem Niveau eines vergleichbaren, von einem Verbrennungsmotor angetriebenen Modells – und das trotz der höheren Herstellungskosten von E-Autos. In den kommenden Jahren rechnet das Unternehmen mit weiter sinkenden Materialkosten und zusätzlichen Volumeneffekten, die sich positiv auf die Fahrzeugrendite auswirken.



Foto: Robert Fischer

Christian Becker
Design Interieur Studio 1



Foto: Robert Fischer

Philipp Römors
Leiter Audi Design Exterieur

DESIGN ist Kaufgrund Nummer eins

Rentables E-Auto auf Konzernplattform und trotzdem unverwechselbar ein Audi: Die neue Q4 e-tron Familie wird sich insbesondere durch ihr Audi spezifisches Design differenzieren. Wie sich die Audi DNA auch im Zeitalter der E-Plattformen realisieren lässt, erklären die Designer Philipp Römors und Christian Becker anhand des Audi Q4 Sportback e-tron concept. Das Showcar bietet bereits einen sehr realitätsnahen Ausblick auf das Serienmodell, das noch 2021 auf den Markt kommt.

Was macht den Q4 Sportback e-tron concept zu einem echten Audi?

Philipp Römors Design ist bei unseren Kund_innen immer noch Kaufgrund Nummer eins. Auch die Q4 e-tron Familie punktet mit den Audi typischen Designmerkmalen, die wir ins E-Zeitalter überführt haben. Charakteristisch für Audi sind die markant modellierten Kotflügel aller vier Räder – ein klassisches Audi Designmerkmal, das den quattro Antrieb hervorhebt. Die Verbreiterungen sind betont fließend gestaltet und geben der Seitenansicht so eine unverwechselbare Note. Zudem erzeugt der Anteil von Fenster zu Karosserie mit einer Verteilung von einem Drittel zu zwei Dritteln eine besonders sportliche Wirkung. Auch das ist Audi spezifisch im Konzern. Klar: Im Rückspiegel des oder der Vorausfahrenden ist ein Audi immer unverwechselbar. Der Singleframe identifiziert den Q4 Sportback e-tron concept auf den ersten Blick als Audi. Um den E-Antrieb auch von Weitem erkennbar zu machen, haben wir den Kühlergrill geschlossen, in Wagenfarbe lackiert und in eine schwarze Maske eingebettet.

Christian Becker Im Interieur sind Sportlichkeit und Fokussierung auf den/die Fahrer_in wichtige Audi Designmerkmale, auch bei unseren e-tron Modellen. Hier punkten die Modelle mit vielen Auswahlmöglichkeiten bei den hochwertigen Materialien und der Audi typischen Premiumqualität und Haptik der Bedienelemente. Erstmals kommt bei Audi in den Showcars der Q4 e-tron Familie ein Lenkrad mit Touchoberflächen zum Einsatz.



Foto: AUDI AG

Bei dem dargestellten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist.

Welche Vorteile hat die reine E-Plattform beim Design?

P.R. Langer Radstand, kurze Überhänge, große Räder – das sind optimale Grundproportionen der Plattform, die dem Design eines sportlichen und selbstbewussten SUV zugutekommen.

C.B. Das sorgt auch im Innenraum für mehr Tiefe und maximales Raumgefühl. Mit seinen äußeren Abmessungen ist der Q4 Sportback e-tron concept dem Segment A+ zuzuordnen, bietet aber ein Kofferraumvolumen vergleichbar mit dem B-Segment und eine Innenraumgröße auf C-Segment-Niveau. Das ist ein in dieser Klasse einzigartiges Raumangebot. Bei einem rein elektrischen Modell benötigen wir außerdem keinen Mitteltunnel mehr. Stattdessen konnten wir eine luftige Mittelkonsole mit viel Stauraum integrieren. So werden die elektrischen Modelle zu praktischen Alltagsbegleitern.

Bei dem dargestellten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist.



Foto: AUDI AG

Premium
Platform
Electric



PPE



Foto: AUDI AG

Für elektrische Oberklasse- und Luxusmodelle setzt Audi in Zukunft auf die Premium Platform Electric (PPE), die in enger Zusammenarbeit mit Porsche entwickelt wird. Auf der weit skalierbaren Hightecharchitektur lassen sich sowohl Flachboden- als auch Hochbodenfahrzeuge umsetzen.

Durch die Konzeption für den Weltmarkt und eine Skalierung auf rund 7 Mio. Einheiten im Volkswagen Konzern bis 2030 bietet die Plattform entsprechende Synergieeffekte. Allein durch die gemeinsame Entwicklung reduziert sich der Einmalaufwand um 20 bis 30 Prozent.

Premiumperformance bei Ladezeiten und elektrischem Fahren

Audi plant auf Basis der PPE verschiedene Modellreihen, die als SUV, Sportback, Avant und Crossover die Segmente von der gehobenen Mittelklasse bis in die Luxusklasse mit verschiedensten Fahrzeugtypen abdecken werden.

Wesentliche Entwicklungsziele der PPE sind hohe elektrische Reichweiten, schnelle Ladezeiten auf Basis einer 800-Volt-Spannungslage sowie Topvernetzung und Digitalisierungstechnologien.



Intelligentes Ökosystem: Mit dem Audi Routenplaner können Strecken vorab am Handy geplant und ins Auto gesendet werden. Der Planer berechnet die schnellste Route, berücksichtigt Verkehrs- sowie Streckendaten, bezieht den Fahrstil des oder der Fahrenden mit ein, kalkuliert die Dauer der Ladestops und plant sie in die Gesamtfahrzeit ein.

Illustration: Matthias Seifarth

↘ E-Mobilität mit System

Zentrale Themen für die Alltagstauglichkeit von Elektroautos sind Reichweite und Ladezeit. Fahrer_innen eines vollelektrischen Modells von Audi profitieren von hohen Ladegeschwindigkeiten, weil die Ladeleistung je nach Modell von aktuell bis zu 150 kW über einen weiten Bereich des Ladevorgangs anliegt. Der Audi e-tron GT³ ermöglicht sogar eine Ladeleistung von bis zu 270 kW. Er zeigt: High Performance gilt bei Audi auch für das Thema Laden. Möglich macht das ein intelligentes Thermomanagement der Batterie.

³ Audi e-tron GT Modelle: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Alle aktuell angebotenen E-Autos von Audi sind außerdem in ein intelligentes Ökosystem eingebettet: Mit dem Audi Routenplaner können Strecken vorab am Handy geplant und ins Auto gesendet werden. Der Planer berechnet die schnellste Route, berücksichtigt Verkehrs- sowie Streckendaten, bezieht den Fahrstil des_der Fahrenden mit ein, kalkuliert die Dauer der Ladestopps und plant sie in die Gesamtfahrzeit ein. In Kombination mit dem Audi e-tron Charging Service profitieren Audi Kund_innen in Europa von mehr als 203.600 Ladepunkten in 26 Ländern, die sie mit nur einer Karte und nur einem Vertrag nutzen können. Mehr Details zum Audi e-tron Charging Service und zu den Konditionen finden Sie → [hier](#).



e-tron Charging Service: nur eine Karte und ein Vertrag für mehr als 203.600 Ladepunkte in 26 Ländern Europas.

Innovationen in Batterie und Antrieb sollen in den kommenden Jahren zusätzlich die Reichweite erhöhen. Die Leistungsdichte der Zellen wird steigen, sodass mehr Speicherkapazität auf gleichem Bauraum möglich ist oder kleinere, leichtere Batterien eingesetzt werden können. Beide Maßnahmen können die Reichweite bei gleichzeitig sinkenden Materialkosten steigern.

Auch ein verbesserter Antrieb trägt zu mehr Reichweite bei. Beispielsweise wird Audi bei zukünftigen E-Maschinen das Gewicht um rund 20 Prozent senken und die Reichweite um rund zehn Prozent verbessern. Während einige Wettbewerber E-Antriebstechnologie zukaufen, entwickelt und fertigt Audi diese an vielen Stellen selbst. So stellt die Marke Premiumqualität sicher. Das renommierte Center of Automotive Management (CAM) zeichnete Audi 2020 als Sieger im Bereich alternativer Antriebe mit dem AutomotiveINNOVATIONS Award aus.

Plug-in-Hybride als Teil der E-Offensive

Lokal emissionsfrei unterwegs bei voller Langstreckentauglichkeit – Plug-in-Hybride sind ein wichtiger Bestandteil der Elektrooffensive von Audi. Sie bieten gerade für Kund_innen im urbanen Raum und für Pendler_innen die Möglichkeit, lokal emissionsfrei zu fahren.

Audi baut seine teilelektrische Modellpalette konsequent vom Kompakt- bis ins Luxussegment aus. Bereits heute bietet die Marke in neun Modellreihen Plug-in-Hybride an. Die punkten auch bei den Kund_innen: Im vergangenen Jahr haben die Vier Ringe weltweit circa acht Mal mehr Plug-in-Hybridmodelle verkauft als 2019. Audi hat die Produktionskapazitäten für Plug-in-Hybride trotz der Belastungen durch die Coronakrise gegenüber 2019 mehr als vervierfacht.

Plug-in-Hybride kommen an: Produktionskapazitäten bei Audi 2020 mehr als vervierfacht.

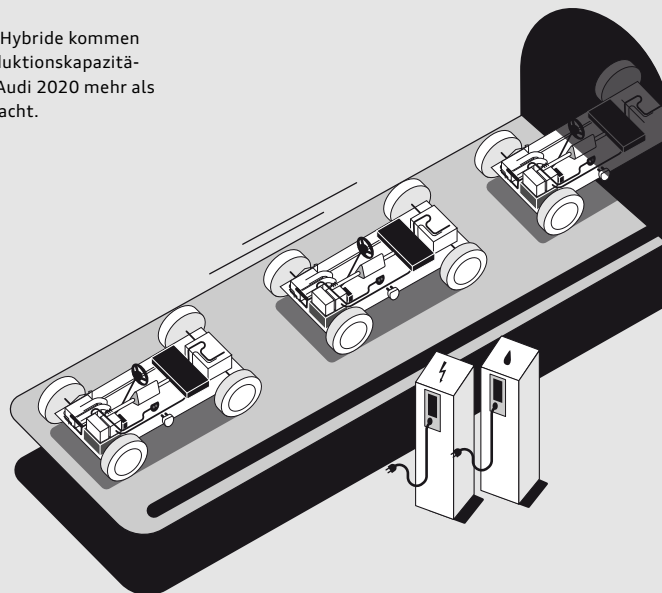


Illustration: Matthias Seifarth

Verbrenner für die Zukunft

Die Zukunft des Automobils ist elektrisch. Dennoch bleiben Verbrennungsmotoren mittelfristig für die Mobilität relevant. Deshalb plant Audi, auch 2025 noch rund 60 bis 70 Prozent der Fahrzeuge mit einem Verbrennungsmotor zu verkaufen. Dabei richtet sich das Unternehmen an der Nachfrage in den unterschiedlichen Märkten und den geltenden gesetzlichen Vorgaben aus. Mit Technologien wie der Breitenelektifizierung über Mildhybridantriebsstränge, hocheffizienten Rußpartikelfiltern und neuen Innovationen wie dem Twindosing⁵ bei TDI-Motoren zeigen die Vier Ringe, wie Verbrennungsmotoren noch effizienter werden. Mit der Einführung von Plug-in-Hybridfahrzeugen in fast allen Baureihen reduzieren sich Verbrauch und der CO₂-Ausstoß ebenfalls. Auch in Zukunft entwickelt Audi seine Verbrenner konsequent weiter.

Mehr dazu lesen Sie → [hier](#).



Einer von vielen Audi mit effizientem Verbrennungsmotor und Mildhybridsystem an Bord: der neue Audi Q5 Sportback.

⁵ Bei der Twindosing-Technologie wird der Additivstoff AdBlue an zwei Stellen, an denen unterschiedliche Temperaturen herrschen, über je ein Dosiermodul in die Abgasanlage eindosiert.

Ausgewählter Beitrag von Audi zu den SDGs der Vereinten Nationen

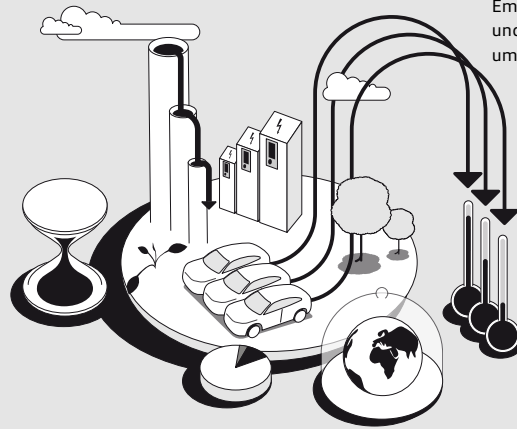


Um E-Mobilität rentabel zu skalieren, nutzt Audi konzernweite Synergien.



Die Wende vom reinen Verbrennerantrieb zur elektrischen Mobilität ist eingeleitet.

→ Übersicht der SDGs siehe Seite 289



Audi übererfüllt 2020 die CO₂-Flottenziele für Europa innerhalb der Volkswagen Emissionsgemeinschaft und verbessert sich damit um rund 20 Prozent.

Illustration: Matthias Seifarth

↘ Flottenemissionen und -verbrauch

Der Volkswagen Konzern bekennt sich ausdrücklich zu den Zielen des Pariser Klimaabkommens, das die Begrenzung des weltweiten Temperaturanstiegs auf deutlich unter zwei Grad Celsius vorsieht. Als Beitrag zu diesem sogenannten „Zwei-Grad-Ziel“ konzentriert sich Audi unter anderem auf die Reduktion der CO₂-Emissionen seiner Fahrzeugflotte. Das Unternehmen hat auf Basis vorläufiger Werte seine CO₂-Flottenziele für Europa innerhalb der Volkswagen Emissionsgemeinschaft im Jahr 2020 übererfüllt. Mit rechnerisch 102,9 g/km⁶ verbesserte sich das Unternehmen um rund 20 Prozent gegenüber dem Vorjahresdurchschnitt (vorläufiger Wert 2019: 131 g/km). Der Flottenverbrauch in China (FBU) betrug im Jahr 2020 7,9 l/100 km⁷ (2019: 5,9 l/100 km).

⁶ vorbehaltlich der offiziellen Daten der EU-Kommission im jährlichen CO₂-Flottenmonitoring der VW Emissionsgemeinschaft

⁷ vorbehaltlich der offiziellen Veröffentlichung des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie (MIIT) im jährlichen CO₂-Flottenmonitoring

HELL
&

HÖRBAR

Foto: AUDI AG / Grafik: Colorpong



Für mehr Komfort

Text: Manfred Dittenhofer

Sehen und gesehen werden ist nicht alles. Auch der richtige Klang spielt bei den Autos von heute eine wichtige Rolle. Mit seinen neuesten Licht- und Soundtechnologien setzt Audi Zeichen in Sachen Design und Sicherheit. Die jüngsten Innovationen sorgen insbesondere dafür, dass Audi seinem Ziel – Mobilität insgesamt und Autos insbesondere komfortabler zu machen – ein großes Stück näherkommt.



Foto: AUDI AG

Audi e-tron Sportback 55 quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 24,0–21,6 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

↗ DAS AUDI LICHT – die Dunkelheit digital durchbrechen

Cesar Muntada, Stephan Berlitz und Dr. Werner Thomas haben eines gemeinsam, sie alle arbeiten bei Audi am Thema Licht. Ihr wichtigster Arbeitsplatz ist 120 Meter lang und völlig dunkel – der befahrbare unterirdische Lichtkanal im Audi Lichtassistentenzentrum der Technischen Entwicklung. Hier werden die neuesten Scheinwerfer- und Heckleuchtentechnologien entwickelt und erprobt. Audi und Licht – das ist Benchmark in der Automobilindustrie.



Cesar Muntada,
Leiter Lichtdesign bei Audi

Zu den markantesten Designmerkmalen eines Autos zählen Scheinwerfer und Heckleuchten. „Licht wird zum sichtbaren Ausdruck von Vorsprung durch Technik. Wir verleihen dem Auto damit ein unverwechselbares Gesicht und schärfen den Charakter von Modell und Marke“, erklärt Cesar Muntada, Leiter Lichtdesign bei Audi. Bahnbrechende Entwicklungen im Bereich der Lichttechnologie

hat Audi in den vergangenen Jahren immer wieder auf den Markt gebracht. Ein Beispiel: Der digitale Matrix LED-Scheinwerfer, der zum ersten Mal 2019 im Audi e-tron Sportback¹ gezeigt wurde.

Das richtige Licht zur richtigen Zeit

Scheinwerfer mit dieser verbauten DMD-Technik (Digital Micro-mirror Device) besitzen einen kleinen Chip mit etwa 1 Mio. Mikrospiegeln, die sich mithilfe elektrostatischer Felder bis zu 5.000-mal pro Sekunde kippen lassen. Dieser Chip zerlegt das Licht in winzige Pixel und ermöglicht erst diese neuartigen Projektionen, die auf der Wand oder dem Boden erscheinen können. Diese Technik arbeitet ähnlich wie bei einem Video-Beamer. Die Scheinwerfer leuchten die Straße hochauflösend aus und unterstützen die Fahrer_innen mit neuartigen Funktionen wie dem Spur- und Orientierungslicht, die beim Einhalten der Fahrspur helfen.

Dafür erzeugt das Spurlicht in Deutschland auf Autobahnen eine Art Lichtteppich vor dem Fahrzeug, der den eigenen Fahrstreifen hell ausleuchtet und sich beim Spurwechsel dynamisch dem neuen Fahrstreifen anpasst. Das Orientierungslicht zeigt zudem

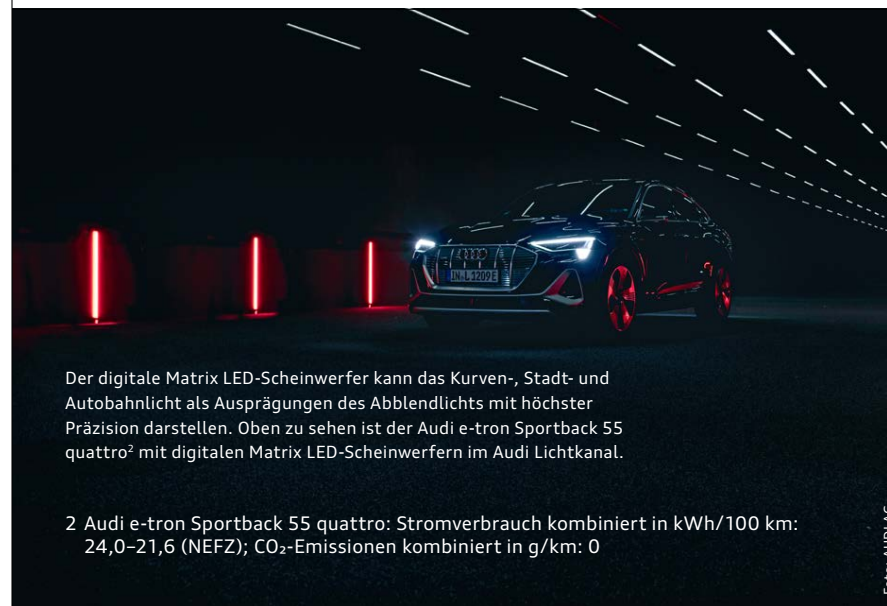
¹ Audi e-tron Sportback: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,3–20,9 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

mit dunkleren, vom Licht ausgesparten Verläufen vorausschauend die Position des Fahrzeugs an. So lässt sich in engen Fahrstreifen wie zum Beispiel in Baustellen die Position des eigenen Fahrzeugs in der Fahrspur besser einschätzen. Auch Fußgänger_innen in Fahrbahnnähe kann das System erkennen und kennzeichnet sie außerorts mit einem Markierungslicht.

In der Entwicklung der Technologie zeigt sich, wie Audi seine Verantwortung für die Wahrnehmung von allen Verkehrsteilnehmer_innen übernimmt. Stephan Berlitz, Leiter Entwicklung Licht: „Die Bedeutung der Lichttechnik befindet sich in einem grundlegenden Wandel, die Perspektive erweitert sich: von der fahrer_innenzentrierten Sicherheit bis hin zur umfassenden Außenkommunikation – Stichwort Car-to-X, also die Vernetzung des



Stephan Berlitz,
Leiter Entwicklung Licht



Der digitale Matrix LED-Scheinwerfer kann das Kurven-, Stadt- und Autobahnlicht als Ausprägungen des Abblendlichts mit höchster Präzision darstellen. Oben zu sehen ist der Audi e-tron Sportback 55 quattro² mit digitalen Matrix LED-Scheinwerfern im Audi Lichtkanal.

² Audi e-tron Sportback 55 quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 24,0–21,6 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Fahrzeugs mit anderen Verkehrsteilnehmenden und der Umwelt.“ Der Datenaustausch soll die Verkehrssicherheit erhöhen und die Effizienz des Verkehrsflusses stärken. Im Rahmen der gesetzlichen Regelungen könnte ein Audi mithilfe von Lichtprojektionen bald auf Gefahrenquellen hinweisen.

Personalisierung dank organischer Leuchtdioden

Im Heck des neuen Audi Q5 und Audi Q5 Sportback kommen auf Wunsch digitale OLED-Heckleuchten zum Einsatz. OLED steht für Organic Light Emitting Diode: Mit organischen Leuchtdioden war Audi bereits 2016 Pionier. Die Digitalisierung leitet nun ein neues Zeitalter ein, denn die Technik könnte für noch mehr Sicherheit im Straßenverkehr sorgen.

Durch die erhöhte Segmentierung der digitalen OLEDs lassen sich erstmals unterschiedliche Schlusslichtdesigns realisieren. Beim Kauf des Audi Q5 können die Kund_innen zwischen drei Schlusslichtsignaturen wählen.

Das Licht der digitalen OLEDs ist extrem homogen. Es lässt sich stufenlos dimmen und erreicht einen sehr hohen Kontrast. Da die Leuchteinheit keine Reflektoren, Lichtleiter oder ähnliche Optiken benötigt, ist sie sehr effizient, dabei leicht und flach im Verbau.

Auch für das Audi Design eröffnen sich ganz neue Welten: Durch die digitale OLED-Technologie werden die Heckleuchten in Zukunft zu regelrechten Displays, mit deren Hilfe die Perspektiven für Gestaltung, Personalisierung, Kommunikation und Sicherheit enorm erweitert werden.



Dr. Werner Thomas,
Projektverantwortlicher OLED-Technologie



Fotos: AUDI AG

In einer Rückleuchte des Audi Q5 kommen drei Panels zum Einsatz, die jeweils sechs OLED-Segmente integrieren. Diese sind nun beliebig aktivierbar und stufenlos in der Helligkeit regelbar. Unten zu sehen ist die optionale Annäherungserkennung durch Aktivierung aller OLED-Segmente.

Die im neuen Audi Q5 optionale Annäherungserkennung sorgt dafür, dass alle OLED-Segmente aktiviert werden, sobald sich Verkehrsteilnehmer_innen von hinten auf weniger als zwei Meter nähern. Somit wird die sichtbare Fläche vergrößert und die Wahrnehmbarkeit erhöht.

Dr. Werner Thomas, Projektverantwortlicher für die OLED-Technologie, erklärt: „Dank der geringen Einbautiefe und der Möglichkeit flexibler Oberflächen muss sich die OLED-Technik perspektivisch nicht auf zwei Heckleuchten beschränken: Das gesamte Heck könnte zu einem Display werden.“ Die Zulassung durch den Gesetzgeber vorausgesetzt, wäre so eine erweiterte Car-to-X-Kommunikation möglich.

Wie engagiert und erfolgreich Audi mit den Zulassungsbehörden zusammenarbeitet, zeigt die Entwicklung und Zulassung des Blinkers mit dynamischer Anzeige, den Audi als erster Automobilhersteller 2012 im Audi R8 auf den Markt gebracht hat. Er erhöht die Erkennbarkeit, vor allem in der Peripherie des Sichtfeldes der Verkehrsteilnehmenden, und ist zudem ein emotionales Lichtmerkmal.

Die Meilensteine in der Geschichte des Lichts bei Audi

- 1994 – Xenon-Scheinwerfer der zweiten Generation im Audi A8
- 2004 – LED-Tagfahrlicht im Audi A8 W12; Tagfahrlicht „Perlenkette“ als Leuchtenband im Audi A4
- 2008 – Voll-LED-Scheinwerfer im Audi R8; Angebot mittlerweile baureihenübergreifend
- 2012 – Blinklicht mit dynamischer Anzeige im Audi R8
- 2013 – Voll-LED-Scheinwerfer für die Kompaktklasse im Audi A3; Audi Matrix LED-Scheinwerfer mit adaptivem Fernlicht im Audi A8; EU bestätigt Audi als erstem Hersteller LED-Technik als Öko-Innovation
- 2014 – Laser als Zusatzfernlicht im Scheinwerfer im Audi R8 LMX
- 2016 – Erste OLED-Heckleuchten im Audi TT RS
- 2019 – Digitale Matrix LED-Scheinwerfer (DML) im Audi e-tron³ und Audi e-tron Sportback¹
- 2020 – Digitale Tagfahrlicht-Signaturen im Audi A3; digitale OLED-Technologie im Audi Q5

¹ Audi e-tron Sportback: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,3–20,9 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

³ Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8–21,4 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Foto: AUDI AG

➤ DER SOUND – mehr als Geräusche

Besucht man Dr.-Ing. Stephan Gsell und Rudolf Halbmeir in ihrem Reich, glaubt man sich in einem Musikstudio. Allerdings ist der Künstler vor dem Mikrofon in der Technischen Entwicklung von Audi kein Musiker, sondern ein Audi e-tron GT quattro⁴.

Gsell und Halbmeir sind Sounddesigner, ihr Arbeitsplatz ist das Soundlabor von Audi. Dessen Wände reflektieren den Schall kaum, der Boden dagegen besteht aus einem üblichen, schallreflektierenden Asphaltbelag. In dieser Umgebung programmieren die Ingenieure die „Stimme“ des Audi e-tron GT⁴.

„Wann ist der Klang angenehm? Welche Klangfarbe passt zu einem Auto? Wie klingt der perfekte Sound für einen elektrisch angetriebenen Audi? Mit solchen Fragen beschäftigen wir uns im Soundlabor“, erläutert Stephan Gsell.

⁴ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Foto: AUDI AG

Dr.-Ing. Stephan Gsell (links) und Rudolf Halbmeir, Audi Sounddesigner

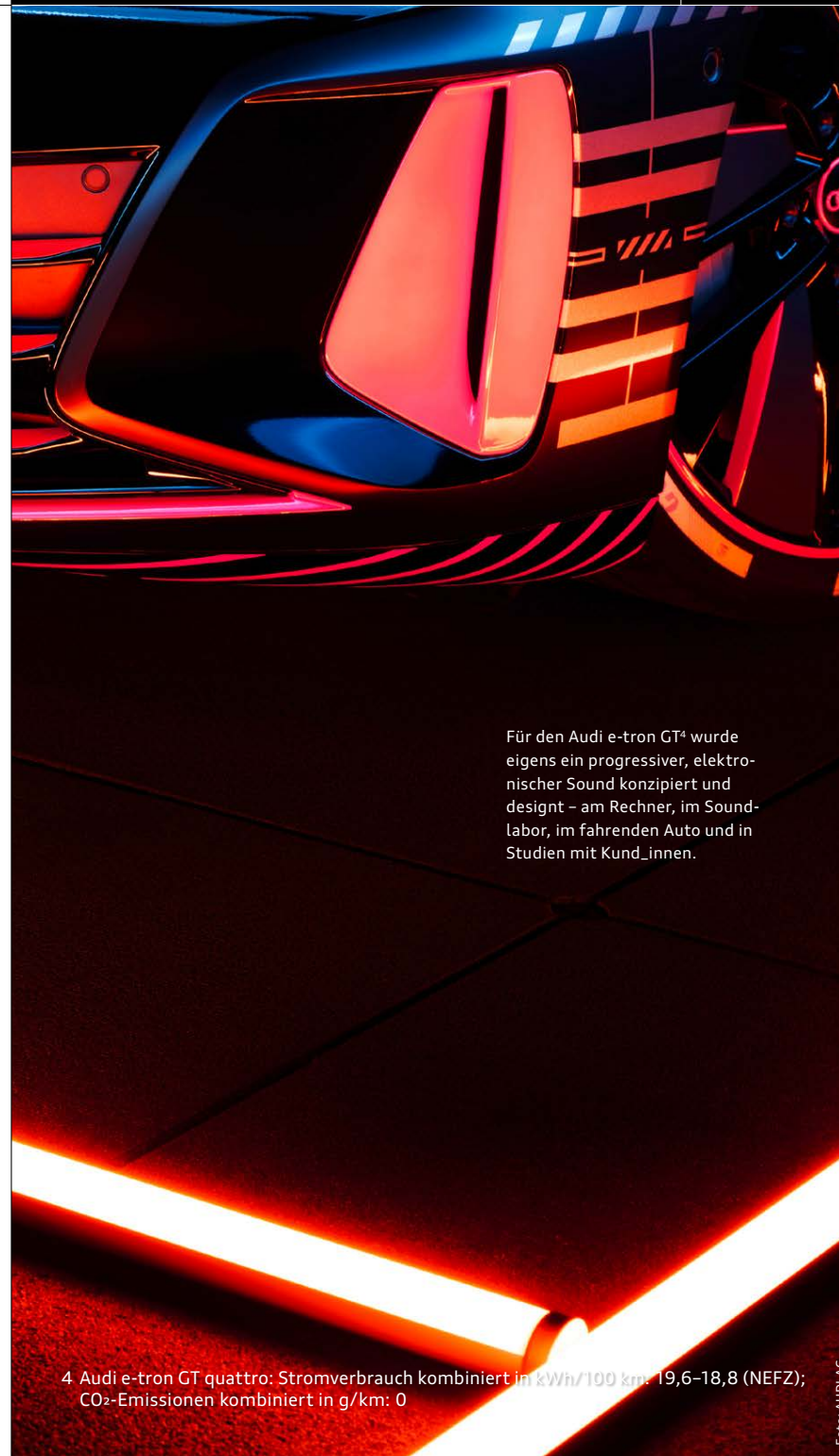
Progressive E-Sounds für Sicherheit

Jedes Elektrofahrzeug muss durch ein Soundgeräusch auf sich aufmerksam machen – so sieht es die EU-Verordnung R138 vor. Der Grund: Fußgänger_innen und Radfahrer_innen könnte es schwerfallen, die besonders bei niedrigen Geschwindigkeiten flüsterleisen Elektroautos zu hören. Der Klang eines Verbrennungsmotors ist – so haben Menschen es gelernt – auch ein akustisches Warnsignal. Mit der Verordnung sollen somit auch die Belange von sehbehinderten Menschen berücksichtigt werden.

Die EU-Verordnung gilt für alle Elektro- und Hybridfahrzeuge. Ein sogenanntes AVAS – Acoustic Vehicle Alerting System – kann dazu beitragen, Unfälle insbesondere mit Fußgänger_innen und Radfahrer_innen zu verhindern. Dazu simuliert es Geräusche zwischen dem Anfahren und dem Erreichen einer Geschwindigkeit von 20 Stundenkilometern wie auch beim Rückwärtsfahren. Vorgeschrieben sind bei zehn Stundenkilometern unter anderem ein Gesamtpegel von



Foto: AUDI AG



Für den Audi e-tron GT⁴ wurde eigens ein progressiver, elektrischer Sound konzipiert und designt – am Rechner, im Soundlabor, im fahrenden Auto und in Studien mit Kund_innen.

4 Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Foto: AUDI AG

mindestens 50 Dezibel, bei 20 Stundenkilometern mindestens 56 Dezibel. Zum Vergleich: Leise Radiomusik oder Vogelgezwitscher haben eine Lautstärke von rund 50 Dezibel, die Zimmerlautstärke eines Radios misst 55 Dezibel. Ein Benzin- oder Dieselfahrzeug wird beim Vorbeifahren mit einem Geräuschpegel von etwa 70 Dezibel gemessen.

Ein E-Fahrzeug ist bei niedrigen Geschwindigkeiten also immer noch sehr viel leiser als ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor. Ab über 20 Stundenkilometern sind die Abrollgeräusche der Reifen gut wahrnehmbar. Daher ist der künstliche Sound für E-Autos nicht mehr vorgeschrieben und wird langsam ausgeblendet. Ab etwa 50 bis 60 Stundenkilometern ist er dann nicht mehr hörbar.

Ein Klang sagt mehr als 1.000 Worte

Wie aber klingt ein elektrischer Audi? Schließlich soll er Fußgänger_innen mit dem akustischen Signal nicht nur zeigen: „Hallo, hier komme ich“, sondern durch die Modulation des Sounds auch signalisieren, dass er beschleunigt oder abbremst.

Sounddesigner Rudolf Halbmeir erklärt: „Wir nutzen hierfür zum einen verschiedene Lautstärken, aber auch eine sich verändernde Frequenz. Der Außensound vom Audi e-tron GT⁴ besteht etwa aus über 30 verschiedenen Tonspuren, die übereinandergelegt werden können. Je nach Fahrsituation werden unterschiedliche Spuren, im Mittel 15 Spuren gleichzeitig, in unterschiedlicher Lautstärke abgespielt. Denn gleichbleibende Töne speichert das Gehirn schnell als ‚normales‘ Hintergrundgeräusch, darunter leidet die Aufmerksamkeit.“

4 Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Die Außenlautsprecher des Audi e-tron GT⁴ sitzen im vorderen Bereich des Autos sowie im Heck.

⁴ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Foto: AUDI AG

Audi e-tron GT⁴

Innen- und Außensound

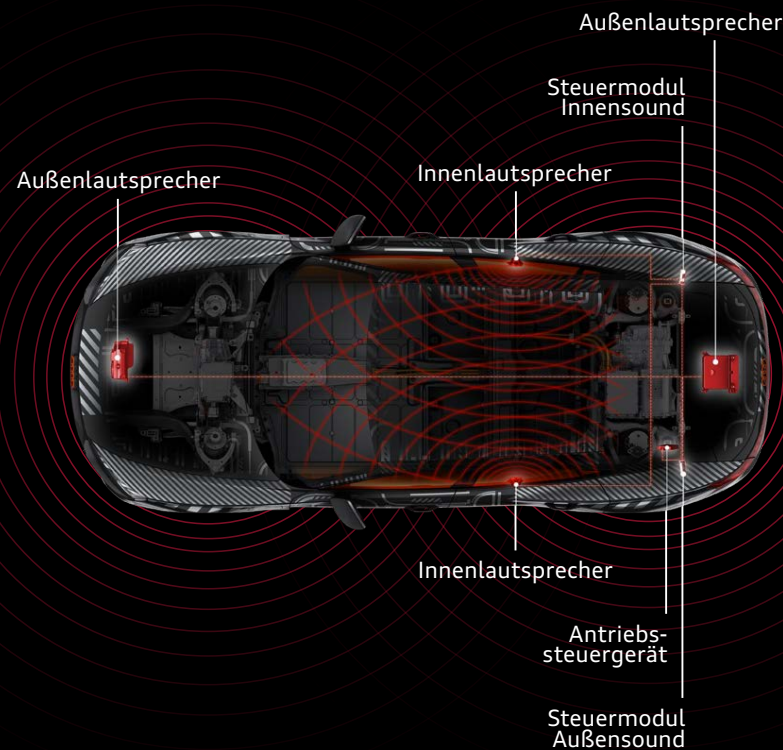


Foto: AUDI AG

Neben dem gesetzlich vorgeschriebenen Passant_innenschutz-sound AVAS steht für den Audi e-tron GT⁴ optional ein Soundpaket mit verbessertem Außenklang und einem emotionalen Innensound zur Verfügung. Damit ist der Audi e-tron GT⁴ das erste elektrisch angetriebene Modell von Audi, bei dem Kund_innen ihr Hörerlebnis selbst wählen können.

⁴ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Zwei im Gepäckraum verbaute Steuergeräte und Verstärker generieren den Außen- und den Innensound. Der vordere Außenlautsprecher wird ergänzt durch ein Pendant im Heck sowie zwei Lautsprecher für den Innensound, die in den hinteren Türen integriert sind.

Im Fahrdynamiksystem Audi drive select lässt sich einstellen, wie der E-Sound erklingen soll. Im Modus efficiency beschränkt er sich auf den AVAS-Warnklang, bei dem im Wesentlichen der vordere Lautsprecher einen zum Fahrzeug passenden Klang bis etwa 50 bis 60 Stundenkilometer abspielt. Das Profil comfort bringt zusätzlich den hinteren Außenlautsprecher ins Spiel. Darüber hinaus bleibt der Außensound bis über 200 Stundenkilometer aktiv, weil er auch als Untermalung des Fahrgeräusches im Innenraum dient. Im Modus dynamic werden beide Außenlautsprecher eingesetzt, jetzt kommt auch der Innensound für ein dynamisches Fahrerlebnis bis zur Höchstgeschwindigkeit hinzu.

Denn: Nicht nur die Außengeräusche sind wichtig. Auch im Innenraum muss der Klang stimmen. Beim Audi e-tron GT⁴ passt die Klangwirkung perfekt zur Identität des Fahrzeugs: leise Töne für komfortables Gleiten, leidenschaftlicher Sound für das Erleben von elektrischer Leistung.

⁴ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 19,6–18,8 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Foto: graupaase



Foto: graupaase

Oben: Lamborghini Sián Roadster: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 18,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 447 (WLTP)

Unten: Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2-19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Die Zukunft des High-Performance-Segments

Text: Dorothea Kauf

Großer Imagewert und wichtiger Beitrag zur Profitabilität – das High-Performance-Segment hat eine besondere Bedeutung für Audi. Doch wie reagiert es auf die automobilen Megatrends Elektrifizierung und Hybridisierung? Sie scheinen im Konflikt mit Leichtbau, Performance und dem emotionalen Sound der Verbrenner zu stehen. Maurizio Reggiani, Entwicklungschef von Automobili Lamborghini S.p.A., und Julius Seebach, Geschäftsführer der Audi Sport GmbH, erklären, wie sie damit umgehen. Zwei Männer, zwei Autos, zwei Ansätze.

Elektrifizierung für Supersportler



Sant'Agata Bolognese



Foto: graupaase

Wenn es der Terminplan von Maurizio Reggiani zulässt, nimmt sich der Technikchef von Automobili Lamborghini eine kleine Auszeit. Dann geht er die paar Schritte von seinem Büro ins MUDETEC, das hauseigene Museum der Marke mit dem Stier im Logo. Hier steht nicht nur das Erbe der früheren Entwicklungsleiter. Hier kann Reggiani auch die Zukunft spüren.

Neben Legenden der Vergangenheit – wie dem Miura, in dem Lamborghini erstmalig einen quer verbauten V12 Heckmotor einsetzte – stehen Konzeptfahrzeuge wie der Terzo Millennio. Die Studie gibt einen Ausblick auf mögliche Lamborghini der Zukunft: rein elektrisch, mit Radnabenmotoren und Nanoenergiespeichern, die sich in die Karosserie integrieren.



Blick in die Vergangenheit: Im Miura setzte Lamborghini erstmalig einen quer verbauten V12 Heckmotor ein.

Foto: graupaase



Foto: graupa pause

„Der Terzo Millennio definiert das Konzept Supersportwagen komplett neu“, sagt Reggiani. „Zu Beginn seiner Entwicklung habe ich mich wie ein Kind gefühlt, das einen Stein über die Wasseroberfläche hüpfen lässt und gespannt zusieht, wie weit er kommt.“ Der Terzo Millennio sei das gewagteste Konzept eines elektrischen Lamborghini, das er sich aktuell vorstellen könne. Wann es Realität wird? „Ich verstehe dieses Concept Car als eine Zielflagge in einer weiter entfernten Zukunft – deshalb auch der Name Terzo Millennio: drittes Jahrtausend“, erklärt Reggiani. „Auf dem Weg dahin gibt es viele Meilensteine.“



Foto: graupa pause



Foto: graupa pause

Sián, Stier der Superlative

Ein solcher Meilenstein steht auf dem Vorplatz des Museums in Sant'Agata Bolognese: der Lamborghini Sián Roadster¹. Ein Stier der Superlative. Angefangen beim visionären Design – bis hin zu seiner Kraft. Mit 819 PS Systemleistung ist der Sián¹ der leistungstärkste Serien Lamborghini aller Zeiten. Dank intelligenter Materialien hat er ein besonders geringes Leistungsgewicht² und die beste Beschleunigung unter allen Lamborghini mit Straßenzulassung.

Der Sián¹ ist ein Automobil gewordenenes Statement. Sein Design polarisiert. Sein Name – aus dem bologneser Dialekt übersetzt

¹ Lamborghini Sián Roadster: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 18,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 447 (WLTP)

² Leistungsgewicht beschreibt die Leistung (in PS oder kW) in Relation zum Fahrzeuggewicht (in kg).



Foto: graupa pause

Der Sián¹ ist der leistungstärkste Serien Lamborghini aller Zeiten und gleichzeitig der erste elektrifizierte. Im Cockpit informiert eine Anzeige über den Ladezustand seiner Energiespeicher.

„Blitz“ – ist ein erster Hinweis auf ein Novum unter der Haube. Er ist der erste elektrifizierte Lamborghini, ein Mildhybrid. Von außen ist davon nicht viel zu sehen. Durch die gläserne Motorabdeckung schimmert ein V12 Motor¹. „Dieses Auto muss man spüren, um es zu verstehen“, sagt Reggiani und schwingt sich in die Sportsitze für eine Erprobungstour.

Neue Technologie: Superkondensatoren

Keine halbe Fahrstunde nördlich des Firmensitzes hat der Entwicklungschef sein Ziel erreicht: das Autodromo di Modena, die Haus- und Hofteststrecke der Marke. Hier zeigt der Sián¹, was in ihm steckt. Kaum hat er sich an der Startlinie bereit gemacht, schießt der Lamborghini nach vorn, wie von einem Katapult beschleunigt. Nach 2,8 Sekunden ist er auf 100 km/h¹. Die Beschleunigung: brachial. Das Schalten der Gänge? Nicht spürbar.

Im Getriebe sitzt ein 34 PS starker 48-Volt-Elektromotor, der für die stufenlose Beschleunigung und verbesserte Durchzugskraft

Auf der Rennstrecke zeigt Technikchef Maurizio Reggiani, was im Lamborghini Sián Roadster¹ steckt.



Foto: graupa pause



Foto: graupa pause

¹ Lamborghini Sián Roadster: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 18,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 447 (WLTP)



sorgt. Die Energie für den E-Motor kommt aus Superkondensatoren, eine besondere Form von Stromspeichern. Sie sind bei gleichem Gewicht rund dreimal leistungstärker als Lithium-Ionen-Batterien und auch unter hoher Belastung langlebiger.¹

Neue Regeln aufstellen

„Diese Technologie in Serie zu bringen, ist für uns ein wichtiger Schritt auf dem Weg der Elektrifizierung“, so Reggiani. „Für unsere Kund_innen spielt Beschleunigung und damit auch das Leistungsgewicht eine große Rolle. Schwere Batterien stehen dazu im Widerspruch.“ Deshalb gehe Lamborghini einen anderen Weg. Superkondensatoren sind circa dreimal leichter als Lithium-Ionen-Batterien mit gleicher Kapazität. Eine optimale Lösung, um die Gene des Supersportwagens ins Zeitalter der E-Mobilität zu überführen. „Lamborghini war schon immer ein Provokateur. Wir folgen nicht bestehenden Lösungen. Wir stellen neue Regeln auf – das ist auch bei der E-Mobilität so.“

Der Mildhybridantrieb im Sián¹ dient zwar vorerst nur der besseren Beschleunigung, aber er beweist: Fahrspaß und Elektrifizierung, geringes Leistungsgewicht und hohe elektrische Leistung sind keine Gegensätze. Die nächste Challenge: eine Plug-in-Hybridarchitektur für die Supersportwagen einführen. Und das, ohne an Fahrspaß oder Leistung einzubüßen. „Wir werden den emotionalen V12 Motor mit einem elektrischen Antrieb verbinden“, sagt Reggiani. Das senke den CO₂-Ausstoß und ermögliche teilelektrisches Fahren. Gleichzeitig müssten die Kund_innen nicht auf den emotionalen, traditionellen Klang der zwölf Zylinder verzichten.

¹ Lamborghini Sián Roadster: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 18,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 447 (WLTP)

Forschung für die Zukunft

Für den Einsatz in Supersportwagen müssen zukünftige Lithium-Ionen-Batterien mehr Energie pro Kilogramm liefern. Nur leichte Batterien sorgen dafür, dass die Performance nicht zu stark beeinflusst wird. „Dabei profitieren wir als Teil von Audi und Volkswagen von der Forschung im Konzern. Hier werden unterschiedliche Batterietechnologien für alle Marken zentral evaluiert.“



Im Exterieurdesign des Sián¹ finden sich die für Lamborghini typischen Hexagonformen wieder.

Das Thema Superkondensatoren treibt der Hersteller in Kooperation mit dem Massachusetts Institute of Technology (MIT) voran. Gemeinsam meldeten sie 2019 ein Patent für innovative synthetische Werkstoffe an, Grundlage für eine neue Generation von Superkondensatoren. In einer weiteren Kooperation werden neue Konstruktionsprinzipien erforscht. Durch sie soll es möglich werden, dass die Materialien von Hochleistungsbatterien in die Fahrzeugstruktur integriert werden, so wie beim Konzeptfahrzeug Terzo Millennio.

Mit seinen Plänen zur Elektrifizierung führt Lamborghini das Segment der Supersportwagen in die Zukunft. Maurizio Reggiani verspricht: „Wir haben den Terzo Millennio als unser langfristiges Ziel klar vor Augen.“

¹ Lamborghini Sián Roadster: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 18,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 447 (WLTP)

Das lineare Design des Lamborghini Sián Roadster¹ steht sinnbildlich für optimierte aerodynamische Effizienz und technologische Innovation.



¹ Lamborghini Sián Roadster: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 18,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 447 (WLTP)

Foto: graupaase



Maurizio Reggiani



Foto: graupaase

Maurizio Reggiani
Chief Technical Officer bei Lamborghini

Maurizio Reggiani (62) ist seit 2006 Chief Technical Officer von Lamborghini, wo er für die Entwicklung langfristiger Strategien zuständig ist, unter anderem in den Bereichen Karosserie- und Fahrwerkstechnologien, Antriebe, Aufhängung und Elektronik. Seit Januar 2011 leitet er auch das Centro Stile Lamborghini, 2013 übernahm er zusätzlich die Verantwortung für den Motorsportbereich. Unter der Führung von Maurizio Reggiani brachte Lamborghini den Aventador und den Huracán auf den Markt und stieg mit dem Urus in das Super-SUV-Segment ein.

Erfolgreich in der Krise

Im Geschäftsjahr 2020 lieferte Automobili Lamborghini 7.430 Autos weltweit aus. Das entspricht einem Rückgang von nur neun Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Dieser begründet sich durch den pandemiebedingten 70-tägigen Produktionsstopp im Frühjahr. Dagegen wurden in der zweiten Jahreshälfte Rekordzahlen erzielt, die dem Unternehmen hinsichtlich der Auslieferungen an Kund_innen das beste Halbjahr der Firmengeschichte bescherten. Für 2021 ist bereits mehr als die Hälfte der Produktionskapazitäten ausgelastet.



Ducati

Der Lamborghini Sián¹ inspiriert nicht nur die künftigen Elektroautos der Marke mit dem Stier im Logo. Er war auch das Designmodell für die Ducati Diavel 1260 Lamborghini, ein einzigartiges Motorrad, das aus der Kooperation der beiden italienischen Marken von Audi hervorgegangen ist. Im November 2020 entstand die Ducati Diavel 1260 Lamborghini in Zusammenarbeit dieser beiden renommierten Marken, die ihre Wurzeln in der Emilia-Romagna, dem italienischen „Motor Valley“, haben.



Foto: Ducati Motor Holding S.p.A.

Stil, Hochwertigkeit, Leistung und Vertrauen sind die Kernwerte der Marke Ducati. Ducati Motorräder sind der pure Ausdruck exquisiter Ingenieurskunst, unverwechselbaren Designs und vor allem großer Leidenschaft. Die Essenz italienischen Stils

findet sich in den Linien dieser Motorräder, die Leichtigkeit, Technologie und Leistung in den Dienst der Motorradfans stellen, die auf ein unvergessliches Erlebnis auf zwei Rädern brennen.

Qualität auf höchstem Niveau, ständige Innovation und Engagement für die Sicherheit der Fahrer_innen sind nur einige der Qualitäten, die Ducati Motorräder auszeichnen und die Entwicklung jedes neuen Produkts bestimmen. Ausgehend von der starken Basis seiner einzigartigen Geschichte und Tradition nimmt Ducati Kurs auf sein ambitioniertes Ziel, sich als begehrteste Marke leistungstarker Zweiradprodukte zu etablieren.

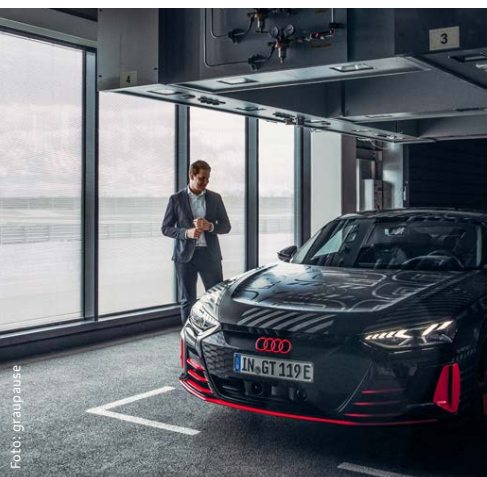
¹ Lamborghini Sián Roadster: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 18,5 (WLTP); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 447 (WLTP)

Die elektrische Revolution



Neuburg
an der Donau

Zur gleichen Zeit, rund 600 Kilometer weiter nördlich. Julius Seebach macht sich auf den Weg zu seinem nächsten Termin. Seit 2019 ist er Geschäftsführer der Audi Sport GmbH, pendelt zwischen dem Hauptsitz der Gesellschaft in Neckarsulm und dem Firmensitz der Konzernmutter Audi in Ingolstadt. Sein liebster Reisebegleiter zurzeit: ein flacher Gran Turismo mit vier feurig roten Ringen. 646 Pferdestärken (475 kW) bringt der Viertürer im Boost-Modus auf die Straße. In 3,3 Sekunden ist er von 0 auf 100 km/h. Nie zuvor brachte Audi Sport ein leistungsstärkeres Serienmodell auf den Markt.³



Nicht nur deshalb ist dieser Wagen eine Revolution. Er ist auch das erste vollelektrische RS-Modell. Seebach ist sichtlich stolz: „Audi Sport steht für High Performance. Mit dem RS e-tron GT³ übertragen wir die RS-Gene ins E-Zeitalter. Damit sind wir der erste deutsche Premiumhersteller

³ Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Performance und Elektrifizierung: Der Audi RS e-tron GT³ zeigt, dass das kein Widerspruch sein muss.

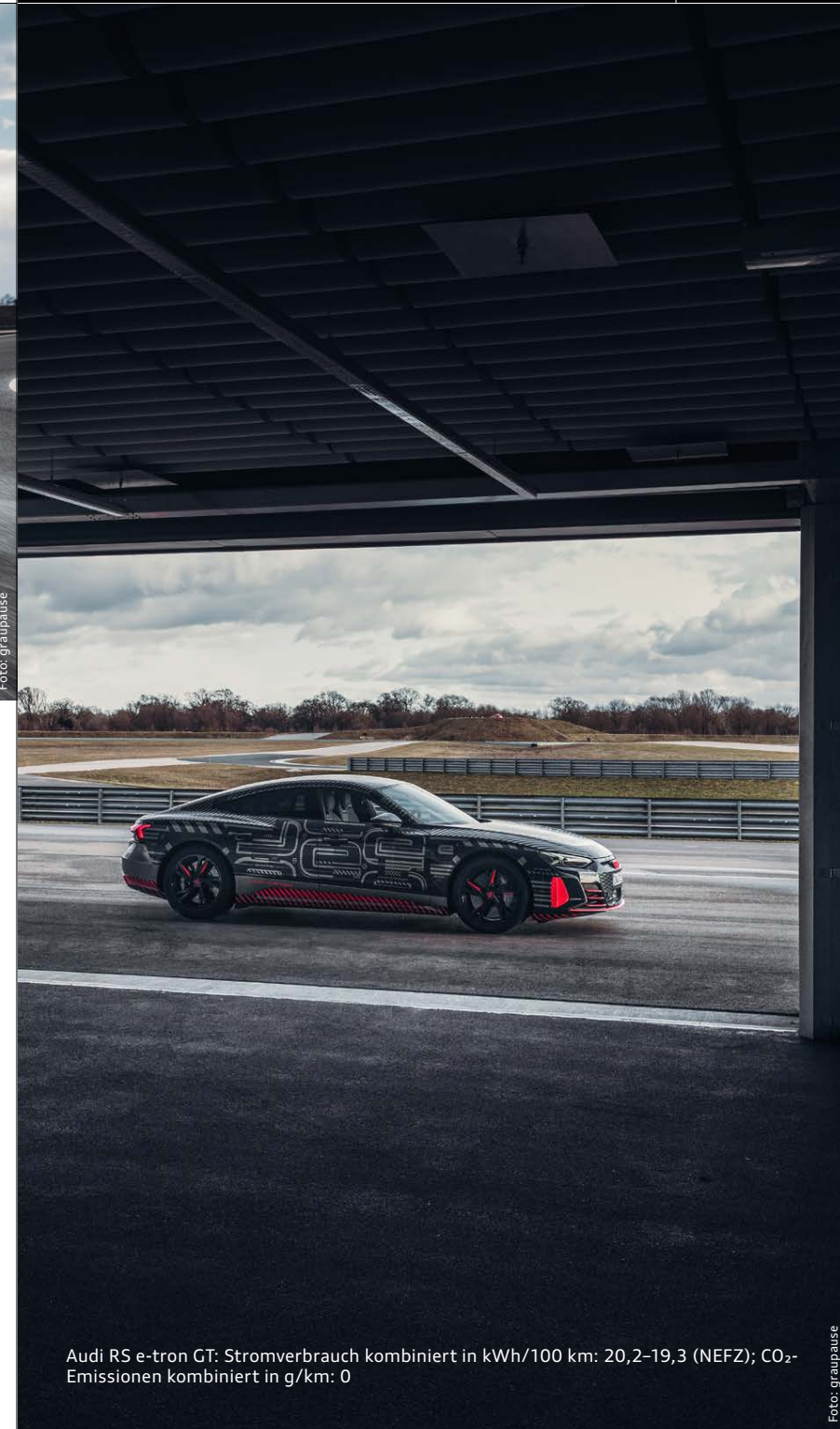


im Wettbewerb, der ein rein elektrisches High-Performance-Modell in Serie anbietet.“

Neue Dimension von RS

An seine erste Probefahrt mit dem Neuen erinnert sich Seebach noch gut: „Ich war skeptisch, gespannt und erwartungsvoll zugleich.“ Schon nach der ersten Runde habe ihn der RS-Stromer überzeugt. „Ich bin ausgestiegen und hatte das Gefühl: Hier passiert etwas Neues. Und es wird genial!“ Performance und Elektrifizierung? Für Seebach ist das kein Widerspruch. Im Gegenteil: „Es ist die perfekte Ergänzung. Elektrifizierung macht unser Portfolio zukunftssicher. Und sie wird unsere Kund_innen begeistern, denn sie bietet ganz neue Dimensionen für ein sportliches Fahrerlebnis.“

³ Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Foto: graupa pause



Foto: graupa pause

Mit der Fahrdynamik von E-Autos will Seebach zukünftig Audi Sport Kund_innen begeistern.

Seit einigen Wochen fährt er den RS e-tron GT³ und hat die Qualität eines E-Autos erst richtig kennengelernt: „Ich liebe den satten Sound des V8 Biturbo im RS 6⁴. Doch jetzt – beim elektrischen GT – nehme ich das Fahren noch intensiver wahr.“ Auch die Alltagstauglichkeit überzeugt ihn. Egal ob Businessmeeting, Wochenendeinkauf oder ein Ausflug mit seiner Familie – der RS e-tron GT³ sei immer die richtige Wahl. Eleganz, Dynamik und Fahrspaß – das verbindet dieses E-Modell auf einzigartige Weise.

Elektrisch – auch im Motorsport

Heute haben Geschäftsführer und GT³ ein besonderes Ziel: den Hauptsitz von Audi Motorsport in Neuburg an der Donau. Seit März 2019 bündelt die Audi Sport GmbH zusätzlich zu der Entwicklung der R- und RS-Modelle, dem Individualisierungsprogramm Audi exclusive und der Audi collection auch alle Motorsportaktivitäten der Vier Ringe. Als Geschäftsführer und Verantwortlicher von Audi Motorsport forciert Seebach die strategische Neuausrichtung im Motorsport.

3 Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0
4 Audi RS 6 Avant: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,6–11,5 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 265–263 (NEFZ)



Foto: graupa pause

Understatement gepaart mit souveräner Leistung – der RS e-tron GT³ ist ein wichtiger Imageträger für die Vier Ringe.

Seit 2014 setzen die Vier Ringe mit der Formel E auch im Motorsport auf elektrisches Fahren. Hier hat das Unternehmen wichtige Erkenntnisse für die E-Mobilität in der Serienentwicklung gesammelt. Jetzt stellt sich Audi neuen Herausforderungen. Bald soll sich der neueste Prototyp beweisen: Sein alternatives Antriebskonzept kombiniert erstmals einen elektrischen Antriebsstrang mit einer Hochvoltbatterie und einem hocheffizienten Energiewandler. Mit diesem Fahrzeug wird Audi bei der Wüstenrallye Dakar antreten. Einmal mehr geht es darum, Pionier im Motorsport zu sein. Welche Bühne wäre da geeigneter als eine der härtesten Rallyes der Welt? „Dort entwickeln wir unter Extrembedingungen die Technologien für die Serie“, so Seebach.

Imageträger für die Marke

Bereits heute im Audi RS e-tron GT³ in Serie verfügbar: intelligentes Thermomanagement bei den E-Maschinen. Es sorgt für eine hohe Reproduzierbarkeit der Leistung. So ist sportliche Beschleunigung ohne Leistungsverlust jederzeit und mehrfach möglich. Luftfederung, geregelte Dämpfung und Allradlenkung bieten den nötigen Komfort für Reisen. Eine Reichweite von über 450 Kilometern und kurze Ladestopps dank Hochleistungsladen mit 270 kW machen den Gran Turismo langstreckentauglich.³ „Das ist Understatement gepaart mit souveräner Leistung“, erklärt Seebach. „Der RS e-tron GT³ ist stets leistungsbereit und bis in die Haarspitzen elektrisierend.“ Dieser elektrische Audi muss nichts beweisen. Aber er kann, wenn er soll.

3 Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Und dass er kann, das zeigt die erste Gerade nach dem Ortsausgang von Ingolstadt. Stufenlos beschleunigt der Sportler auf die hier erlaubten 100 Stundenkilometer. Einmal den E-Schub voll auskosten – zumindest kurz, dann kommt schon die erste Kurve. Doch auch hier bringt der GT³ die Leistung auf die Straße. Denn die Batterie im Fahrzeugunterboden sorgt für einen niedrigen Schwerpunkt. Mit dieser optimalen Straßenlage nimmt das Coupé die Kurve sportlich. Julius Seebach: „Die Dynamik des RS e-tron GT³, seine Präzision und seine hohe Effizienz machen ihn zu einem Imageträger und charakterstarken Vorreiter, der die Zukunft der Marke Audi prägt.“

Drei Stufen der Elektrifizierung

Wie diese Zukunft aussieht? Elektrifiziert! Da ist sich Seebach sicher. Doch es wird unterschiedliche Stufen geben: „Schon heute bieten wir den Audi RS 6 Avant⁴, RS 7 Sportback und RS Q8 mit Mildhybridtechnologie auf Basis eines 48-Volt-Bordnetzes an.“ Das erhöht Komfort und Effizienz. Bei den RS-Modellen bedeutet der elektrische Riemen-Starter-Generator dieser Technologie auch ein Extra an Performance beim Anfahren. Audi ist der erste Hersteller, der diese Technologie im High-Performance-Segment in Serie gebracht hat.

Ein weiterer Schritt werden in Zukunft auch Performance-Plug-in-Hybride sein. Sie bieten die Möglichkeit des rein elektrischen Fahrens gepaart mit einem Verbrennungsmotor. Rein elektrische Modelle werden das Portfolio komplettieren.

Diese Elektrifizierungsstrategie bildet die Grundlage für die Zukunftsfähigkeit der Audi Sport Modelle. Wird also bald jeder RS nur noch mit Ladekabel ausgeliefert? „Wir möchten unseren Kund_innen in jedem Segment das passende Modell anbieten“, sagt Seebach und verspricht: „Wir werden auch in Zukunft noch Modelle mit Verbrenner auf den Markt bringen. Stück für Stück werden wir sie mit der Emotionalität und Performance anreichern, die uns der E-Antrieb bietet. Der RS e-tron GT³ zeigt, wie leidenschaftlich die Mobilität der Zukunft sein kann.“

3 Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0
4 Audi RS 6 Avant: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,6–11,5 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 265–263 (NEFZ)

Hochleistungsladen mit bis zu 270 kW Ladeleistung sorgt für kurze Pausen.

Audi RS e-tron GT: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 20,2–19,3 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



Julius Seebach



Foto: graupaase

Julius Seebach
Geschäftsführer der Audi Sport GmbH

Julius Seebach (37) begann seine Laufbahn 2015 bei der AUDI AG. Seit 2017 in der Audi Sport GmbH tätig, wurde er am 1. Mai 2019 zum Geschäftsführer ernannt. Unter seiner Ägide realisierte die Tochtergesellschaft der AUDI AG die größte internationale Modelloffensive ihrer Geschichte, forcierte die Elektrifizierungsstrategie und bündelte sämtliche Motorsportaktivitäten der Marke Audi unter einem Dach. Zusätzlich übernahm Seebach zum 1. Dezember 2020 die Verantwortung für den Audi Motorsport.

Rekordjahr

Mit mehr als 29.300 ausgelieferten R- und RS-Modellen erzielte die Audi Sport GmbH 2020 trotz der Coronapandemie ein Rekordjahr. Das ist ein deutliches Plus von mehr als 16 Prozent gegenüber dem Vorjahr. Erst kürzlich vollzog die Audi Sport GmbH die größte Modelloffensive ihrer Geschichte. Mit 13 R- und RS-Modellen bietet sie das jüngste und größte Portfolio aller Zeiten an. Ab dem 1. März 2021 verantwortet Dr. Sebastian Grams das Serienangebot der Audi Sport GmbH. Julius Seebach forciert verstärkt die strategische Neuausrichtung der Motorsportaktivitäten.

Foto: graupaase

SYNERGIEN SYNERGIEN



Harte Fakten

bei Software schaffen

Text: Pauline Böttcher

Software gewinnt einen zentralen Stellenwert, auch in der Automobilindustrie. Die markenübergreifende Car.Software Organisation bündelt im Volkswagen Konzern alle Aktivitäten zur Softwareentwicklung im Fahrzeug und ermöglicht Konzernsynergien.

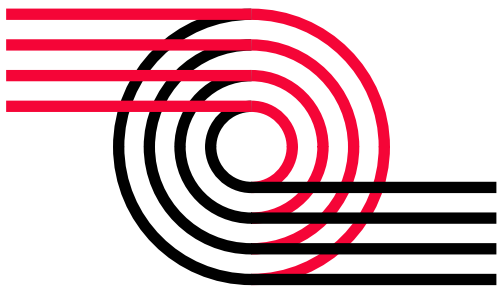


Software wird wettbewerbsdifferenzierend



Fällt der Begriff des „mobilen Endgeräts“, denken die meisten Menschen wohl an Smartphones oder Tablets. Doch komplexer ist ein „Mobile Device“ mit vier Rädern: das Auto. Die vollvernetzten Audi Modelle bieten Kund_innen schon heute digitale Erlebnisse. Doch der Großteil der Digitalisierung im Fahrzeug trägt im Hintergrund „unsichtbar“ zu mehr Komfort und Effizienz bei. Diese Entwicklung schreitet rasant voran.

Was man von Smartphone & Co. schon lange kennt, wird immer mehr zur Anforderung im Automobil: stetige Aktualisierungen und neue Features und Funktionen – und das am besten ohne Werkstattbesuch. Möglich machen sollen dies Software-Updates over the air. Dabei können sich Audi Kund_innen jederzeit darauf verlassen, dass ihre persönlichen Daten sicher sind. Die Audi typischen Qualitätsstandards und Premiumsicherheitsanforderungen behalten vor allem auch in der digitalen Ära ihre Gültigkeit: Das Betriebssystem eines Autos und seine Vernetzung mit einer hochsicheren Datencloud werden immer mehr zum wettbewerbsdifferenzierenden Faktor. Deshalb gewinnt die Softwareentwicklung zunehmend an Bedeutung und Umfang.



↙
Software-
entwicklung
im
Mittelpunkt

Heute, da ein Audi unter anderem selbstständig das Halten der Spur und des Abstands zu anderen Verkehrsteilnehmenden meistert, bestehen Quellcodes aus rund 100 Mio. Zeilen Programmiersprache. So basiert zum Beispiel das Infotainment auf über 10 Mio. Zeilen Code, so viele, wie vor wenigen Jahren noch in einem gesamten Fahrzeug zu finden waren. Mit der Digitalisierung der Fahrzeuge steigen auch Komplexität und Kosten in der Entwicklung.

Um diese Veränderung aktiv mitzugestalten, denkt Audi die Technische Entwicklung neu. Wo früher im Produktentstehungsprozess insbesondere die Hardware des Fahrzeugs im Fokus stand, rückt nun die Entwicklung der Software in den Mittelpunkt. Im Hinblick auf die zunehmende Bedeutung organisiert Audi die Steuerung der Fahrzeugprojekte in den Baureihen und der Technischen Entwicklung nicht mehr nach Länge, Größe und Breite der Fahrzeuge, sondern schwerpunktmäßig nach dem Bordnetz. Diese Fokussierung schafft die Basis für Synergien mit der Car.Software Organisation.

Die Volkswagen Konzerntochter ist seit Anfang Juli 2020 operativ tätig und soll Software-Know-how konzernweit bündeln. Audi kann mit der Car.Software Organisation auf bereits 4.000 Softwareexpert_innen zurückgreifen.



↙ E³

2.0-Architektur

Zu Ende gedacht – die neuen Elektronikarchitekturen

Es ist nur eine kleine Abkürzung, doch für Audi und den Volkswagen Konzern ist es die Basis für die digitalen Innovationen der Zukunft: E³. Das steht für die End-to-End-Elektronik-Architektur. Sie ist vom Fahrzeug über das Backend bis zu den Schnittstellen bei Kund_innen – etwa dem Smartphone – ausgelegt.

Mit Start der operativen Tätigkeit der Car.Software Organisation wurde die Entwicklungsverantwortung der aktuellen E³-Architekturen an die Organisation übergeben. Parallel wird die neue E³-2.0-Architektur entwickelt – eine skalierbare Architektur, durch die Synergien über den Fahrzeuglebenszyklus erzielt werden können.

Car.Software Organisation: Entwicklung in fünf zentralen Bereichen

Die Car.Software Organisation konzentriert sich auf die Entwicklung von einheitlichen Softwarelösungen für alle Marken und Märkte im Konzern. Ein wesentlicher Bestandteil der Entwicklungsumfänge sind das Fahrzeug-Betriebssystem VW.OS und die Anbindung an die dazugehörige Volkswagen Automotive Cloud. Darüber hinaus bündelt die Organisation künftig die technologischen Plattformlösungen für datengetriebene Geschäftsmodelle und Innovationen. Welch große Bedeutung die Digitalisierung im Konzern hat, unterstreichen auch die Investitionen: Rund 27 Mrd. EUR investiert der Volkswagen Konzern in die Digitalisierung. Im Vergleich zur vorhergehenden Planungsrunde hat sich dieser Wert verdoppelt. Darin enthalten sind auch die Ausgaben für den Aufgabenumfang der Car.Software Organisation. Dank der einheitlichen Softwareumfänge werden substantielle Skaleneffekte generiert und damit die Kosten pro Fahrzeug für alle Marken gesenkt. Die Kund_innen profitieren von komfortabler und nahtloser Mobilität im Audi Look & Feel.



Connected Car & Device Platform

Einheitliches Fahrzeugbetriebssystem, Konnektivität und dazugehörige Cloud-Plattform für alle Marken



Intelligent Body & Cockpit

Plattformen für alle Elektronikarchitekturen im Konzern, einheitliche Integration von HMI-Funktionalitäten, Softwarestruktur und Hardware



Automated Driving

Softwarefunktionen für automatisiertes Fahren in allen Marken, für NCAP bis Level 3 und weiter, Funktionen und zugehörige Referenz-Hardware



Vehicle Motion & Energy

Softwarefunktionen für Antrieb, Fahrwerk und Energie-/Ladetechnologie verbunden mit einer Hochleistungs-Computing Plattform



Digital Business & Mobility Services

Technologien zur Umsetzung neuer Mobilitätsdienste und digitaler Geschäftsmodelle in allen Marken



Make or Buy?

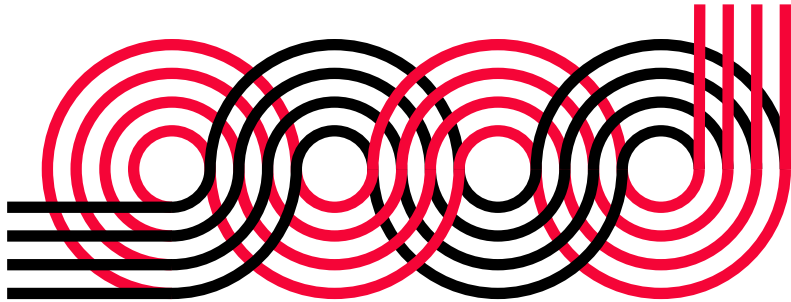
Make!

Insgesamt soll durch die Car.Software Organisation der Anteil der Softwareeigenentwicklung im Auto im Volkswagen Konzern von aktuell zehn auf über 60 Prozent im Jahr 2025 steigen. Es gilt, das notwendige, wettbewerbsdifferenzierende Know-how im Konzern zu halten und auszubauen. Software entfaltet ihr Potenzial mit der steigenden Zahl der Fahrzeuge. Das gilt für das Lernen aus Daten und auch für Kostenvorteile. Diesen Skalierungsvorteil hat der Konzern mit mehr als 9 Mio. verkauften Fahrzeugen allein im Jahr 2020 auf seiner Seite. Außerdem bleiben mit der Eigenentwicklung die Datenhoheit und die digitale Wertschöpfung im Unternehmen.

Neben dem Ausbau der eigenen Softwarekompetenzen sorgen gezielte Kooperationen dafür, dass die Car.Software Organisation Fahrt aufnehmen kann. Zusätzlich hat das Unternehmen beispielsweise Anfang 2021 den Geschäftsbereich für Frontkamerasoftware vom Softwarespezialisten HELLA Aglaia Mobile Vision GmbH übernommen. Damit will die Car.Software Organisation ihre Kompetenzen in der Bildverarbeitung ausbauen und die Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen für alle Konzernmarken weiter vorantreiben.



Zusammenarbeitsmodell



Doch wie arbeitet die neue Softwareeinheit konkret? Derzeit erfasst die Car.Software Organisation markenübergreifend die Anforderungen aus Vertrieb und Entwicklung, um ein skalierbares End-2-End-Systemdesign zu gewährleisten. Die enge inhaltliche Zusammenarbeit mit allen Marken ist für die Car.Software Organisation erfolgsentscheidend. Als Premiummarke sieht Audi sich dabei in besonderer Verantwortung. Denn für viele Kund_innen definiert sich Premium bereits heute über digitale Technologien, die auf ihre Bedürfnisse zugeschnitten sind. Die Car.Software Organisation bündelt die Anforderungen und entwickelt eine umfassende Plattform, bestehend aus Betriebssystem, Elektrik-Elektronik-Architektur und Cloud. Die Marken können basierend darauf Merkmale und Funktionen wettbewerbsdifferenzierend adaptieren. So kann Audi seinen Kund_innen ein Premiererlebnis bieten – und das bei geringem Aufwand.



Artemis

Artemis, das ist die griechische Göttin der Jagd und ein Projekt im Volkswagen Konzern, in dem die Entwicklungsprodukte der Car.Software Organisation eingesetzt werden.

Mit der ARTEMIS GmbH wurde eine agile Einheit geschaffen, die innovative Fahrzeugkonzepte und das digitale Ökosystem rund um das Auto vorantreibt. Mit einem von der Softwarearchitektur her gedachten Fahrzeugansatz sowie der Integration von Hard- und Software lassen sich auch neue, softwarebasierte Geschäftsmodelle über die gesamte Lebensdauer und ein weitreichendes Ökosystem um das Auto herum realisieren.

Das erste Ziel: ein hocheffizientes, vollvernetztes E-Fahrzeug der Marke Audi, das 2024 auf den Markt kommen soll.

Die Car.Software Organisation stellt digitale Lösungen sowohl für das Fahrzeug als auch für das digitale Ökosystem rund um das Auto zur Verfügung.



Wie schafft
Audi



NACHHALTIGE
NACHHALTIGE

Wert-
schöpfung

?

S

Talking Sustainable Business – Key Facts

B

- Nachhaltigkeit entlang der Wertschöpfungskette bei Audi strategisch und in Projekten verankert
- Audi engagiert sich als wichtiger Partner für Nachhaltigkeitsstandards in der internationalen Zusammenarbeit
- Audi bekennt sich zum Pariser Klimaabkommen und will 2050 bilanziell klimaneutral¹ sein
- Kontinuität punktet: Audi treibt das unternehmens-eigene Umweltprogramm Mission:Zero weltweit und abteilungsübergreifend weiter voran

T

Seite 214
ASI-zertifi-
ziertes Alu-
minium:
Audi geht
voran

Seite 222
Gute Kettenreak-
tion – Gemeinsam
mit Lieferant_in-
nen für mehr
Nachhaltigkeit

Seite 230
Das Ziel ist die
Null – Umwelt-
management in
der Produktion

¹ Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und Recycling der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

ASI – zertifiziertes Aluminium:

Audi geht voran

Foto: André Frick

Die AUDI AG ist als erster Automobilhersteller mit dem „Chain of Custody“-Zertifikat der Aluminium Stewardship Initiative (ASI) ausgezeichnet worden. Ein Meilenstein für das Unternehmen.

Text: C3 Creative Code and Content GmbH

Als erster Automobilhersteller erhielt die AUDI AG 2020 das „Chain of Custody“-Zertifikat der Aluminium Stewardship Initiative (ASI). Es bescheinigt, dass Audi die Materialflussskette für möglichst nachhaltig hergestelltes Aluminium gemäß ASI-Standard einhalten und das entsprechend zertifizierte Material auch in den Aluminium Closed Loop mit seinen Lieferunternehmen überführen kann. Das durch die ASI zertifizierte Nachhaltigkeitsniveau bleibt somit nicht nur für die Fahrzeugbauteile, sondern auch für die im Kreislauf geführten Prozessverschnitte aus den Audi Presswerken erhalten.

„Verantwortungsvoller Umgang mit Ressourcen ist für uns selbstverständlich. Wir bei Audi sehen es als unsere Pflicht, sorgsam mit den wertvollen Ressourcen unseres Planeten umzugehen“, sagt Josef Schön aus dem Bereich Corporate Responsibility. „Wir sind überzeugt davon, dass wir so etwas verändern können. Und der Umgang von Audi mit dem Werkstoff Aluminium ist ein richtig gutes Beispiel, wie Audi einen Teil zu mehr Nachhaltigkeit leisten möchte.“

Audi denkt in allen Prozessschritten der Wertschöpfung an Nachhaltigkeit. Gerade Aluminium – dessen Herstellung besonders energieintensiv ist – steht dabei im Fokus. Hier verfolgt das Unternehmen unterschiedliche Ansätze, um den nachhaltigen

Leicht und gut formbar:
Aluminium ist seit den Pionier-
tagen des Automobils ein beliebter
Werkstoff für Karosserien.



Foto: André Frick

Umgang mit dem Werkstoff in seinen vielfältigen Facetten möglich zu machen. Eine Priorität ist es, Ressourcen zu schonen – das bedeutet auch, das benötigte Material an den richtigen Stellen in der richtigen Menge einzusetzen. Leichtbau mit Aluminium ist seit Jahrzehnten eine der großen Stärken von Audi. Das Unternehmen hat eine besondere Expertise bei der Verwendung dieses Werkstoffs in Fahrzeugen und Komponenten.

Nachhaltigkeit mit Zertifikat

Wer sich mit Nachhaltigkeit und Aluminium beschäftigt, der weiß meist um die Arbeit der Aluminium Stewardship Initiative. Dieser Zusammenschluss von 143 Stakeholdern hat einen globalen Standard für den Umgang mit Aluminium entwickelt, der entlang der Aluminiumwertschöpfungskette ökologische, soziale und wirtschaftsethische Kriterien festlegt. Bei der ASI sind Vertreter_innen indigener Völker ein fester Bestandteil der Organisationsstruktur, auch der Austausch mit Gewerkschaftsvertreter_innen spielt eine wichtige Rolle. Bereits 2018 hat Audi als erster Automobilhersteller das „ASI Performance Standard“-Zer-

tifikat für einen verantwortungsbewussten Umgang mit Aluminium im Zusammenhang mit dem Batteriegehäuse des Audi e-tron¹ erhalten – doch das war nur der Anfang.

Jüngst folgte das → „Chain of Custody“ (CoC)-Zertifikat der Aluminium Stewardship Initiative für die Standorte Ingolstadt und Neckarsulm. Audi ist damit der erste Automobilhersteller der Welt, der diese Auszeichnung in diesem Umfang tragen darf. Das Unternehmen ist somit nachweislich in der Lage, nachhaltig hergestelltes Aluminium in Kreisläufen zu führen. „Wir gratulieren Audi herzlich dazu, dass das Unternehmen die ASI-„Chain of Custody“-Zertifizierung für seine beiden Presswerkbetriebe erhalten hat und der erste OEM ist, der CoC in seinen eigenen Betrieben einführt“, sagte Fiona Solomon, CEO der Aluminium Stewardship Initiative. „Im Laufe des Jahres 2020 haben wir ein wachsendes Interesse bei den nachgelagerten Aluminiumanwendern festgestellt, verantwortungsvoll produziertes Aluminium für ihre Produkte zu beziehen und dies gegenüber ihren Kund_innen nachweisen zu können. Gepaart mit dem Aluminium Closed Loop an diesen Standorten ermöglicht die CoC-Zertifizierung Audi, die Erwartungen der Verbraucher_innen und die Nachfrage nach nachhaltigeren Produkten zu erfüllen.“ Die nächsten Schritte sind bereits in Planung: Im Jahr 2021 sollen weitere Standorte nach dem ASI-Standard zertifiziert werden.

„Zertifikate und Standards helfen uns, nachzuvollziehen, dass sich unsere Zulieferunternehmen vor Ort an international anerkannte Menschenrechts- und Umweltstandards halten“, sagt Josef Schön. Dazu dienen die sektorübergreifenden und industrieweiten Mechanismen der ASI: Deren „Chain of Custody“ stellt sicher, dass nur ASI-zertifiziertes Material bei Audi ankommt.

¹ Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8–21,4 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0



ASI-Zertifizierung & „Chain of Custody“

„Chain of Custody“ (CoC) heißt ins Deutsche übersetzt Beweis-kette. In dieser wird dokumentiert, wo ein Unternehmen wie viel Aluminium einkauft und wohin es verkauft wird. Damit ist der gesamte Aluminiumkreislauf zertifizierter Unternehmen nachvollziehbar. Die CoC ist eine anerkannte Methode, Material über seine Masse zu verwalten – weil man dem Aluminium nicht ansieht, woher es kommt, wenn es zum Beispiel einmal eine Schmelzerei durchlaufen hat. Oder einfach: Auf einer Rolle Aluminium fand sich bisher kein Aufkleber über Herkunft und Herstellung, wie man das mittlerweile von Bananen im Supermarkt kennt. Durch die Weitergabe von Zertifikaten, die ein zentrales Element dieser Bilanzierung sind, entsteht Nachvollziehbarkeit.



Mitarbeiten statt zuschauen

Selbst wenn in den kommenden Monaten die Verarbeitung von Aluminium an mehreren Standorten von Audi zertifiziert sein sollte, ist das Ziel lange noch nicht erreicht. Josef Schön: „Zertifikate allein sind uns nicht genug. Ein wichtiger Teil der Nachhaltigkeitsstrategie von Audi ist es, immer besser zu werden und sich aktiv einzubringen. Und die Mitarbeit in Initiativen wie der ASI – so wie sie auch von der UN in den Sustainable Development Goals gefordert wird – ist ein wesentlicher Teil unseres Engagements.“

Doch der nachhaltige Umgang mit Aluminium ist ein komplexes Unterfangen, da diese Arbeit weit entfernt von den Werkzäunen der AUDI AG beginnt. Die Arbeit in der sogenannten tieferen Lieferkette und über vertragliche Beziehungen hinaus fordert ein intensives Engagement. Schon seit 2013 ist Audi Mitglied der Aluminium Stewardship Initiative und Expert_innen von Audi sitzen mit am (virtuellen) Tisch, wenn es darum geht, neue Standards zu entwickeln und bestehende Standards zu verbessern. Bei der ASI unterstützt Audi zurzeit die Weiterentwicklung der ASI-Zertifizierungen, die zum Teil schon 2021 verabschiedet werden sollen.

Langfristigkeit ist bei dem Engagement von Audi in der Aluminium Stewardship Initiative eine weitere wichtige Komponente. Vertrauen und starke Partnerschaften müssen schließlich auch wachsen. Mathias Kellner, Leiter Beschaffung Metall bei Audi: „Gemeinsam mit weiteren Herstellungs- und Zulieferunternehmen oder Stakeholdern aus der Industrie können wir viel mehr bewirken. Verantwortungsvolles Handeln erfordert, mit allen Anspruchsgruppen in einen Dialog zu treten, die Interessen des Gegenübers ernst zu nehmen – und niemanden zurückzulassen.“ Es muss gelingen, einen industrieweiten Konsens zu erzielen und verbindliche Standards und Prozesse zu etablieren, die möglichst für alle gelten.



QUICK FACTS

Aluminium

Eigenschaften

Aluminium hat zwei zentrale Eigenschaften: Es ist leicht und rostet nicht. Deshalb wird es auf viele Arten verwendet und findet häufig im Fahrzeugbau sowie in der Luft- und Raumfahrt Verwendung. Aluminium ist seit den Pioniertagen des Automobils ein beliebter Werkstoff für Karosserien: Bereits 1913 fertigte NSU den Typ 8/24, dessen Karosserie komplett aus Aluminium bestand.

Gewinnung

Es braucht sehr viel elektrische Energie, um reines Aluminium zu gewinnen. 2019 wurden in Deutschland rund 507.000 Tonnen Primäraluminium hergestellt, wofür circa 7,6 Terawattstunden Energie notwendig waren – etwas weniger, als ein Atomkraftwerk pro Jahr erzeugt. Deshalb lohnt es sich, gebrauchte Aluminiumteile zu sammeln und wieder einzuschmelzen.

Vorkommen

Aluminium wird nicht hergestellt, sondern aus Bauxit gewonnen. Bauxit ist ein Mineral, aus dem das darin enthaltene Aluminium unter anderem elektrolytisch geschmolzen wird. Der Name hat seinen Ursprung in der französischen Ortschaft Les Baux-de-Provence, wo das Erz zum ersten Mal gefunden wurde. Bauxit wird heute vor allem in Australien, China, Afrika und in Brasilien abgebaut.

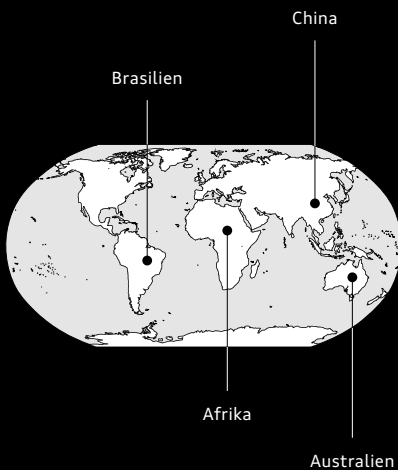


Foto: Amos Fricke

Grundlagen

Aluminium (Al), kurz oft nur Alu genannt, ist ein Metall. Es gehört zur Gruppe der Leichtmetalle und hat eine Dichte von 2,7 g/cm³. Das bedeutet: Ein Liter davon wiegt nicht einmal drei Kilogramm. Zum Vergleich: Ein Liter Stahl wiegt ungefähr 7,85 Kilogramm, ein Liter Gold etwa 19,3 Kilogramm.

Geschlossene Kreisläufe

Audi nutzt das gekaufte Aluminium effizient, Verschnitte werden gering gehalten und wiederverwendet. Um noch weniger Primäraluminium in der Herstellung zu benötigen, hat Audi bereits 2017 den Aluminium Closed Loop ins Leben gerufen. Dieser stellt sicher, dass hochwertiger Aluminiumproduktionsverschnitt nicht einfach nur am Schrottmarkt verkauft, sondern im Materialkreislauf weitergereicht wird. „Dadurch schonen wir wertvolle Ressourcen“, erklärt Alois Winkler, Projektleiter in der Strategie Beschaffung. „Der Aluminium Closed Loop ermöglicht es uns, den wertvollen Rohstoff, bei dem durch den ASI-„Chain of Custody“-Standard eine nachhaltige Herstellung über die Wertschöpfungskette sichergestellt ist, im Kreislauf zu halten.“

Wie das funktioniert? Der Verschnitt an Aluminiumblechteilen aus dem Presswerk geht direkt an das Lieferunternehmen zurück. Dieses kann den Schrott recyceln und für die Herstellung von neuem Material verwenden, das Audi anschließend wieder im Presswerk einsetzt. Seit Januar 2020 ist neben dem Werk in Neckarsulm auch das Werk in Ingolstadt an den Aluminium-Closed-Loop-Prozess angebunden, 2021 soll das Werk im ungarischen Győr folgen.

Ausgewählter Beitrag Audi zu den SDGs der Vereinten Nationen

13 MASSNAHMEN ZUM KLIMASCHUTZ



Audi sieht es als Pflicht an, sorgsam mit den wertvollen Ressourcen des Planeten umzugehen.

17 PARTNER-SCHAFTEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE



Audi engagiert sich für Nachhaltigkeitsstandards in der internationalen Zusammenarbeit.

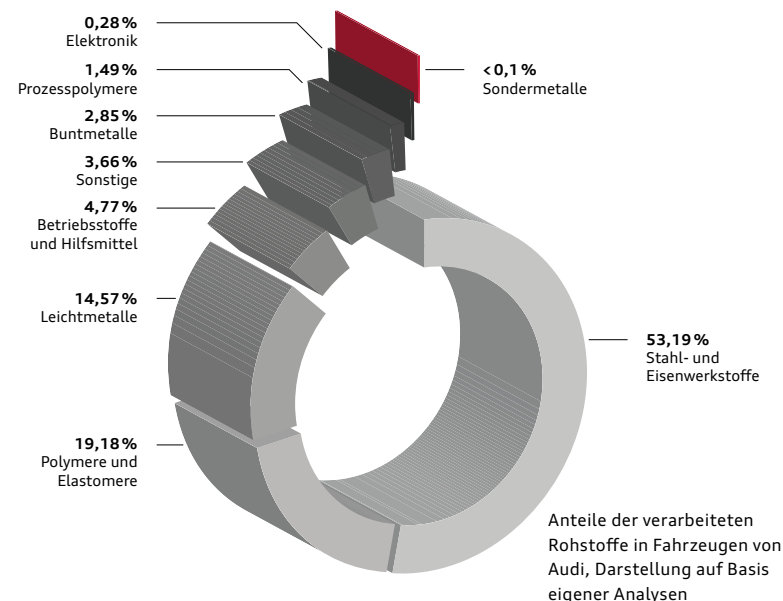
→ [Übersicht der SDGs siehe Seite 289](#)

MIT GUTE



Kettenreaktion

Menge der von Audi verarbeiteten Rohstoffe in Fahrzeugen in 2020



Gemeinsam mit Lieferant_innen für mehr Nachhaltigkeit

Nachhaltigkeit in der Lieferkette – das ist Herausforderung und Chance zugleich. Audi ist in mehr als 100 Märkten präsent. Entsprechend weit verzweigt ist auch die Lieferkette des Unternehmens. Zudem ist sie einem stetigen Wandel unterworfen und aufgrund der zahlreichen Verarbeitungsschritte und Materialien hoch komplex. „Wir interagieren mit mehr als 14.000 direkten Lieferant_innen aus mehr als 60 Ländern“, sagt Marco Philippi,

Leiter Strategie Beschaffung. „Das bedeutet eine große Verantwortung, bietet gleichzeitig aber enormes Potenzial. Wenn es uns gelingt, das Netzwerk in die richtige Richtung zu lenken, dann hat das nicht nur einen positiven Effekt auf Audi, sondern auch auf unsere Branche.“

Im Jahr 2020 hat Audi trotz Coronapandemie 1.692.773 Fahrzeuge ausgeliefert – jedes besteht aus circa 12.000 Teilen. „Als großes Industrieunternehmen sind wir uns unserer Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft bewusst. Konsequenterweise nachhaltig bedeutet für Audi, ganzheitlich auf möglichst umweltschonende Prozesse und soziale Arbeitsbedingungen zu setzen“, sagt Marco Philippi. Denn auch wenn Audi viele Teile selbst fertigt: Ein Großteil der Wertschöpfung findet bei unseren Lieferant_innen statt. „Unsere global verzweigte Lieferkette spielt eine zentrale Rolle.“ Und es gibt klare Nachhaltigkeitsanforderungen an Lieferant_innen und Partner_innen, die mit Audi zusammenarbeiten wollen.

„Wir nehmen diese Aufgabe ernst und arbeiten ausschließlich mit Partner_innen zusammen, die unsere Werte teilen. Denn wir sind davon überzeugt, dass unsere Lieferant_innen eine Schlüsselrolle für unsere Nachhaltigkeitsperformance bei Audi spielen“, sagt Johanna Klewitz, Koordinatorin für Nachhaltigkeit in der Lieferkette der Strategie Beschaffung. Das Engagement des Unternehmens im Bereich verantwortungsvolle Lieferketten folgt einer klaren Strategie, die in drei Schwerpunktfelder eingeteilt werden kann: Umwelt, Menschen und Innovation.

↳ **Konzernweit durchgeführte Vor-Ort-Prüfungen**

822

↳ **Anzahl der Lieferant_innen, die die Auskunft erteilt haben (SAQ)**

Mehr als

13.000

Audi Report 2020	Wertschöpfung & Produktion	225	Audi Report 2020	Wertschöpfung & Produktion	226	Audi Report 2020	Wertschöpfung & Produktion	227			
↘ Nachhaltigkeitsrating für Lieferant_innen			Umwelt: Mehr als nur Einzelmaßnahmen „Der Umstieg auf Elektromobilität schafft innerhalb der Lieferkette völlig neue Herausforderungen. Gleichzeitig aber auch Chancen, und die wollen wir nutzen“, erläutert Marco Philippi. „Durch die konsequente Elektrifizierung der Modellpalette fällt ein Großteil der CO₂-Emissionen genau hier an.“ In der Lieferkette und in den vorgelagerten Produktionsprozessen entstehen bei Audi bis zum Jahr 2025 fast ein Viertel aller CO₂-Emissionen. Um dem entgegenzuwirken, hat das Unternehmen bereits 2018 ein „Audi CO₂-Programm“ in der Lieferkette ins Leben gerufen, in dem gemeinsam mit Lieferant_innen Maßnahmen für die CO₂-Reduktion identifiziert werden. Maßnahmen, die nicht nur bei den Elektroautos der Marke einen entscheidenden Beitrag zur Reduktion von Umweltbelastungen leisten. Auch das Projekt „Aluminium Closed Loop“ trägt wesentlich zur Reduktion von CO₂ bei. Gleichzeitig werden mit dem intelligenten Kreislauf wertvolle Primärrohstoffe eingespart. Mit Blick auf 2021 ist der sorgsame Umgang mit Wasser ein weiteres Beispiel für die Arbeit an der Ressourcenschonung bei Audi. „Für unser Water Stewardship Program analysieren wir gemeinsam mit unseren Lieferant_innen potenzielle Risiken in unserer Lieferkette – sowohl aus ökologischer als auch aus sozialer Perspektive. Dazu identifizieren wir Prozesse, für die überdurchschnittlich viel Wasser nötig ist“, erklärt Roland Dieling aus dem Team Nachhaltigkeit in der Lieferkette. Zusammen mit den Lieferant_innen sollen standortabhängige Konzepte erarbeitet werden, um schließlich dem Anspruch unseres Water Stewardship Program gerecht zu werden. „Auch hier liegen Chancen in potenziell geschlossenen Kreisläufen. Doch im Gegensatz zu CO₂-Emissionen funktioniert nachhaltiges Wassermanagement nur lokal, weil die Gegebenheiten vor Ort entscheidend sind für den Erfolg.“			↘ Bilanzielle Einsparung Tonnen CO₂ durch den Aluminium Closed Loop in 2020: Mehr als 165.000 ↘ Bilanzielle Einsparung Tonnen CO₂ in der Lieferkette in 2020 Mehr als 335.000			Auch das chemische Recycling von gemischten Kunststoffabfällen birgt großes Potenzial, wenn es um intelligente Kreisläufe in der Lieferkette und den effizienten Einsatz von Ressourcen geht. Deshalb haben 2020 das Karlsruher Institut für Technologie (KIT) und Audi im Rahmen des THINKTANK Industrielle Ressourcenstrategien ein Pilotprojekt gestartet. Das Ziel: gemischte automobile Kunststoffabfälle in einen ressourcenschonenden Kreislauf zurückzuführen. Audi stellt dafür nicht mehr benötigte Kunststoffbauteile wie Kraftstofftanks, Radzierblenden oder Kühlerschutzgitter aus Audi Modellen zur Verfügung. Diese werden durch chemisches Recycling zu Pyrolyseöl verarbeitet. Die Qualität dieses Öls entspricht der von Erdölprodukten, daraus hergestellte Materialien sind ebenso hochwertig wie Neuwaren. Mittelfristig können Bauteile aus Pyrolyseöl erneut in Automobilen verwendet werden. „Wenn Kunststoffbauteile ohne Qualitätsverlust anstatt aus Erdöl aus Pyrolyseöl hergestellt werden können, wäre es möglich, den Anteil an nachhaltiger hergestellten Teilen im Auto signifikant zu erhöhen. Auf lange Sicht kann dieses Verfahren auch im Altfahrzeugrecycling eine Rolle spielen“, sagt Marco Philippi. 		

Audi Report 2020Wertschöpfung & Produktion	228	Audi Report 2020Wertschöpfung & Produktion	229
Menschen: Arbeitsbedingungen weltweit verbessern Audi arbeitet kontinuierlich daran, die Arbeitsbedingungen für Menschen beispielsweise beim Umgang mit kritischen Rohstoffen in der Lieferkette zu verbessern. Sarah Schwellinger, Expertin für menschenrechtliche Sorgfaltspflicht in der Lieferkette bei Audi sagt: „Neben Umweltschutz konzentriert sich unsere Lieferkettenstrategie ganz klar auch auf soziale Herausforderungen. In einem Audi stecken rund 1.600 Kilogramm an unterschiedlichen Rohstoffen – das hinterlässt nicht nur einen ökologischen, sondern auch einen sozialen Fußabdruck.“ Der → Code of Conduct für Geschäftspartner_innen des Volkswagen Konzerns fasst dabei zusammen, welche Anforderungen Audi an alle seine Partner_innen stellt. Die Expert_innen bei Audi haben dabei nicht nur die direkten Lieferant_innen im Blick: „Wir müssen Verantwortung übernehmen und als Unternehmen, und als relevanter Kunde, mit unseren Standards Stellung beziehen“, sagt Sarah Schwellinger. „Auf alle Menschen, die in der Lieferkette beteiligt sind, deren Arbeit, Leben und Familien, haben wir meist indirekten, teils sogar direkten Einfluss.“ Es geht dem Unternehmen darum, seine Verantwortung ernst zu nehmen. Dafür gibt es zahlreiche Beispiele, wie das Sustainability-Rating mit seinen Vor-Ort-Überprüfungen (→ siehe Seite 225), die Aktivitäten des Unternehmens im Bereich Menschenrechte (→ siehe Seite 73, Ethisches Wirtschaften), das Formen starker Allianzen sowie die Mitarbeit in Initiativen (→ siehe Seite 214).		Innovation: Transparenz fördern und Nachhaltigkeitsrisiken erkennen Neben den direkten Lieferant_innen ist auch die Vorkette entscheidend. „Durch enge Zusammenarbeit mit unseren Partner_innen wollen wir zunehmend Transparenz in die Lieferkette bringen. So verstehen wir immer besser, mit welchen Maßnahmen wir ansetzen müssen, um ganz am Anfang die Weichen richtig zu stellen“, erklärt Susanne Lenz aus dem Team, das Nachhaltigkeit in der Lieferkette verantwortet. Schon die Zahl von circa 14.000 direkten Lieferant_innen ist beeindruckend, doch noch wesentlich komplexer wird das Thema, wenn man auch die Vorkette betrachtet. Audi nutzt dafür neueste Technologien, etwa um Nachhaltigkeitsrisiken frühzeitig zu erkennen und entsprechend einzugreifen. „Durch die verstärkte Integration etwa von künstlicher Intelligenz (KI) wollen wir die Nachvollziehbarkeit in den globalen und komplexen Zulieferketten immer weiter erhöhen“, sagt Susanne Lenz. „Ein Beispiel: Entdeckt die KI in Medien kritische Nachrichten mit Nachhaltigkeitsrelevanz, werden wir informiert und können entsprechend agieren. Negative Meldungen über Lieferant_innen oder Rohstoffhersteller_innen fallen dadurch frühzeitig auf und wir können diese über unseren Supply Chain Grievance Mechanism im Bedarfsfall systematisch bearbeiten“, so die Expertin. Solche Innovationsansätze entstehen erst durch den kontinuierlichen Austausch mit allen Stakeholdern. Ein Großteil der Ideen stammt aus gemeinsamen Workshops und Hackathons, die Audi mit weiteren, neuen Ansätzen in dem Programm „Act4Impact“ bündelt.	
		Ausgewählter Beitrag von Audi zu den SDGs der Vereinten Nationen  8 MENSCHENWÜRDIGE ARBEIT UND WIRTSCHAFTSWACHSTUM Audi arbeitet kontinuierlich daran, die Arbeitsbedingungen für Menschen in der Lieferkette zu verbessern.  17 PARTNERSCHAFTEN ZUR ERREICHUNG DER ZIELE Audi stellt klare Nachhaltigkeitsanforderungen an Liefer- und Partnerunternehmen → Übersicht der SDGs siehe Seite 289	

Das Ziel ist die Null –



Umweltmanagement
in der Audi
Produktion

Foto: Getty Images

Klimawandel, Wasser- und Ressourcenknappheit sowie der Verlust biologischer Vielfalt gehören zu den großen Herausforderungen der Gegenwart. Audi hat das erkannt und handelt. Mit seinem Umweltprogramm Mission:Zero leistet das Unternehmen einen wichtigen Beitrag für mehr Nachhaltigkeit – an seinen weltweiten Standorten, in der Produktion und in der Logistik.

Text: AUDI AG

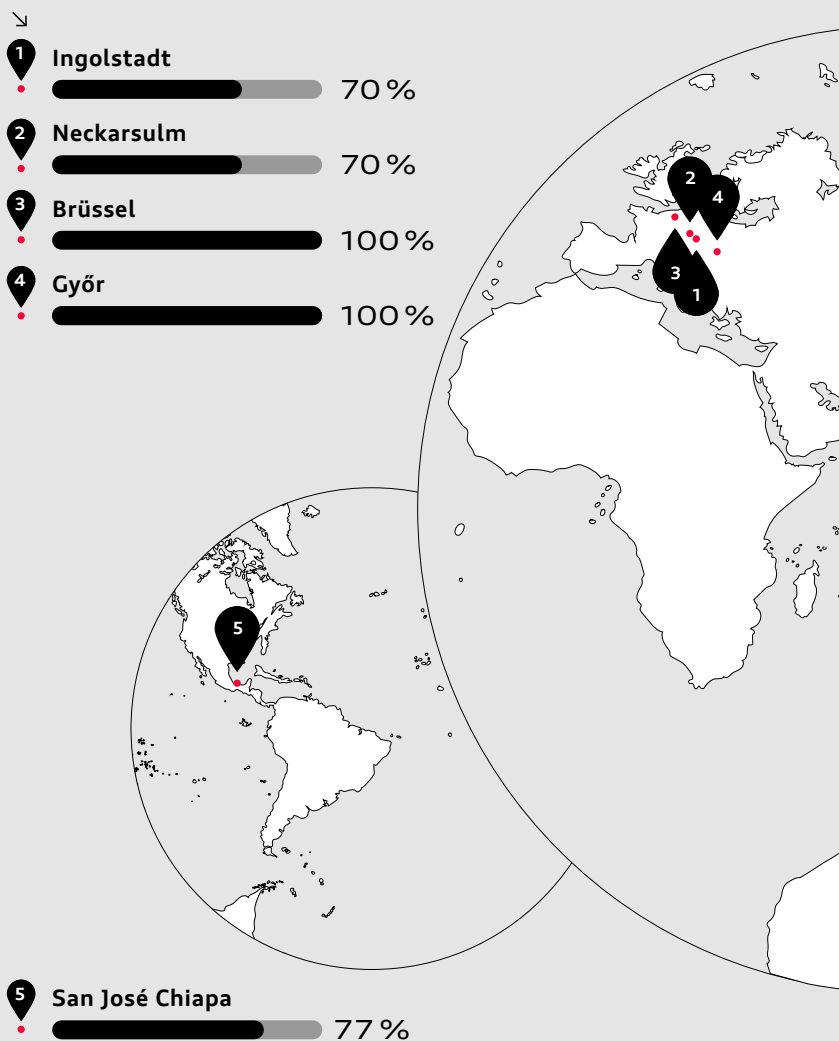
Für Audi ist klar: Wirtschaftlicher Erfolg und Umweltschutz sind keine Gegensätze, sondern sie gehören untrennbar zusammen, bauen aufeinander auf. Der eine beschleunigt im besten Fall den Erfolg des anderen, und das entlang der gesamten Wertschöpfungskette des Automobils. Das Umweltprogramm Mission:Zero ist in diesem Kontext ein Baustein der Unternehmensstrategie.

Der Name deutet es bereits an: Es geht um die konsequente Reduktion unseres ökologischen Fußabdrucks Richtung null. Vier Handlungsfelder spielen dabei eine zentrale Rolle: Dekarbonisierung, Wassernutzung, Ressourceneffizienz sowie Biodiversität. Leitplanken sind die Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (SDGs) sowie das Umweltleitbild des Volkswagen Konzerns.

Mission:Zero

DEKARBONISIERUNG
DEKARBONISIERUNGCO₂-neutrale¹ Audi Standorte²

Status 2020



- ¹ Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und Recycling der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.
- ² Die ausgewiesenen Werte setzen die an den Standorten, durch den Einsatz erneuerbarer und CO₂-armer Energien, bereits vermiedenen CO₂-Emissionen in Relation zu den theoretisch, bei einer ausschließlich auf fossilen Energieträgern basierenden Energieversorgung, maximal entstehenden CO₂-Emissionen.

Das Ziel von Audi sind die bilanziell CO₂-neutrale Produktion¹ an allen Produktionsstandorten bis 2025 sowie die schrittweise CO₂-Reduktion in der Logistik. Daran arbeiten mit großem Engagement unter anderem Markus Faigl, Leiter des Handlungsfelds „Dekarbonisierung Standorte“, und Hans Rosicki, Leiter des Handlungsfelds „Dekarbonisierung Logistik“.

Mit dem Anspruch, CO₂-neutrale Premiummobilität zu bieten, will Audi als ein Beitrag hierzu alle Standorte bis 2025 bilanziell CO₂-neutral¹ betreiben. Um das Ziel zu erreichen, werden vier zentrale Ansätze verfolgt. Erstens: kontinuierliche Steigerung der Energieeffizienz im Rahmen des Energiemanagements. Zweitens: Ausbau der Versorgung mit erneuerbaren Energien an den Standorten. Drittens: Bezug regenerativer Energien. Sowie viertens: Ausgleich derzeit nicht vermeidbarer CO₂-Emissionen durch Kompensationsprojekte.

„Mit Blick auf die Dekarbonisierung der Standorte und der Produktion ist unsere große Herausforderung 2021, den hierfür definierten Masterplan mit den nun priorisierten Maßnahmen umzusetzen“, erklärt Markus Faigl, Leiter des Handlungsfelds „Dekarbonisierung Standorte“. Hier wurden vorrangig Maßnahmen mit dem größten Hebel zur CO₂-Einsparung ausgewählt,

- ¹ Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und Recycling der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.



↳ **Hans Rosicki,**
Leiter des Handlungsfelds
„Dekarbonisierung Logistik“



Markus Faigl,
Leiter des Handlungsfelds
„Dekarbonisierung Standorte“



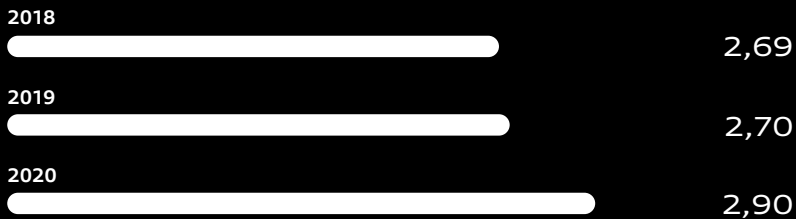
sodass das Ziel „bilanziell CO₂-neutrale Produktionsstandorte¹ bis 2025“ konkret angegangen wird. Eine besondere technische Herausforderung ist die Integration der regenerativen Energien in die bestehenden, oftmals über Jahrzehnte gewachsenen Infrastrukturen an den Standorten, währenddessen die Produktion natürlich weiterlaufen muss. Faigl: „An meiner Arbeit mag ich besonders, dass wir mit Mission:Zero einen wesentlichen Beitrag zur Energiewende bei Audi leisten können und zudem die Energie- und Medieninfrastruktur der Werke diesbezüglich zukunftsfähig machen.“ Gute Beispiele dafür muss man nicht lange suchen: 2020 erreichte Audi Hungaria, nach Audi Brussels in 2018, als zweiter Audi Standort die bilanzielle CO₂-Neutralität¹.

¹ Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und Recycling der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

„Schau ich auf die CO₂-Reduktion in der Transportlogistik, bin ich rückblickend ziemlich stolz, dass wir 2020 einen großen Schritt weitergekommen sind“, erklärt Hans Rosicki, Leiter des Handlungsfelds „Dekarbonisierung Logistik“. „Wir nutzen die Synergien in der Supply Chain durch die enge Zusammenarbeit zwischen den Werken und der Zentrale, arbeiten im Verbund des Volkswagen Konzerns und kooperieren mit externen Partner_innen. So ist es den Kolleg_innen in der Transportplanung gelungen, Transporte auf die Bahn umzustellen und verstärkt Lkw mit alternativen Kraftstoffen einzusetzen. Um alle Mitarbeitenden für das Thema Klima- und Umweltschutz in der Logistik zu sensibilisieren, haben wir zudem umfangreiche Qualifizierungsprogramme aufgebaut und durchgeführt.“



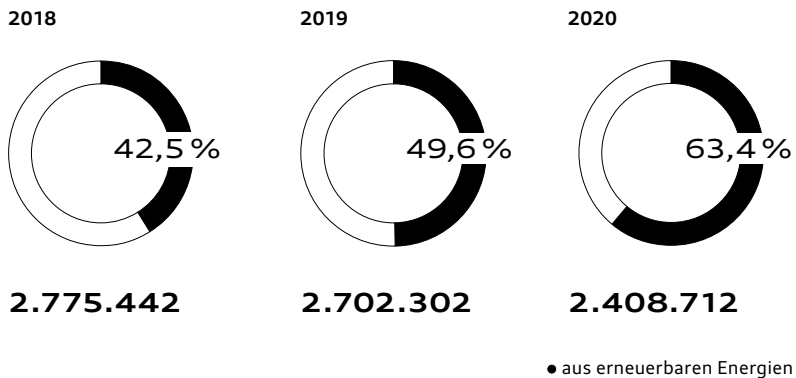
Energieintensität Audi Konzern – Segment Automobile³
MWh/Fz.



Die Energieintensität des Konzerns, bezogen auf die Automobilproduktion inklusive Komponentenfertigung, lag im Berichtsjahr bei 2,90 MWh pro Fahrzeug (MWh/Fz.). Der Anstieg zu 2019 ist vor allem dadurch zu erklären, dass Audi in Pandemiezeiten weniger Fahrzeuge produzieren konnte, aber die sogenannte Grundlast in den Werken bestehen blieb. Grundlast bezeichnet einen konstanten Energieverbrauch, der in der Regel nicht unterschritten wird. Die Grundlast speist sich zum Beispiel durch den Stromverbrauch von Maschinen, die unabhängig von der Anzahl gefertigter Fahrzeuge betrieben werden mussten.



Energieverbrauch innerhalb des Konzerns gesamt / nach Art⁴
in MWh



³ 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.
⁴ Energieverbrauch gesamt: Diese Kenngröße setzt sich aus dem Strom- und Wärmeverbrauch sowie dem Einsatz an Brenngasen für Fertigungsprozesse und dem Bezug an externer Kälte am Standort zusammen.

Audi Report 2020		Wertschöpfung & Produktion		238	Audi Report 2020		Wertschöpfung & Produktion		239																																				
↘ Brennstoffeinsatz gesamt in MWh 2018 1.092.974 2019 1.066.997 2020 981.256 Der Rückgang des Energieverbrauchs (→ siehe Seite 233) im Jahr 2020 ist vor allem durch die Coronapandemie zu erklären, die wiederum einen starken Einfluss auf die Produktion hatte. So stoppte in zahlreichen Werken die Produktion von Fahrzeugen komplett. Der Anteil an erneuerbaren Energien im gesamten Konzern wurde wiederum deutlich gesteigert, was auf den erhöhten Grünstrombezug in Győr und Mexiko zurückzuführen ist. Auch der Einsatz von Brennstoffen – hier ist bei Audi hauptsächlich Erdgas im Einsatz – ging aufgrund der geringeren Produktion zurück.					↘ Intensität der Treibhausgasemissionen (Scope 1 und Scope 2) in kg/Fz. Auch der Intensitätsquotient – die Intensität der Treibhausgasemissionen, bezogen auf die Automobilproduktion inklusive Komponentenfertigung – sank durch die Umstellung auf Grünstrom deutlich und betrug im Berichtsjahr 276,10 kg/Fz. 2018 600,57 2019 451,02 2020 276,10																																								
↘ Direkte (Scope 1) und Indirekte (Scope 2) Treibhausgasemissionen Audi Konzern in t Die enorme Reduzierung der CO₂-Emissionen hat vielfältige Gründe. Zum einen sanken der allgemeine Energiebedarf und der Einsatz an Brennstoffen. Zum anderen schritt der Bezug von Energie aus erneuerbaren Quellen an den Standorten weiter voran mit erhöhtem Bezug von Grünstrom in Neckarsulm und San José Chiapa und dem Bezug von Biogaszertifikaten in Győr. <table><tr><th></th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th></tr><tr><td>Emittierte CO₂-Emissionen gesamt</td><td>619.140</td><td>451.725</td><td>231.334</td></tr><tr><td>Direkte CO₂-Emissionen (Scope 1)⁵</td><td>202.031</td><td>198.730</td><td>172.387</td></tr><tr><td>Indirekte CO₂-Emissionen (Scope 2)⁶</td><td>417.110</td><td>252.995⁷</td><td>58.946</td></tr></table> ⁵ Direkte CO₂-Emissionen: Diese Kenngröße setzt sich aus CO₂-Emissionen zusammen, die durch den Brennstoffeinsatz am Standort sowie durch CO₂-Emissionen aus dem Betrieb von Prüfständen verursacht werden. ⁶ Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (→ siehe Seite 248). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen, wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet. ⁷ Korrektur in der Erfassung Grünstrom für das Jahr 2019						2018	2019	2020	Emittierte CO ₂ -Emissionen gesamt	619.140	451.725	231.334	Direkte CO ₂ -Emissionen (Scope 1) ⁵	202.031	198.730	172.387	Indirekte CO ₂ -Emissionen (Scope 2) ⁶	417.110	252.995 ⁷	58.946	↘ Sonstige Luftemissionen in t Neben den CO₂-Emissionen an den Produktionsstandorten misst Audi weitere Emissionen, die beispielsweise durch Lackierarbeiten, den Betrieb von Prüfständen oder vorhandene Energieerzeugungsanlagen entstehen. Die Emissionsreduktion im Berichtsjahr erklärt sich durch eine – Coronabedingte – geringere Produktionsstückzahl, durch die weniger Fahrzeugoberfläche lackiert wurde (VOC⁹ und Gesamtstaub). Zusätzlich gab es jedoch im Berichtsjahr 2020 vorgenommene Prozessoptimierungen in den Lackierereien, die sich nicht nur im Berichtsjahr, sondern auch langfristig positiv auswirken werden. <table><tr><th></th><th>2018</th><th>2019</th><th>2020</th></tr><tr><td>Direkte NO_x-Emissionen⁸</td><td>202</td><td>190</td><td>177</td></tr><tr><td>Schwefeldioxid (SO₂)</td><td>2,14</td><td>2,05</td><td>2,03</td></tr><tr><td>VOC-Emissionen⁹</td><td>1.081</td><td>916</td><td>815</td></tr><tr><td>Gesamtstaub (PM)</td><td>58</td><td>41</td><td>33</td></tr></table> ⁸ Direkte NO_x-Emissionen: Diese Kennzahl setzt sich aus NO_x-Emissionen zusammen, die durch die am Standort vorhandenen Heizhäuser, Lackierereien sowie den Betrieb von Prüfständen verursacht werden. ⁹ VOC-Emissionen: VOC („volatile organic compounds“; flüchtige organische Verbindungen): Diese Zahl setzt sich aus den Emissionen der Lackierereien, der Prüfstände sowie sonstiger Anlagen zusammen.						2018	2019	2020	Direkte NO _x -Emissionen ⁸	202	190	177	Schwefeldioxid (SO ₂)	2,14	2,05	2,03	VOC-Emissionen ⁹	1.081	916	815	Gesamtstaub (PM)	58	41	33
	2018	2019	2020																																										
Emittierte CO ₂ -Emissionen gesamt	619.140	451.725	231.334																																										
Direkte CO ₂ -Emissionen (Scope 1) ⁵	202.031	198.730	172.387																																										
Indirekte CO ₂ -Emissionen (Scope 2) ⁶	417.110	252.995 ⁷	58.946																																										
	2018	2019	2020																																										
Direkte NO _x -Emissionen ⁸	202	190	177																																										
Schwefeldioxid (SO ₂)	2,14	2,05	2,03																																										
VOC-Emissionen ⁹	1.081	916	815																																										
Gesamtstaub (PM)	58	41	33																																										

Mission:Zero

WASSERNUTZUNG WASSERNUTZUNG

Foto: Robert Fischer



„An meiner Arbeit mag ich besonders die Vielfalt der Aufgaben“, sagt Daniel König, Leiter des Handlungsfelds „Wassernutzung“. „Die große Herausforderung, den Frischwassereinsatz zu reduzieren und die Kreislaufrückführung zu erhöhen, liegt in der hohen Standortabhängigkeit im Bereich Wasser. Nicht jede Maßnahme ist an jedem Standort sinnvoll.“



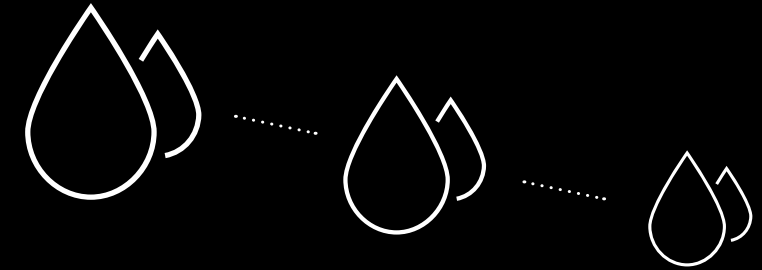
Daniel König,
Leiter des Handlungsfelds
„Wassernutzung“

Wasserknappheit verhindern, Trinkwasserqualität sichern: Wenn es um Wasser geht, setzt Audi bei der nachhaltigen Produktion seiner Automobile auf effiziente Prozesse und einen Wasserkreislauf in seinen Produktionsstätten. „Der sorgsame Umgang mit Ressourcen wie Wasser ist ein wesentliches Thema der Audi Umweltpolitik“, sagt Daniel König. Ein gutes Beispiel dafür ist der 2020 Audi weit zusätzlich eingeführte nachhaltige Wasserkennwert (KPI-Wasser^{AUDI}). Er wertet den Wasserverbrauch entsprechend den unterschiedlichen Standortbedingungen und bezieht diesen auf die produzierten Einheiten. Daniel König: „Mit der neuen Kennzahl können wir Maßnahmen so steuern, dass sie gezielt am Ort des höchsten Nutzens für ganz Audi umgesetzt werden.“

Foto: Getty Images



Frishwasserverbrauch im Audi Konzern in m³



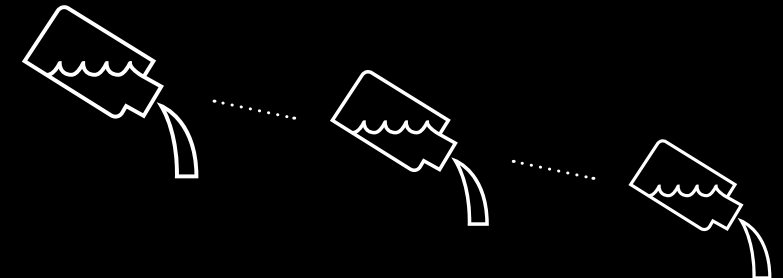
2018
4.159.236

2019
3.428.689

2020
3.132.780



Gesamtvolumen der Abwassereinleitung in m³

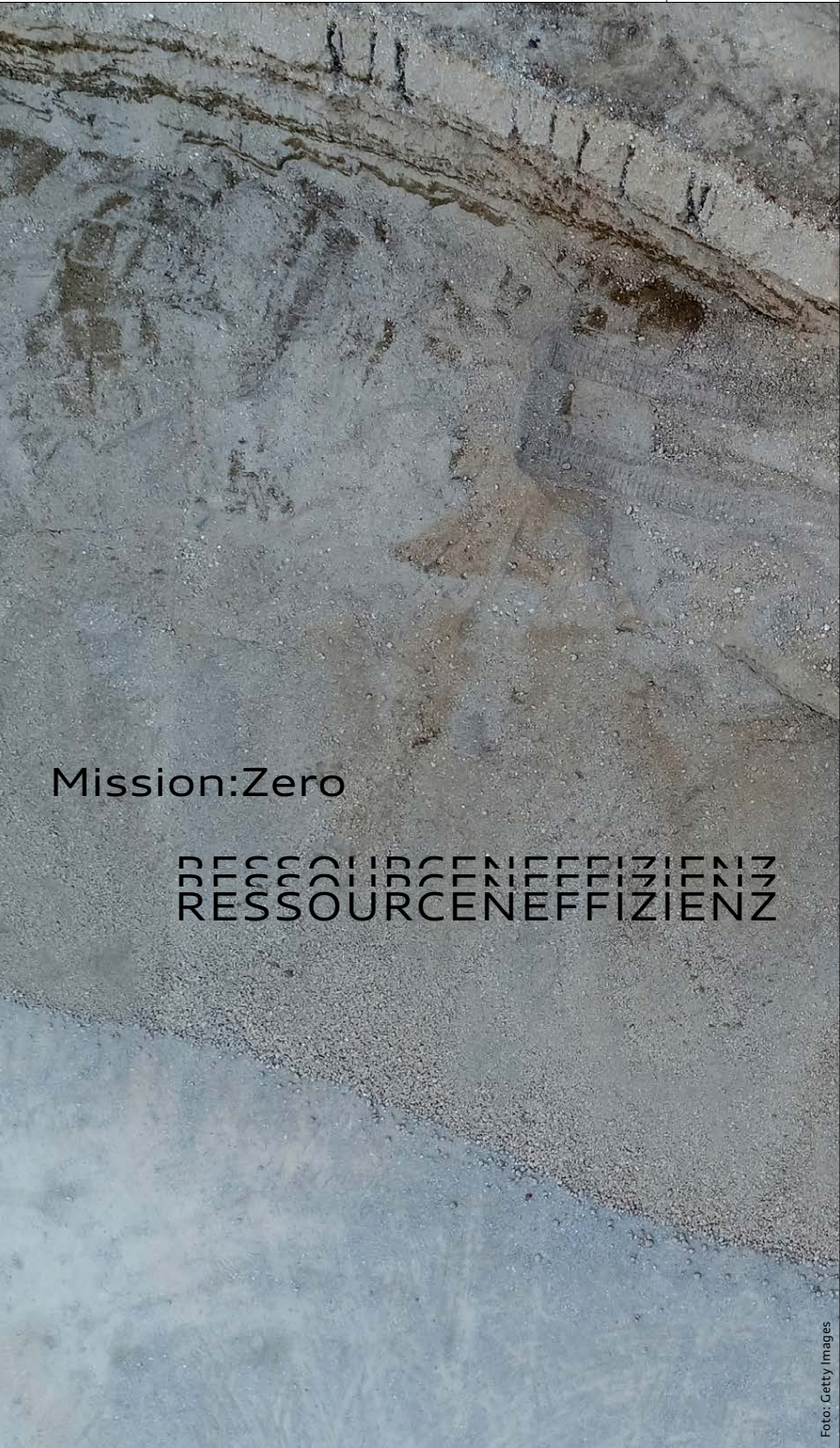


2018
2.382.498

2019
1.872.285

2020
1.847.735

Der effiziente Einsatz von natürlichen Ressourcen wie beispielsweise Wasser ist ein wesentliches Thema der Audi Umweltpolitik. Im Jahr 2020 konnte der Audi Konzern den Wasserverbrauch im Vergleich zum Vorjahr senken. Dieser Rückgang ist vor allem durch den coronabedingten Produktionsausfall zu erklären.



Mission:Zero

RESSOURCENEFFIZIENZ

Foto: AUDI AG

„An meiner Arbeit mag ich besonders, dass sie für eine nachhaltige Zukunft unseres Unternehmens von strategischer Bedeutung ist. Die Tatsache, dass ich durch meine Leistung zu einer nachhaltigen Zukunft beitragen darf, erfüllt mich mit Leidenschaft“, sagt László Horváth, Leiter des Handlungsfelds „Ressourceneffizienz“.

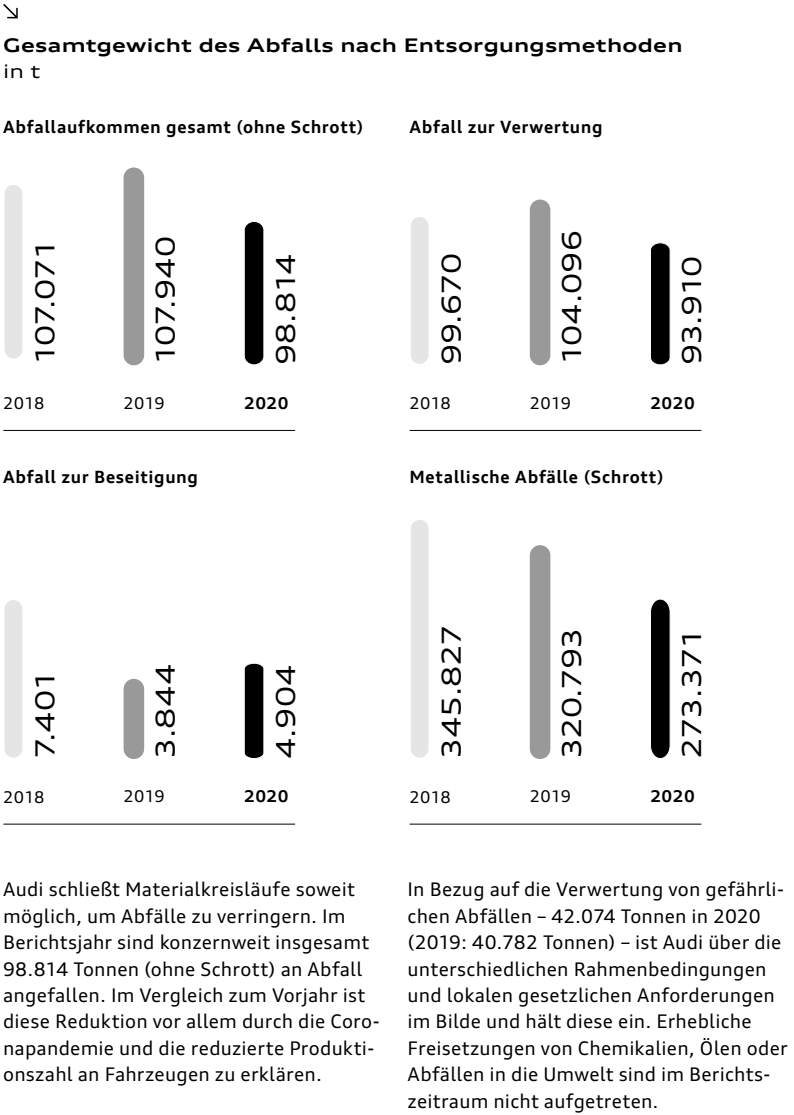
↳
László Horváth,
Leiter des Handlungsfelds „Ressourceneffizienz“

Natürliche Ressourcen sind wesentliche Produktionsfaktoren und Basis industrieller Wertschöpfung. Audi will Ressourcen noch effektiver und effizienter einsetzen, zudem entwickelt das Unternehmen seine Recyclingkompetenzen stetig weiter.

Ressourceneffizienz ist dabei viel mehr als Abfallmanagement. Sie fängt bei der richtigen Materialverwendung entlang des gesamten Produktentstehungsprozesses an und endet in der stofflichen Verwertung. „Meine Vision ist es, einen 100-prozentigen Kreislauf in unserer gesamten Produktionskette zu etablieren“, erklärt László Horváth.

Umweltschutz ist die Summe vieler kleiner Dinge – und an einem Projekt in Neckarsulm wurde dies jüngst deutlich. Bei der Montage eines Fahrzeugs fallen zahlreiche Verpackungsmaterialien an, da die meisten Teile durch Zulieferfirmen zum Schutz, etwa in Folien, verpackt sind. Audi sammelte Abfallfolien in großem Umfang, lieferte diese an ein regional ansässiges Verwertungsunternehmen, das daraus wieder neue Folien herstellt, die erneut im Werk Verwendung finden. „Dieses Beispiel hat doppelten Effekt: kleinere Umweltauswirkung durch die stoffliche Verwertung anstatt Verbrennung. Und wenig CO₂-Ausstoß durch die kurzen Transportwege“, erklärt László Horváth. So bleibt der Roh-

stoff noch länger innerhalb des Audi Kreislaufs. Horváth: „Das gelingt durch den Einsatz von neuester Technologie und durch starke Partnerschaften. Denn nur gemeinsam mit anderen Unternehmen – etwa unseren Zuliefer- und Recyclingfirmen – und deren spezifischem Know-how können wir unsere Ziele erreichen.“



Mission:Zero

BIODIVERSITÄT BIODIVERSITÄT

Foto: Robert Fischer



„An meiner Arbeit mag ich besonders, das auch im Umweltschutz bei Audi recht neue Thema Biodiversität im Unternehmen fest zu verankern“, sagt Antje Arnold, Leiterin des Handlungsfelds „Biodiversität“. Und sie ergänzt: „Biodiversitätsschutz ist für mich gleichzeitig Gesundheitsschutz, denn eine intakte Natur hält Krankheitserreger in Schach. Dieses spannende Themenfeld bietet Sinnhaftigkeit, fordert aber auch, innovativ und kreativ tätig zu sein – gepaart mit ständiger Überzeugungsarbeit.“



Antje Arnold,
Leiterin des Handlungsfelds „Biodiversität“

Neben dem Klimawandel zählt der Verlust der Artenvielfalt zu den größten ökologischen Herausforderungen. Audi setzt sich für den Erhalt der Biodiversität ein und ist vor mehreren Jahren bereits der Initiative „Biodiversity in Good Company“ beigetreten. „Als Beitrag zum Erhalt biologischer Vielfalt setzt Audi darüber hinaus an allen Standorten Biodiversitätsprojekte um“, erklärt Antje Arnold. „Das Wunderbare dabei ist, dass die Ergebnisse unserer Arbeit in diesem Bereich oft sichtbar werden – wie wir an einem unserer biodiversen Leuchtturmprojekte in der Audi Fertigung Münchsmünster beobachten können. Die Freiflächen des gesamten Standortes wurden naturnah gestaltet. Hier nehmen die für die Region interessanten und wichtigen Arten beständig zu. Das macht einfach riesig Spaß!“

In Planung für 2021 sind weitere biodiverse Gestaltungsprojekte in den Außenanlagen der Standorte – zum Beispiel Fassadenbegrünungen oder die Umwandlung von Rasenflächen in blühende Wiesen.

Foto: Getty Images



Umweltmanagement bei Audi

Audi analysiert die Umweltaspekte in seinem weltweiten Fabrikverbund genau – mit der Vision, seine Autos im Jahr 2025 in bilanziell CO₂-neutralen Werken¹ zu produzieren. Neben Emissionen betrachtet Audi dabei alle weiteren standortbezogenen Umweltaspekte der betrieblichen Wertschöpfung.

Grundlage für eine umweltverträgliche Produktion bei Audi sind Umwelt- und Energiemanagementsysteme, die das Unternehmen seit 1995 stufenweise eingeführt hat. In fast allen europäischen Automobilwerken des Audi Konzerns ist das Umweltmanagementsystem der Europäischen Union, EMAS (Eco-Management and Audit Scheme), installiert. Sieben bzw. sechs der Audi Standorte im In- und Ausland verfügen über zertifizierte Managementsysteme nach DIN EN ISO 14001¹⁰ bzw. DIN EN ISO 50001¹¹. Insbesondere die europäischen Standorte verfügen zusätzlich über eine Validierung nach dem „Premiumstandard EMAS“ der Europäischen Union. Dabei muss speziell dafür zugelassenen Umweltgutachter_innen nachgewiesen werden, dass die betreffenden Standorte ihre tatsächliche Umweltleistung nachhaltig steigern. Die Einhaltung gesetzlicher Anforderungen ist dafür die Ausgangsbasis.

¹ Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und Recycling der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

¹⁰ ISO 14001: Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Győr, Brüssel, San José Chiapa, Sant'Agata Bolognese und São José dos Pinhais

¹¹ ISO 50001: Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Győr, Brüssel, San José Chiapa und Sant'Agata Bolognese

Der Vorstand legt die Umweltpolitik fest, die für die Standorte der AUDI AG verbindlich ist. Die Vorgaben werden in regelmäßigen Zeitabständen überprüft und gegebenenfalls angepasst.

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

Geltungsbereich der Kennzahlen

Die Erhebung der Umweltkennzahlen erfolgt – soweit nicht anders angegeben – auf Basis der Volkswagen Norm 98000. Diese Norm legt fest, wie betriebliche Umweltdaten innerhalb des Volkswagen Konzerns und seiner Töchter ermittelt werden.

Ziel ist es, umweltrelevante Daten aus allen Werken vergleichbar zu erfassen und zu dokumentieren. Im Wesentlichen beruhen die Umweltdaten auf Messungen und Berechnungen. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie zum Beispiel auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr wesentliche Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2019 anhand der Ist-Werte für 2019 aktualisiert.

Der Erfassungsumfang der Umweltkennzahlen bezieht sich auf die Produktionsstandorte des Audi Konzerns. Soweit nicht anders angegeben, sind dies die folgenden Werke: Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati).

Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet.

Für eine bessere Nachvollziehbarkeit werden deshalb neben den Umweltdaten des Audi Konzerns (inklusive Motorradproduktion Ducati Bologna und Amphur Pluakdaeng) auch die Umweltdaten der Automobilproduktion separat ausgewiesen (Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr und Sant'Agata Bolognese; inklusive San José Chiapa).

Ausgewählter Beitrag von Audi zu den SDGs der Vereinten Nationen



12 NACHHALTIGE/R
KONSUM UND
PRODUKTION

Audi arbeitet kontinuierlich an allen standortbezogenen Umweltherausforderungen der betrieblichen Wertschöpfung.



13 MASSNAHMEN ZUM
KLIMASCHUTZ

Audi arbeitet an der konsequenten Reduktion des ökologischen Fußabdrucks Richtung null.

→ [Übersicht der SDGs siehe Seite 289](#)

Wie
leistet Audi
gesell-
schaftlichen



IMPACT
IMPACT
IMPACT

?

S

Talking Sustainable Business – Key Facts

B

- Stark durchs Coronajahr: Kulturwandel weiter vorangetrieben
- Team für die Zukunft: Strategische Personalplanung verzahnt Unternehmens- und Personalstrategie
- Hohes gesellschaftliches Engagement an allen Produktionsstandorten
- Sichere Arbeitsplätze dank Unfall- und Gesundheitsschutz – und das schon seit 100 Jahren
- Die Transformation erfordert neue Schlüsselkompetenzen: Dank der Audi Akademie ist das Unternehmen gut aufgestellt

T

Seite 253
Stark durchs
Coronajahr

Seite 266
Ein Ziel –
ein Team

Seite 276
Verantwortung
weltweit:
Engage,
Educate,
Empower

STARK STARK STARK



durchs Coronajahr

Foto: Getty Images



Die Bedeutung der Unternehmenskultur

Corona hat Audi auf eine harte Probe gestellt – und vieles im Unternehmen und bei den Mitarbeiter_innen verändert. Sechs Mitarbeitende aus der Produktion, der Aus- und Weiterbildung, dem Gesundheitswesen, der Unternehmenskultur und dem Personalwesen berichten über ihre Erfahrungen der vergangenen Monate – und warum Audi langfristig gestärkt aus der Pandemie hervorgehen wird.



Oliver Schadow

Leadership-Programme/-qualifizierung Ingolstadt

Oliver Schadow Was für Monate hinter uns liegen ..., sie waren herausfordernd und genau deshalb voller Erkenntnisse.

Hätte man vor einem Jahr gefragt, ob und wie man als Führungskraft sein Team auf Distanz führen kann – also ohne dass man die meiste Zeit an einem Ort zusammenarbeitet –, wären viele vielleicht noch skeptisch gewesen.

Doch jetzt wissen wir: „Digitale Führung“ funktioniert – auch heute schon. Warum? Weil die Grundlagen hierfür zum einen Offenheit für Neues, zum anderen Vertrauen sind. Werte, die wir als Audi Akademie durch unsere überfachlichen Qualifizierungen und die Initiativen der Unternehmenskultur seit vielen Jahren fördern. Um die Fach- und Führungskräfte während der Pandemie zu unterstützen, haben wir unser Qualifizierungsangebot rund um das digitale Führen erweitert.

Im Rückblick kann ich sagen: Die Coronapandemie hat sowohl die Digitalisierung im Konzern als auch die Flexibilisierung unserer Arbeitswelt insgesamt beschleunigt. Was wir in den vergangenen Monaten erlebt und auch selbst vorangetrieben haben, das hätte im Normalfall Jahre gedauert.

Corona hat unsere Organisation verändert und wird diese auch weiterhin verändern. Dazu zählt eine neue Mentalität, mit Herausforderungen umzugehen. Konkret? „Einfach mal machen“ ist gar nicht so verkehrt! Dadurch werden wir als Unternehmen schneller, und viele Erkenntnisse gewinnt man ja erst im Prozess. Auch bei einem komplexen Thema wie der flächendeckenden Einführung von mobilem Arbeiten hat sich dieses „Machen!“ als gut erwiesen. Für mich spiegelt sich darin „Vorsprung leben“ wider.

Audi Report 2020	Mitarbeitende & Gesellschaft	256	Audi Report 2020	Mitarbeitende & Gesellschaft	257	Audi Report 2020	Mitarbeitende & Gesellschaft	258
	↘ Peter Biersack Lernprozessbegleiter in der Weiterbildung Fahrzeugtechnik Neckarsulm		„Die vier miteinander verbundenen Ringe unseres Logos passen gut als Symbol für den Zusammenhalt unter den Mitarbeitenden.“  Foto: AUDI AG		Chris Metzger Am 4. März 2021 hatte ich mein 25-jähriges Dienstjubiläum. In all diesen Jahren habe ich viel erlebt und gesehen: Seit meinem Start 1996 hat sich das Unternehmen enorm gewandelt, schöne und auch schwierige Zeiten haben wir immer gemeinsam durchgestanden. Die vier miteinander verbundenen Ringe unseres Logos passen gut auch als Symbol für den Zusammenhalt unter den Mitarbeitenden. Doch auf so etwas wie Corona waren wir natürlich nicht wirklich vorbereitet. Bei uns in der Produktion haben wir die negativen Auswirkungen von Corona stark zu spüren bekommen. Bedingt durch die Pandemie standen die Bänder 2020 fünf Wochen still – so was gab es noch nie in meiner Zeit bei Audi. Normalerweise arbeiten am Standort Ingolstadt circa 44.000 Menschen, plötzlich haben nur noch etwa 2.000 Audianer_innen im Werk den Betrieb aufrecht-erhalten. Gespenstisch! In der Produktion hat sich seitdem viel verändert. Es wurden zahlreiche Gesundheitsschutzmaßnahmen in den Werken umgesetzt – für Gruppenecken, Werkto- re, den internen Werkverkehr sowie für die Werkrestaurants hat Audi spezielle Schutzmaß- nahmen entwickelt. Vieles, was wir in der Montage als selbstverständlich angesehen haben, ist es nicht mehr. Das Arbeiten innerhalb der Gruppe, die man teilweise schon seit sehr Langem kennt, verändert sich. So gibt es neue Konstellationen, weil Kolleg_innen mit Vorerkran- kungen in anderen Bereichen eingesetzt werden. Wir alle wissen natürlich um das Warum – anstrengend ist es trotzdem. In der Montage sind wir sicherlich ganz besonders froh, wenn Corona vorbei ist und wir die Masken wieder abnehmen können.			
			↘ Chris Metzger Fertigung Ingolstadt					

Audi Report 2020	Mitarbeitende & Gesellschaft	259	Audi Report 2020	Mitarbeitende & Gesellschaft	260	Audi Report 2020	Mitarbeitende & Gesellschaft	261
	↘ Hanna Kuschel Abteilung HR Strategie Ingolstadt		„Corona hat gezeigt, welch wichtige Rolle ein gemeinsames Wertefundament spielt. Es vermittelt Sicherheit und verbindet die Menschen.“  Foto: Markus Burke		Daniela Huber Die Unternehmenskultur bei Audi stetig weiterzuentwickeln, ist die Aufgabe unserer Abteilung – hierfür erarbeiten, erproben und evaluieren wir spezielle Maßnahmen, Formate und Programme. Im Fokus stehen dabei das Audi Führungsleitbild sowie die Audi Unternehmenswerte Wertschätzung, Offenheit, Verantwortung und Integrität. Wir arbeiten täglich mit Kolleg_innen aller Bereiche zusammen – sehr oft im persönlichen Austausch. Veranstaltungen und Workshops gehören zu unserem „daily business“: Menschen zusammenbringen, vernetzen und Synergien heben. Und dann kam Corona. Plötzlich hieß es: Homeoffice soweit möglich. Auf einmal gab es digitale Teams, Führung auf Distanz und Zusammenarbeit via Skype. Doch was bedeutet das für unsere Unternehmenskultur? Wenig bis kein persönlicher Kontakt innerhalb des Teams und fehlende Mimik und Gestik in Gesprächen führen dazu, dass Verhaltensweisen wie „zwischen den Zeilen lesen“ und gezielteres Nachfragen nun eine größere Rolle spielen. Offenheit und Transparenz sind jetzt in der vorrangig digitalen Kommunikation noch wichtiger als zuvor. Dies braucht Mut: Mut, Dinge anzusprechen, nicht nur Fachliches, sondern auch Zwischenmenschliches. Gemeinsam mit Wertschätzung und Vertrauen ist dies die Grundlage für eine positive Teamkultur. Durch den fehlenden persönlichen Austausch in der Kaffeeküche heißt es nun, neue und andere Wege zu finden, dies zu kompensieren. Corona hat gezeigt, welch wichtige Rolle ein gemeinsames Wertefundament spielt. Es vermittelt Sicherheit und verbindet die Menschen. Es hat sich bewiesen: Kultur ist besonders dann wichtig, wenn Anforderungen in unsicheren und komplexen Umgebungen steigen. Eine Pandemie ist da natürlich die Probe aufs Exempel. Zugleich war und ist sie Treiber einer schnelleren Transformation. Der Zusammenhalt der Audianer_innen hat sich überall gezeigt und es sind viele tolle digitale Initiativen entstanden. Ich bin überzeugt, mit diesem Audi Spirit werden wir alle gestärkt aus dieser herausfordernden Situation hervorgehen.			
			↘ Daniela Huber Unternehmenskultur Ingolstadt					

„Der Audi Gesundheitsschutz arbeitet seit Januar 2020 in den Krisenstäben, um die Arbeitsplätze sicher zu gestalten, Beschäftigte zu informieren und Infektionsketten zu verhindern bzw. zu unterbrechen.“



Foto: Markus Burke



Anke Manthey

Referentin für Gesundheitsförderung
Ingolstadt

Anke Manthey Eine vergleichbare Situation gab es noch nie. Da gibt es zum einen die Krankheit selbst, und mittlerweile kennen die meisten von uns Audianer_innen jemanden im Kolleg_innen- oder Bekanntenkreis, der an Covid erkrankt war. Zum anderen sind alle von den Auswirkungen der Pandemie betroffen: alle am Standort, alle Mitarbeitenden bei Audi – tatsächlich alle Menschen. Der Audi Gesundheitsschutz arbeitet seit Januar 2020 in den Krisenstäben, um die Arbeitsplätze sicher zu gestalten, Beschäftigte zu informieren und Infektionsketten zu verhindern bzw. zu unterbrechen.

Aus diesen Gründen wurde und ist die Pandemie ein wichtiges Thema in meiner Arbeit im Audi Gesundheitswesen, bei der es vorrangig um psychische Gesundheit geht. Oder um es in einfachen Worten zu sagen: Wenn Mitarbeiter_innen nur noch über Corona reden und an die Krankheit denken, wer arbeitet dann noch mit Freude und produktiv?

Wir wissen alle zudem: Um gut zu arbeiten, müssen auch die Rahmenbedingungen stimmen. Und diese sind durch Corona stark verändert. Das fängt mit einfachen Situationen an, etwa dem gemeinsamen Mittagessen im Betriebsrestaurant oder dem kurzen Plausch auf dem Gang. Das alles fehlt zurzeit – und das kann durchaus belastend sein. Deshalb ist es umso wichtiger, dass wir uns um unsere Psyche kümmern. Gerade in einer Zeit, in der wir auf den vertrauten Alltag verzichten müssen und unsere sozialen Kontakte nur eingeschränkt pflegen können, kann das seelische Gleichgewicht auch mal durcheinandergeraten.

Schon im April letzten Jahres haben wir individuelle Sprechstunden angeboten. Ich selbst habe viele Gespräche mit den Kolleg_innen geführt, manchmal auch einfach nur zugehört. Ich habe Tipps und Tricks verraten, wie man gut durch eine mögliche Quarantäne kommt und wie man es schafft, dass das Virus nicht andauernd die Gedanken beschäftigt. Wir sitzen schließlich alle im selben Boot – und je mehr wir miteinander reden, desto ruhiger wird der Wellengang.

Ein ganzheitliches Gesundheitsmanagement und ein integriertes Arbeitsschutzsystem sind zwei Ansätze von Audi, um Arbeitsunfälle zu minimieren und die gesundheitlichen Ressourcen sowie die körperliche und psychische Leistungsfähigkeit der Mitarbeitenden zu stärken.

Gesundheitsschutz in der Pandemie

Während des ersten Lockdowns wurde ein umfangreiches Schutzkonzept entlang der „Worker Journey“, also entlang des Arbeitsalltags entwickelt. Dieses umfasst sowohl Verhaltensmaßnahmen zu Hause, wie den eigenen Gesundheitszustand zu prüfen, als auch den Weg zur Arbeit. Auch das Verhalten am Arbeitsplatz und in den Pausenzeiten sowie die Umgestaltung der Arbeitsorganisation – also Abstände, Abtrennungen, Homeoffice, Versorgung mit Mund-Nasen-Schutz – wurden im Rahmen der „Worker Journey“ berücksichtigt. Dieses Schutzkonzept wurde kontinuierlich an die neuesten Erkenntnisse zur Pandemie angepasst und inzidenzabhängig zur Umsetzung gebracht.

3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN

Entwicklung eines umfangreichen Schutzkonzepts entlang der „Worker Journey“ in der Coronapandemie.

10 WENIGER UNGLEICHHEITEN

Vielfältige Hintergründe, Kompetenzen und Fähigkeiten: Audi fördert Chancengleichheit.

→ Übersicht der SDGs siehe Seite 289



Im Sport sind Weitsicht und Wissen gefragt, wenn es darum geht, das richtige Team für das Spiel aufzustellen. Doch was, wenn das Team knapp 90.000 Mitglieder hat? Bei Audi unterstützt der Bereich der Strategischen Personalplanung dabei, die beste Aufstellung für die Zukunft zu finden.

Text: C3 Creative Code and Content GmbH

„Wenn es um die Zusammenstellung des richtigen Teams für die Zukunft der Mobilität geht, dann agieren wir weitsichtig“, sagt Sebastian Döring, Leiter Strategische Personalplanung, HR Reporting. Bei Audi geht es darum, die Transformation der Mobilität an- und voranzutreiben. „Und dafür brauchen die Audia-ner_innen die richtigen Fähigkeiten, Fertigkeiten und Kompetenzen. Sonst werden wir von den technologischen und gesellschaftlichen Entwicklungen überholt. Doch wir wollen nicht zu Getriebenen werden, sondern Gestaltende bleiben.“

Transformation des Unternehmens

Die Aufgabe ist groß und sie erfordert, neu zu denken. Denn: Der Wachstumsweg der Automobilindustrie war jahrzehntelang ziemlich gradlinig. Erfolgreiche Unternehmen wie Audi, die mehr Fahrzeuge verkauften, brauchten mehr Mitarbeitende. Diese starteten in den bereits vorhandenen Kompetenzfeldern. Audi wusste genau, welche Professionen gebraucht werden, um seinen Erfolgskurs fortzusetzen. Ein Kurs, in dem die Expertise der Mitarbeiter_innen in Sachen Automobilfertigung extrem hoch ist – schließlich wissen die Menschen bei den Vier Ringen bestens, wie man Fahrzeuge entwickelt, baut und vertreibt.

Ein Kurs, der auf dem Entwicklungsrhythmus der Automobilindustrie basiert und der sich nun dem immer schnelleren Tempo beispielsweise aus der Softwareentwicklung anpassen muss. Hinzu kommt das, was man als Transformation bezeichnet: Das Auto wird zunehmend viel mehr als ein mechanischer Gegenstand sein, nie waren der Grad der Digitalisierung dieses Produkts und der Wertschöpfungsanteil der Software so hoch und wichtig. Mit ihnen wandelt sich Audi vom Automobilhersteller zum Anbieter vernetzter und nachhaltiger Premiummobilität – deshalb muss sich auch das Wissen und Können der Teams transformieren.

Frauen in Führungspositionen

Die AUDI AG hat sich zur Erhöhung bzw. Sicherstellung des Anteils von Frauen auf allen Führungsebenen sowie im Aufsichtsrat Ziele gesetzt. Im Aufsichtsrat betrug zum 31.12.2020 der Frauenanteil gut 30 Prozent. Zur Sicherstellung dieses Anteils hat sich der Aufsichtsrat beginnend mit dem 1. Januar 2021 bis zum Jahr 2025 einen Zielwert in Höhe von 30 Prozent gesetzt, der von der Seite der Anteilseigner_innen und Arbeitnehmer_innen jeweils getrennt erfüllt wird. Für den Vorstand hat der Aufsichtsrat ebenfalls beginnend mit dem 1. Januar 2021 eine formelle Zielquote von 25 Prozent beschlossen. Zum Ende des Jahres 2020 waren zwei Frauen im Vorstand der AUDI AG vertreten. Unterhalb des Vorstands strebt die AUDI AG eine Erhöhung des Frauenanteils an. Bis zum Ende des Jahres 2021 soll der Frauenanteil in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands 8 Prozent und in der zweiten Führungsebene 16 Prozent betragen. Die Begleitung und Entwicklung von Frauen in Richtung Führungspositionen unterstützt die AUDI AG durch spezielle Programme, zum Beispiel „Sie und Audi“, sowie flexible, innovative Arbeitsmodelle und vielfältige Angebote zur Vereinbarkeit von Familie und Beruf.

Die Belegschaft in Zahlen

Die Belegschaft des Audi Konzerns ging im Jahr 2020 leicht zurück (2019: 90.783), der Frauenanteil erhöhte sich wiederum leicht (2019: 15,0 %).

1 ohne Auszubildende
2 zum 31.12. des Berichtsjahres
3 Jahresdurchschnittswert



↘

AUDI AG Ideen-Programm
Realisierung & Einsparung 2020



53,4 %
der 2020 eingereichten
Ideen wurden realisiert.
(2019: 54,4 %)

94,5 MIO. EUR
Einsparungen konnten
damit erzielt werden.
(2019: 101,3)

Audi profitiert vom Einfallsreichtum der Mitarbeitenden. Im Ideen-Programm der AUDI AG werden Vorschläge zur Optimierung bestehender Prozesse gesammelt.

Enge Verzahnung

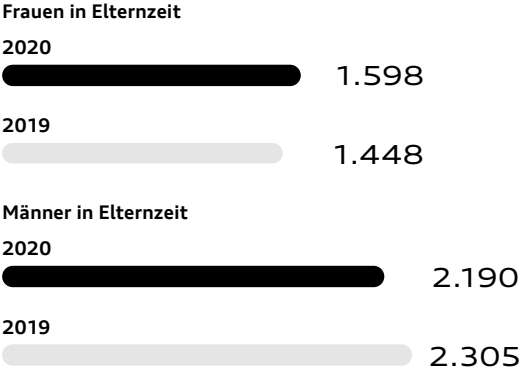
„In der Strategischen Personalplanung widmen wir uns der Frage, wie die Belegschaft der Zukunft aussehen könnte, und zeigen auf, wie die Transformation langfristig gelingen kann“, erklärt Sebastian Döring. „Deshalb haben wir die Verbindung von Personal- und Unternehmensstrategie verstärkt, systematisiert und eng verzahnt. Wir betrachten unternehmerische Entscheidungen wie zum Beispiel die Standortbelegung, die Absatzplanung oder auch die in „Audi.Zukunft“ vereinbarten Personalanpassungen und analysieren diese gemeinsam mit den Geschäftsbereichen. Natürlich schauen wir uns auch genau an, in welche neuen Technologien oder Geschäftsmodelle wir investieren und welche Zukunftsjobs dadurch entstehen.“ Das bedeutet: Wohin das Unternehmen steuern will, beeinflusst auch, wie und wohin sich die Belegschaft entwickeln muss.

Die Strategische Personalplanung ist dabei ein jährlich revolvierender Prozess, der neue Impulse aus der Strategie aufgreift und zwei Elemente beinhaltet: Um Transparenz über die Tätigkeiten bei Audi zu erhalten, wurden zunächst im Konzernverbund Tau-

sende Jobprofile analysiert, zu knapp über 120 Jobclustern (Gruppierungen) zusammengefasst und auf die aktuelle Audi Belegschaft angewendet. Zweitens entwarfen die Geschäftsbereiche ein Zielbild ihres zukünftigen Personalbedarfs unter drei Fragestellungen: Wo soll investiert werden, wo nicht mehr und was bleibt wie bisher?

↘

Männer und Frauen in Elternzeit
Anzahl



Familie und Beruf? Passt!

Audi stärkt die Vereinbarkeit von Familie und Beruf. Beschäftigte können etwa in Teilzeit arbeiten oder Pflegezeit nehmen, um Familienangehörige zu unterstützen. Viele Mitarbeitende entscheiden sich für eine Elternzeit. Das Unternehmen hilft dann bei der Wiedereingliederung und vermittelt Mitarbeitenden in Elternzeit zusätzliche Jobqualifizierungen, die die Rückkehr ins Berufsleben erleichtern.

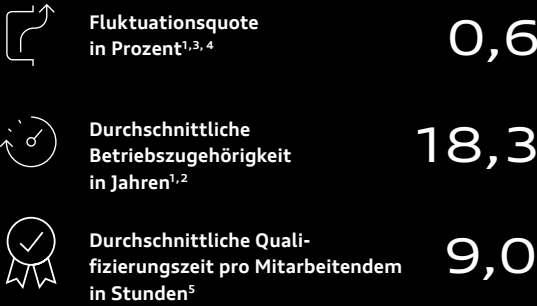


Strukturdaten
Die durchschnittliche Betriebszugehörigkeit (2019: 17,9) stieg leicht an, die Fluktuationsquote (2019: 0,7) sank.

- 1 ohne Auszubildende
- 2 zum 31.12. des Berichtsjahres
- 3 Jahresdurchschnittswert
- 4 Bei der Fluktuation berücksichtigt werden arbeitgeber- und/oder arbeitnehmerinnenseitige Kündigungen ohne Wiedereinstellungsantrag
- 5 bezogen auf indirekte Mitarbeitende

↘

Strukturdaten AUDI AG



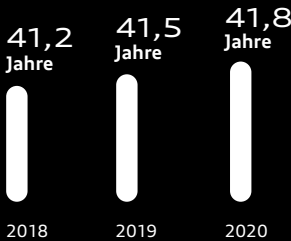
↘

Altersstruktur²
(AUDI AG, ohne Auszubildende)



↘

Altersdurchschnitt²
(ohne Auszubildende, ohne Befristete)



Diversität
Gleiche Chancen – für alle! Vielfältige Hintergründe, Kompetenzen und Fähigkeiten machen den Erfolg erst möglich. Audi sorgt dafür, dass Menschen ihre Potenziale bestmöglich entfalten können. Auf jeder Ebene, unabhängig vom kulturellen Hintergrund oder sonstigen Eigenschaften. Das Ziel von Audi ist es, zu einer diversen und inklusiven Gesellschaft beizutragen, in der das Geschlecht keinen Unterschied macht. Die Förderung der Chancengleichheit trägt zu kontinuierlichem ökonomischem Erfolg bei und stärkt den gesellschaftlichen Zusammenhalt.

Risiken frühzeitig erkennen

Nachdem Personalbestand und Personalbedarf in Jobclustern abgebildet sind, führt Audi mit einer Simulationssoftware sogenannte Gap-Analysen durch. Sebastian Döring: „In diesen gleichen wir die aktuellen Jobcluster mit den zukünftigen Bedarfen ab, um somit Über- und Unterdeckungen frühzeitig festzustellen und transparent zu machen. Dabei haben wir auch demografische Einflüsse im Blick und sehen, wo beispielsweise das aktuelle Vorruhestandsprogramm greift. Auf der Basis unserer Analysen übernehmen dann in der Maßnahmenphase die Kolleg_innen aus dem operativen Personalwesen und planen dementsprechend Wechsel und Qualifizierungen.“ Das Ganze geschieht im engen Austausch mit dem Betriebsrat → siehe Seite 273, der im gesamten Prozess ein wichtiger Partner ist.

2 zum 31.12. des Berichtsjahres

Schlüsselkompetenzen entwickeln und fördern

Beim Zusammenstellen des richtigen Teams liegt der Schwerpunkt auf der Transformationsqualifizierung von bestehenden Mitarbeitenden in die identifizierten Zukunftsjobs, wie Softwareentwickler_innen oder Hochvolttechniker_innen. Beim Recruiting gilt, dass für Stellen zuerst intern bei Audi und im Volkswagen Konzern passende Kompetenzen gesucht werden. Die Audi Akademie (→ siehe Seite 275) spielt bei dieser Kompetenzentwicklung eine zentrale Rolle. Und das nicht nur in Deutschland, sondern mit Blick auf alle Audianer_innen und Konzern-Mitarbeitende weltweit. Denn perspektivisch ist geplant, die Systematik der strategischen Personalplanung auf die internationalen Standorte der AUDI AG auszurollen; schließlich tritt das Team der Vier Ringe weltweit an.



„Durch die enge Zusammenarbeit von Unternehmens- und Personalstrategie gelingt es, die Transformation umzusetzen und das Unternehmen zukunftssicher aufzustellen.“

↘
Andreas Zelzer,
Leiter Personal, Transformation,
Top Management



Betriebsrat und Arbeitswelt: Chancen und Risiken der Arbeitsformen der Zukunft

Ein Baustein der Audi Unternehmenskultur ist das Prinzip der Partizipation der Beschäftigten, das auch über das Mitbestimmungs- und Betriebsverfassungsgesetz rechtlich verankert ist. So organisieren sich an den Audi Standorten und in den Tochterfirmen weltweit die Belegschaften in freien, demokratisch legitimierten Gewerkschaften und Vertretungen der Arbeitnehmer_innen. Ein Vorteil der Mitbestimmung aus Arbeitgebersicht: Mitbestimmung motiviert – und nur ein motiviertes Team wird die Transformation und den Know-how-Aufbau mit der notwendigen Transformationskraft stemmen.

Zentrale Themen im Berichtszeitraum waren die gemeinsame Bewältigung der Coronakrise mit Fokus auf dem Gesundheitsschutz der Beschäftigten sowie die weitere Transformation des Unternehmens. Neben diesem zentralen Punkt stand 2020 in besonderem Maße die weitere Umsetzung der Grundsatzvereinbarung „Audi.Zukunft“ im Fokus. Mit dieser Grundsatzvereinbarung setzt Audi nachhaltig Zeichen für mehr Wirtschaftlichkeit, Flexibilität und vor allem: sichere Arbeitsplätze bei verlängerter Beschäftigungsgarantie bis Ende 2029.

Die nachhaltige Transformation der Automobilindustrie – Digitalisierung, Globalisierung, Elektrifizierung, disruptive Geschäftsmodelle – stellt die Mitbestimmung und damit die Unternehmenskultur vor große Herausforderungen. Hier sind Betriebsräte und Gewerkschaft, aber auch die Unternehmensführung bei Audi gefordert. Durch das Projekt „Vision Ingolstadt

2030: Digitalisierung der Arbeit und Zukunft der Mitbestimmung“ ergab sich die Möglichkeit, an dem vom Bundesministerium für Bildung und Forschung geförderten Verbundprojekt „EdA – Empowerment in der digitalen Arbeitswelt. Nachhaltige Konzepte für die Digitalisierung entwickeln“ teilzunehmen. Ein entscheidendes Gestaltungsinstrument, das daraus entstanden ist, sind die betrieblichen Praxislaboratorien. Diese ermöglichen, Lern- und Experimentierräume aufzubauen und den Übergang in die digitale Arbeitswelt mit den Beschäftigten zusammen zu gestalten.

Im Rahmen des Forschungslaboratoriums #womendigit startete eines dieser Laboratorien mit der konkreten Fragestellung, wie Beschäftigten zukünftig ein flexiblerer Einsatz im Rahmen der Schichtarbeit ermöglicht werden kann. Dazu arbeitet ein cross-funktional besetztes Lab-Team zusammen und führt unter anderem ein Pilotprojekt mit Teilzeitkräften in der getakteten Produktion durch. Ziel ist es, innovative und nachhaltige Konzepte zu entwickeln und zu erproben, die eine neue Arbeitszeitflexibilisierung auch auf dem Shopfloor ermöglichen. Peter Mosch, Gesamtbetriebsratsvorsitzender: „Wenn wir mehr Gendergerechtigkeit in der Arbeitswelt wollen, müssen wir alte Strukturen aufbrechen – auch in der Produktion. Hierfür brauchen wir Überzeugungskraft, langen Atem, Beteiligung und den Schlusserfolg zwischen den Sozialpartnern. Und der Einsatz lohnt sich. Das zeigt das in der Lackiererei der AUDI AG in Ingolstadt entstandene neue flexible Arbeitszeitmodell für Menschen in der Schicht.“

Selbstbestimmt arbeiten

Audi schafft Freiräume für unterschiedliche Lebensphasen und berücksichtigt dabei die Bedürfnisse der Mitarbeitenden. Dazu gehören auch moderne Arbeitszeitmodelle für Mitarbeiter_innen.



**Mitarbeitende bei Audi in einem
Teilzeitverhältnis
2020**

4.327

(2019: 4.448)

Audi Report 2020	Mitarbeitende & Gesellschaft	275
 Audi Akademie – Kompetenzen entwickeln und fördern		

Transformation erfordert neue Schlüsselkompetenzen: Die Kompetenz- und Qualifizierungsbedarfe wandeln sich grundlegend. Die Audi Akademie verantwortet die Qualifizierung von Auszubildenden, Mitarbeitenden und Fach- und Führungskräften, bündelt die umfassenden Qualifizierungsangebote des Audi Konzerns und gestaltet so gemeinsam mit den Fachbereichen den Kompetenzvorsprung von Audi.

Audi investiert bis zu 80 Mio. EUR jährlich in die Weiterbildung der Audianer_innen.

Im Berichtsjahr 2020 gab es im Audi Konzern weltweit 13.927 (20.694) Weiterbildungsveranstaltungen bei 1,1 Mio. (1,7 Mio.) Teilnehmer_innenstunden. Im selben Zeitraum besuchten in Deutschland mit 7.291 (10.866) Weiterbildungsveranstaltungen über 25.000 (über 33.000) Mitarbeitende eine oder mehrere Qualifizierungen.

Ausgewählter Beitrag von Audi zu den SDGs der Vereinten Nationen



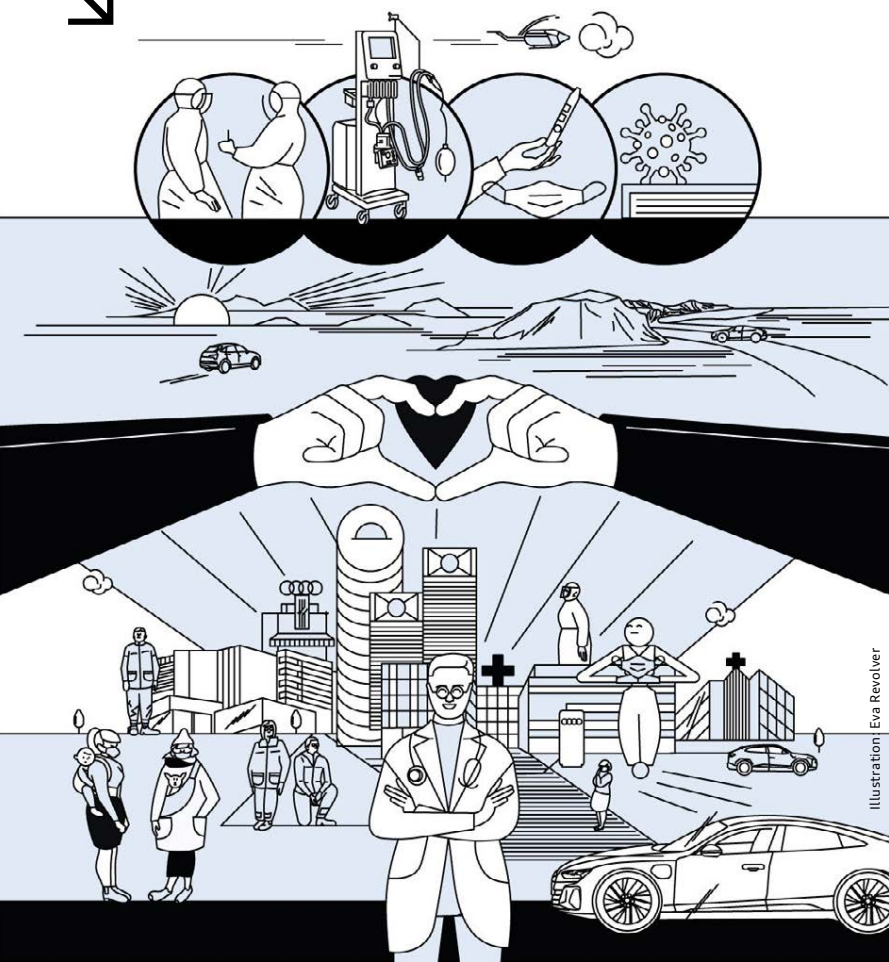
Audi investiert bis zu 80 Mio. EUR jährlich in die Weiterbildung der Audianer_innen.



Ein Baustein der Audi Unternehmenskultur ist das Prinzip der Partizipation der Beschäftigten.

→ [Übersicht der SDGs siehe Seite 289](#)

Verantwortung weltweit: Engage, Educate, Empower



Audi lebt Verantwortung – und das nicht nur während der Arbeitszeit.

Text: C3 Creative Code and Content GmbH

Mit einer Vielzahl von Corporate-Citizenship-Projekten ist das Unternehmen an seinen Standorten weltweit aktiv. Eine kleine Auswahl des gesellschaftlichen Engagements der Marke 2020.

Wenn es drauf ankommt, rückt die Welt zusammen: Audi unterstützt während der Coronakrise medizinische und soziale Einrichtungen an seinen Standorten und leistet humanitäre Hilfe. Dafür stellte das Unternehmen im Jahr 2020 international 5 Mio. EUR Soforthilfe bereit.

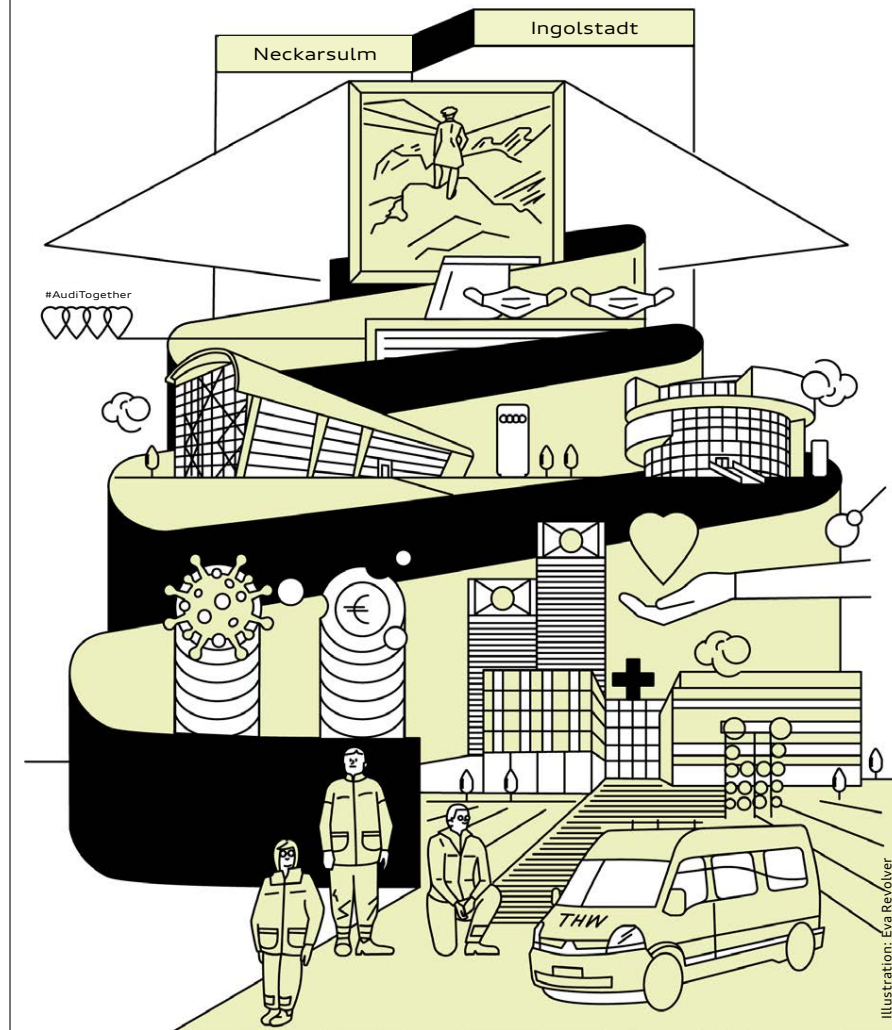
Die Hilfe vor Ort wird den Gegebenheiten der Region angepasst und kann dadurch sehr unterschiedlich ausfallen. Als Orientierung hat Audi globale Leitsätze für das gesellschaftliche Engagement definiert (→ siehe Seite 285). Das lokale Engagement an den Standorten hat das Ziel, die jeweiligen Regionen im Sinne guter Nachbarschaft als „Good Corporate Citizen“ zu unterstützen und weiterzuentwickeln.

Außerdem setzt sich Audi für benachteiligte Menschen ein, unterstützt Mobilitätsprojekte und die Bildung und Weiterbildung von Kindern, Jugendlichen und Erwachsenen. Des Weiteren fördert Audi Projekte, bei denen das Unternehmen sein technisches Know-how sinnvoll einbringen kann.

Auch die Mitarbeiter_innen von Audi zeigen sich solidarisch mit verschiedenen Aktionen und bei Spendenaufrufen¹.

¹ Zum Beispiel wurde im Berichtsjahr durch die Weihnachtsspende und die Restcentspende an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm ein Betrag in Höhe von rund 1,28 (1,297) Mio. EUR gesammelt.

↘
Neckarsulm
Deutschland
↘
Ingolstadt
Deutschland



Unterstützung auf ganzer Linie

Als guter „Corporate Citizen“ übernimmt Audi gesellschaftliche Verantwortung, unterstützt zum Beispiel regionale soziale Projekte und gemeinnützige Einrichtungen durch Spenden oder im Rahmen von Aktionen der Initiative „Audi Ehrensache“. Im Jahr 2020 lag der Fokus vor allem auf Sach- und Geldspenden im Zusammenhang mit der andauernden Coronapandemie.

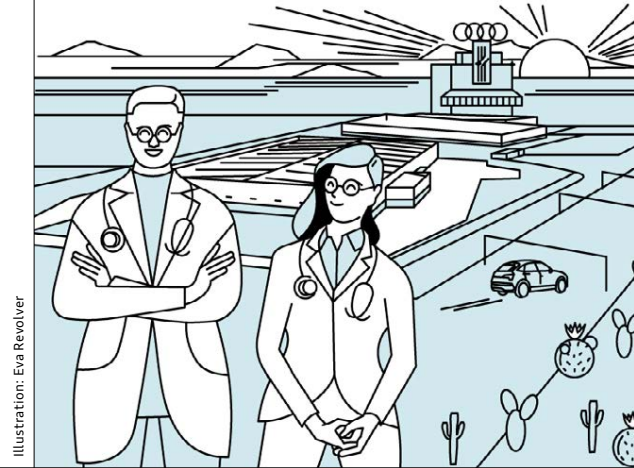
Forschung für Kinder

Seit Juli 2020 läuft die vom bayerischen Wissenschaftsministerium finanzierte Studie „COVID Kids Bavaria“, die sich mit der pandemischen Situation in Kinderbetreuungseinrichtungen im Freistaat beschäftigt. Mit einer Spende in Höhe von 50.000 EUR leistete Audi hier einen Beitrag zur Bekämpfung der Pandemie in Bayern und darüber hinaus.

Individuell und unbürokratisch

An das Klinikum Ingolstadt und die SLK-Kliniken Heilbronn gingen Spenden in einer Gesamthöhe von 600.000 EUR. Außerdem stellte Audi aus eigener Produktion 10.000 Gesichtsschilde für den Einsatz im Gesundheitswesen zur Verfügung. Auch die großen Rettungsgesellschaften hatten Engpässe bei der Ausrüstung zu bewältigen. Audi half schnell und zielgerichtet: mit Schutzmaterial, Leihfahrzeugen und Geldspenden.

San José Chiapa
Mexiko



Sicherer Transport in einem weiten Land

Seit 2016 ist Mexiko Teil der Audi Familie. In einem Land mit einer Fläche, die fast sechsmal so groß wie Deutschland ist, hat Mobilität einen besonderen Stellenwert. Oft sind die Wege zur Arbeit länger, die öffentlichen Verkehrsmittel gut genutzt. Damit aus diesen Wegen zur Arbeit keine Infektionswege werden, erklärte sich Audi Mexiko spontan bereit, für Ärzte und Ärztinnen sowie Pflegepersonal Fahrzeuge zur Verfügung zu stellen. Mit diesen können die medizinischen Fachkräfte zwischen ihrer Wohn- und Arbeitsstätte pendeln. Zudem spendete Audi Mexiko für diverse Krankenhäuser und an das Rote Kreuz vor Ort Schutzausrüstungen.

Helfen mit Know-how

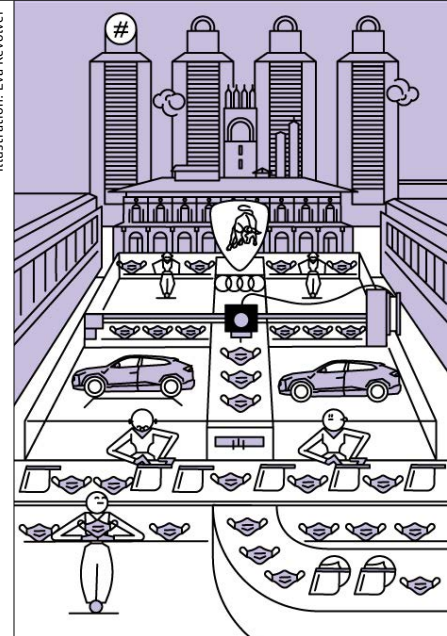
Die Region Emilia Romagna wurde im Frühjahr 2020 von der Coronapandemie verheerend getroffen. Noch im März baute Automobili Lamborghini einige Abteilungen seines Produktionswerks in Sant'Agata Bolognese um, damit dort chirurgische Masken und medizinische Schutzschilde hergestellt werden konnten. 1.400 Masken verließen täglich die Sattlerei. Zusätzlich wurden 3D-Drucker eingesetzt, um täglich 400 Schutzschilde für medizinisches Personal herstellen zu können.

Rennen gegen die Infektionskrankheit

Ducati startete unter dem Motto #RaceAgainstCovid eine Spendenaktion: Aufgerufen war die gesamte Ducati Familie, angefangen bei den Mitarbeitenden bis hin zu den Motorradenthusiast_innen weltweit. Die Gelder werden Reha-Maßnahmen für Patient_innen mit Spätfolgen möglich machen.

Sant'Agata Bolognese
Italien

Illustration: Eva Revolver



↘
Brüssel
Belgien

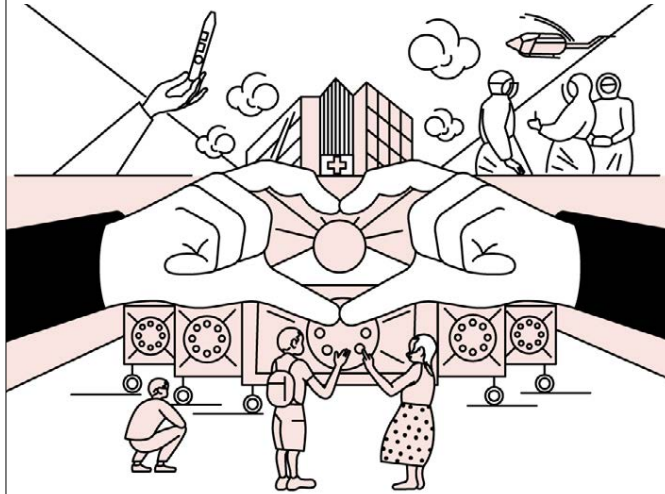


Illustration: Eva Revolver

↘ Hilfe und Engagement für die ganze Region

Als einer der größten Arbeitgeber in Ungarn unterstützte Audi Hungaria 2020 massiv beim Kampf gegen Corona. 100 Mio. HUF (Forint; rund 280.000 EUR) standen auf dem Spendenscheck, den das Unternehmen schon im Mai als Coronahilfe in Győr überreichte. Mit dem Geld wurden Geräte beschafft, die den Versorgungsstandard weiter erhöhen und die Arbeit der Beschäftigten in den medizinischen und sozialen Einrichtungen seitdem erleichtern. Natürlich bleiben die Mitarbeitenden und das Unternehmen auch bei weiteren Projekten ihrem hohen sozialen Engagement treu.

↘ Ehrensache für Audi Brüssel

Helfen, wo Unterstützung dringend benötigt wird: Audi Brussels spendete im Kampf gegen Corona zum einen medizinische Schutzausrüstungen an diverse Krankenhäuser, zum anderen erhielt das Rote Kreuz eine Geldspende. Zusätzlich unterstützen die Mitarbeitenden des belgischen Werks die Organisation „StreetwiZE“, die sich mit Talententwicklung und Changemanagement beschäftigt und dabei vor allem in Bildungsprojekte für in Not geratene Kinder investiert.

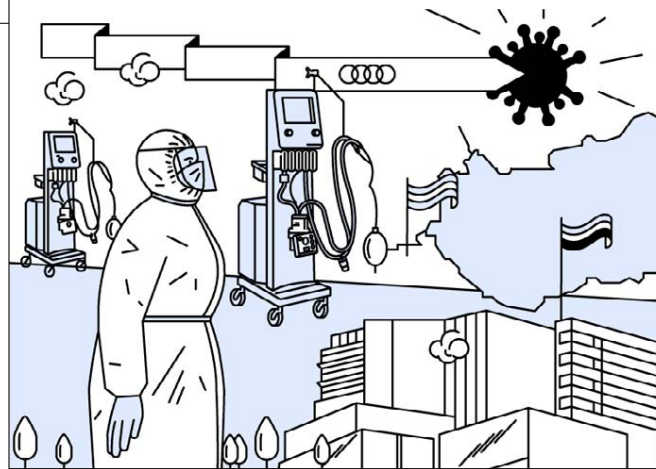


Illustration: Eva Revolver

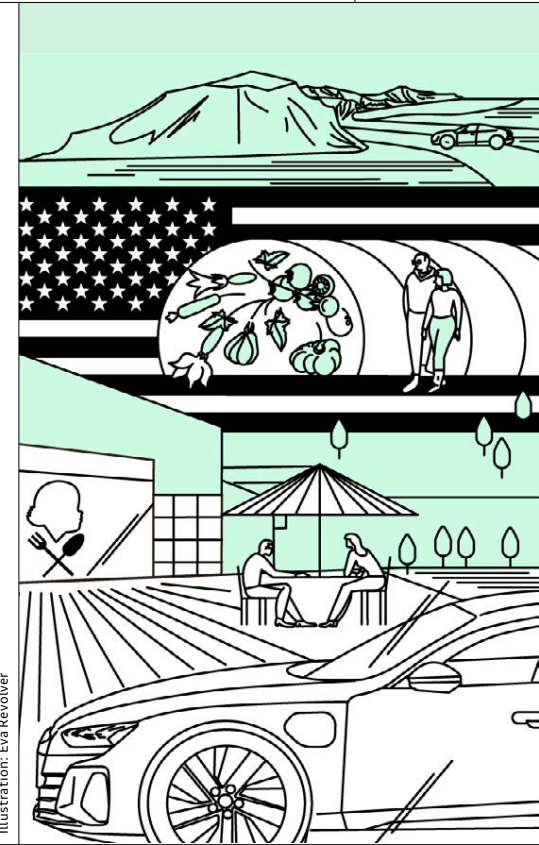
↘
Győr
Ungarn

↘
Audi of America
USA

↘ Guten Appetit!

In den USA entschied sich Audi of America, zwei ganz besonders von der Coronapandemie betroffene Wirtschaftszweige zu unterstützen: Restaurants und Kleinbauern. Neben der Bereitstellung von Fahrzeugen zur Unterstützung der „LEE Relief Kitchens“ hat das Unternehmen 750.000 USD an die LEE Initiative gespendet. Diese Initiative wurde von dem preisgekrönten Küchenchef Edward Lee und seiner Geschäftspartnerin Lindsey Ofcacek mitbegründet und hat zum Ziel, mehr Gleichberechtigung und Vielfalt in die Restaurantbranche zu bringen sowie eine nachhaltige Lebensmittelkette zu unterstützen. Im Rahmen der Hilfsaktion wurden landesweit 19 Pop-up-Küchen eingerichtet, in denen mehr als 400.000 Mahlzeiten ausgegeben wurden.

Illustration: Eva Revolver



Audi Report 2020	Mitarbeitende & Gesellschaft	285	Audi Report 2020	Mitarbeitende & Gesellschaft	286	Audi Report 2020	Mitarbeitende & Gesellschaft	287
 Engage erfasst ehrenamtliches Engagement und Spenden. Unter Engage fallen zudem gesellschaftliche Sponsorings, Events, Kooperationen mit Non-Profit-Organisationen und die Förderung von Projekten mit positivem gesellschaftlichem Beitrag. Gesellschaftliche Verantwortung bei Audi Audi verfolgt die Vision einer nachhaltigen Mobilität, die alle mit gutem Gewissen nutzen können. Daher stellt das Unternehmen nicht nur Premiumfahrzeuge her und bietet innovative Mobilitätslösungen an, Audi übernimmt auch Verantwortung für die Zukunft unseres Planeten. Dafür also, wie Umwelt, Wirtschaft und Gesellschaft zu gestalten sind, damit auch die nachfolgenden Generationen gut leben können.  Educate vereint alle Qualifizierungs- und Bildungsprogramme, die Audi anbietet oder unterstützt. Dabei hat das Unternehmen nicht nur Mitarbeitende im Blick, sondern auch Kund_innen, Geschäftspartner_innen sowie die Gesellschaft als Ganzes – hier vor allem Initiativen im Umfeld der Audi Standorte. Darüber hinaus arbeitet Audi mit zahlreichen nationalen und internationalen Hochschulen zusammen, um den Fortschritt in Forschung und Lehre mitzugestalten.  Empower ist ein Instrument mit starkem Impact, weil Audi hier als Multiplikator wirkt. Durch verschiedene Innovations- und Kooperationsprojekte befähigt das Unternehmen andere Akteur_innen, die Welt insgesamt nachhaltiger zu gestalten. Diese sogenannten Nachhaltigkeitsagent_innen sind zum Beispiel Mitarbeitende, Kund_innen oder andere Stakeholder. Sie werden von Audi aktiv ermutigt, sich für ein nachhaltiges Handeln und Leben stark zu machen. Das Unternehmen ist dabei in der Rolle eines „Change Agents“ und dieses Engagement läuft darauf hinaus, noch tiefgreifendere und langfristige Veränderungen zu bewirken – eben auch ohne ein direktes Engagement der Vier Ringe wie bei den Instrumenten Engage und Educate.			 Audi UMWELTSTIFTUNG Audi Stiftung für Umwelt fördert grüne Innovationen für eine lebenswerte Zukunft Seit nunmehr zehn Jahren leistet die Audi Stiftung für Umwelt einen aktiven Beitrag zum Umweltschutz: Sie gestaltet damit neue Wege für nachhaltiges Handeln. Das Engagement der Stiftung ist dabei langfristig und vielseitig ausgelegt. Sie wurde am 1. Dezember 2009 von der AUDI AG als 100-prozentige Tochtergesellschaft ins Leben gerufen, um gesellschaftliches und umweltpolitisches Engagement zu stärken. Bei allen geförderten Projekten hat die Umweltstiftung nicht allein die Natur bzw. die Umwelt im Blick, sondern möchte mit ihrer Arbeit zu einem nachhaltigen Mensch-Umwelt-System beitragen.			Daraus leiten sich drei Handlungsfelder ab: GREENOVATION – traditionellen Umweltschutz mit innovativen Technologien verknüpfen und mit den gewonnenen Aspekten einen wertvollen Open-Source-Beitrag zur Gesellschaft leisten BEGEISTERUNG – durch unterschiedliche Projekte und Formate Menschen für ihre Umwelt begeistern, zum Mitmachen aktivieren und somit zu motivieren, selbst einen Beitrag zu leisten VERANTWORTUNG – mit gezielten Projekten soziale und ökologische Verantwortung übernehmen und so Gesellschaft und Umwelt etwas zurückgeben Ein markantes Technologieprojekt im Berichtsjahr 2020 im Kontext der Verwertung von Elektroschrott ist das deutsch-indische Start-up Nunam, das von der Umweltstiftung gefördert wird. Es fertigt stationäre Energiespeicher aus ausrangierten Akkus und erforscht so Anwendungsmöglichkeiten von Second-Life-Batterien. Ziel ist es, vor allem ländliche Gebiete Indiens mit grünem Strom zu versorgen. Ein vielschichtiges Stromspeicherprojekt, das neben dem CO₂-Sparen auch Menschen helfen kann. Mehr Informationen zu diesem Förderprojekt, weiteren Initiativen und Publikationen der Audi Stiftung für Umwelt finden Sie unter → hier.		
Ausgewählter Beitrag von Audi zu den SDGs der Vereinten Nationen 10 WENIGER UNGLEICHHEITEN  Audi ist mit einer Vielzahl von Corporate-Citizenship-Projekten weltweit an seinen Standorten aktiv. 3 GESUNDHEIT UND WOHLERGEHEN  Audi unterstützt während der Corona-krise medizinische und soziale Einrichtungen an seinen Standorten. → Übersicht der SDGs siehe Seite 289								



Anhang

Agenda 2030

17 Ziele für eine nachhaltige Entwicklung



Bei der Generalversammlung der Vereinten Nationen (UN) 2015 haben sich 193 Staaten in der Agenda 2030 auf 17 Ziele geeinigt. Sie nennen sich „globale Ziele für nachhaltige Entwicklung“ oder auf Englisch „Sustainable Development Goals“ (SDGs).

SDGs verbinden die soziale, ökologische und ökonomische Dimension von Nachhaltigkeit und verknüpfen so die Bekämpfung von Armut mit dem Schutz natürlicher Lebensgrundlagen. Denn: Sozialer Fortschritt ist ohne die Berücksichtigung der Grenzen des Planeten nicht dauerhaft möglich.

Die Agenda 2030 steht für ein globales Wohlstandsverständnis, das über die verengte Betrachtung von Pro-Kopf-Einkommen hinausreicht. Es geht um eine Umgestaltung von Volkswirtschaften hin zu nachhaltiger Entwicklung, beispielsweise durch verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster und saubere

sowie erschwingliche Energie. Es wird deutlich, dass Klimapolitik, nachhaltige Entwicklung und Armutsbekämpfung untrennbar miteinander verwoben sind.

Audi kennt und achtet die Sustainable Development Goals. In internen Workshops wurde erarbeitet, zu welchen SDGs Audi mit seinem Kerngeschäft den besten Beitrag leisten kann. Hierfür wurden die Themen und Ergebnisse der Wesentlichkeitsanalyse mit den SDGs abgeglichen. So konnte ermittelt werden, an welchen Stellen das Unternehmen den größten Impact leisten kann. Als Ergebnis wurden die folgenden fünf SDGs festgehalten:



Natürlich versucht Audi umfänglich seinen Beitrag zu leisten und kann daher auch auf andere als die genannten fünf SDGs einzahlen. In den Storys jedes Kapitels des Audi Reports wird beispielhaft aufgezeigt, welche SDG-relevanten Aktivitäten es bei Audi gibt. An diesen Stellen wird ein Verweis auf die entsprechenden Ziele für nachhaltige Entwicklung vorgenommen und in einer kurzen Erklärung der Zusammenhang dargestellt.

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Wirtschaften und Integrität

(Tabelle 1 von 2)

Das Audi Nachhaltigkeitsprogramm verbindet strategische Ziele im Bereich Nachhaltigkeit mit konkreten Maßnahmen. Es gliedert sich in die vier Kernthemen „Wirtschaften und Integrität“, „Produkte und Services“, „Wertschöpfung und Produktion“ sowie „Mitarbeitende und Gesellschaft“.

Ziel	Maßnahme	Termin	Abgleich SDGs
9 bis 11 Prozent Operative Umsatzrendite bis spätestens 2025	Umsetzung des Audi Transformationsplans und der Audi Strategie	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
21 Prozent Kapitalrendite (Return on Investment – RoI) bis spätestens 2025	Umsetzung des Audi Transformationsplans und der Audi Strategie	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
6,0 bis 7,0 Prozent Forschungs- und Entwicklungskostenquote bis spätestens 2025 ¹	Umsetzung des Audi Transformationsplans und der Audi Strategie	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
4,0 bis 5,0 Prozent Sachinvestitionsquote bis spätestens 2025 ²	Umsetzung des Audi Transformationsplans und der Audi Strategie	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Selbstfinanzierung der Transformation zum Anbieter nachhaltiger, individueller Premiummobilität	Umsetzung des Audi Transformationsplans und der Audi Strategie	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
15 Mrd. EUR Maßnahmenpotenzial durch den Audi Transformationsplan auf Kosten- und Erlösseite 2018–2022	Bereits aufgelegte Programme mit Projektmanagement-Office (PMO) und Arbeitspaketen des Vorstands. Flankierend kontinuierliche Steuerung	2022 ³	
Stärkung der konzernweiten Compliance und Integrität	Umsetzung des konzernweiten Compliance- und Integritätsprogramms Together4Integrity in allen Gesellschaften bis zum Jahr 2025	2025	 
	Begleitende Kommunikationskampagne Together4Integrity	2025	 

1 Anpassung von 5,0 bis 6,0 auf 6,0 bis 7,0 Prozent; vor dem Hintergrund der umfassenden Transformation der Automobilindustrie intensiviert der Audi Konzern Vorleistungen in Produkte und Zukunftstechnologien.

2 Anpassung von 5,0 bis 6,0 auf 4,0 bis 5,0 Prozent; Basis sind die fortgesetzte Investitionsdisziplin und die Reduzierung von Strukturinvestitionen.

3 Es kann aufgrund pandemiebedingter Volumenreduktion zu zeitlichen Verzögerungen kommen.

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Wirtschaften und Integrität

(Tabelle 2 von 2)

Ziel	Maßnahme	Termin	Abgleich SDGs
Globaler Schutz von und der verantwortungsvolle Umgang mit personenbezogenen Daten	Definition von weltweit geltenden Grundsätzen der Datenverarbeitung	2020 (abgeschlossen)	
	Aufbau einer Datenschutzorganisation in der Audi Markengruppe	2020 ⁴	 
	Verbindliche Maßnahmen in der Audi Markengruppe, z. B. Führen eines Verfahrensverzeichnisses, interne Meldeprozesse bei Datenschutzverstößen, Gewährleistung von Betroffenenrechten oder Etablierung eines angemessenen Risikomanagements	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 

4 Aufbau der Datenschutzorganisation in europäischen Tochtergesellschaften umgesetzt

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Produkte und Services

(Tabelle 1 von 3)

Ziel	Maßnahme	Termin	Abgleich SDGs
Reduzierung der CO ₂ -Emissionen der Audi EU-Neuwagenflotte um 27 Prozent (Basisjahr 2012)	Verbrauchsreduzierung durch den Einsatz von Technologien aus dem Modularen Effizienzbaukasten	2020 ⁵	 
Reduzierung der Umweltauswirkungen im gesamten Lebenszyklus gegenüber dem Vorgängermodell	Erstellung produktbezogener Umweltbilanzen für neue Fahrzeugmodelle; Validierung und Zertifizierung der Umweltbilanzen; Veröffentlichung der Daten	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
Deutliche Senkung des Kraftstoffverbrauchs in jedem neuen Fahrzeug gegenüber dem Vorgängermodell	Umstellung von 70 Prozent der verkauften Neufahrzeuge mit Verbrennungsmotor auf Mildhybridisierung oder Plug-in-Hybridisierung	2022	 
Erweiterung des Angebots elektrifizierter Antriebskonzepte	Ausweitung des Angebots von Plug-in-Hybriden auf sieben Modelle	2020 (abgeschlossen) ⁶	 
	Angebot von mindestens einem Plug-in-Hybriden in jedem Kernsegment ab Kompaktklasse (Audi A3)	2023	 
	40 Prozent der Audi Neufahrzeuge verfügen über einen elektrifizierten Antrieb (Angebot von mindestens einem batterieelektrischen Fahrzeug pro Kernsegment)	2025	 
	Erweiterung Produktportfolio auf fünf Elektroautos	2020 (abgeschlossen) ⁷	 

5 Ziel wird nach aktuellem Stand in 2020 knapp verfehlt und in 2021 voraussichtlich erreicht. Die erfolgreiche Einführung des e-tron und der Plug-in-Hybride in 2020 konnte die durch Angebots- und nachfragebedingten Verschiebungen im Modellportfolio ausgelösten Gegenläufigkeiten nicht vollständig kompensieren. Unabhängig davon sind die gesetzlichen Vorgaben übertroffen.

6 Mit der erfolgten Umsetzung des Q8 und A3 Nachfolger als Plug-in-Hybride sind in 2020 sieben Audi Modelle mit dieser Technik verfügbar.

7 Mit dem Produktionsstart des e-tron GT quattro hat Audi fünf Elektromodelle 2020 im Portfolio.

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Produkte und Services

(Tabelle 2 von 3)

Ziel	Maßnahme	Termin	Abgleich SDGs
Verfügbarkeit von Ladesystemen für das private Laden zur Markteinführung des ersten vollelektrischen Serienmodells von Audi	Wettbewerbsfähiges Ladeangebot für elektrifizierte Audi Modelle für das Laden zu Hause bereitstellen, u. a.: > Ladeequipment – intelligente Lade-funktionen, z. B. Photovoltaik-opti-miertes Laden > Kooperationen für Heimenergiema-nagementsysteme (HEMS) > Innovative Technologien	2020 ⁸	  
	Weiterentwicklung des Ladeangebots für elektrifizierte Audi Modelle in Hin-blick auf intelligente Integration von E-Fahrzeugen in Energienetze, um netz-dienliches Verhalten des Fahrzeugs zu ermöglichen; u. a. Pilotierung von Diensten zur Vernetzung des Fahrzeugs mit den Energienetzen	2020 (abgeschlossen) ⁹	  
Sicherstellung der Verfüg-barkeit von Schnellladeinfrastruktur entlang der Langstreckenverkehrsach-sen in Europa und den USA zur Förderung der Lang-streckentauglichkeit von Elektrofahrzeugen	Infrastrukturausbau in Kooperation mit Partner_innen, z. B. IONITY-Joint-Ven-ture in Europa und Electrify America in den USA, als Anschubleistung für Elekt-rofahrzeuge	2022	   
Erweiterung der Ladeinfra-struktur an den Audi Standorten	Aufbau und Betrieb standortübergreifender Ladeinfrastruktur an Audi Standorten zum Start of Production (SOP) Audi e-tron ¹⁰ ; weiterer bedarfsge-rechter Ausbau für Prozesse im Werk sowie Versorgung der Dienstwagen und Leasingfahrzeuge für Mitarbeitende in Höhe von 10 Prozent elektrifizierter Parkplätze bis Mitte 2022	2022	
Globaler Schutz von und der verantwortungsvolle Umgang mit personenbe-zogenen Daten	Verfeinerung der Ablauforganisation zur Absicherung von Privacy by Design, Privacy by Default	Kontinuierliche Weiterentwicklung	

⁸ Verfügbarkeit „Ladesystem compact“ in den wesentlichen, betroffenen Märkten umgesetzt. Ziel erreicht. Das „Lade-system connect“ ist mit einer Startkonfiguration an intelligenten Ladefunktionen zu KW48/2020 eingeführt worden. Zu demselben Zeitpunkt ist auch das interoperable Angebot der Kooperationspartner für Heimenergiemanagement-systeme an den Start gegangen. Eine Erweiterung des Funktionsumfangs ist für Ende 2021 geplant.

⁹ In 2020 wurde gemeinsam mit externen Partner_innen ein Forschungsprojekt zum netzdienlichen Laden mit intelligen-ter Kommunikation zwischen Netzbetreiber und dem Fahrzeug Audi e-tron erfolgreich abgeschlossen.

¹⁰ Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8–21,4 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Produkte und Services

(Tabelle 3 von 3)

Ziel	Maßnahme	Termin	Abgleich SDGs
Erweiterung des Angebots um Brennstoffzellen-Antriebskonzepte ¹¹	Weiterentwicklung der Brennstoff-zellentechnologie	2022	 
	Gestaffelter Einsatz und Ausrollen der Brennstoffzellentechnologie über die Konzernmarken mit Fokus Nutzfahr-zeuge für ersten Markteintritt	2026	 
Bereitstellen von CO ₂ -neutralen Energieträgern aus regenerativen Energie-quellen zur Reduzierung der Treibhausgasemissio-nen ¹²	Förderung der Entwicklung syntheti-scher Flüssigkraftstoffe, gemeinsam mit geeigneten Partner_innen. Zusätz-licher Fokus auf Technology Readiness der Produkte innerhalb der AUDI AG	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
	Ausbau der strategischen Partnerschaf-ten und Kooperationsverträge hinsicht-lich der Forschung und Entwicklung regenerativer Energien	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
	Integration einer CO ₂ -Capturing-Anlage (CO ₂ -Gewinnung aus der Luft) in eine Power-to-Gas- oder Power-to-Liquid-Anlage	2021 ¹³	  
Verantwortung für die Sicherheit von Kund_innen und Verkehrspartner_innen	Angebot von vorausschauenden Assis-tenz- und Sicherheitssystemen	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
Erhöhung der Verkehrs-sicherheit	Weiterentwicklung von Technologien hin zum assistierten/automatisierten Fahren	2025	 
Entwicklung eines attrakti-ven Mobilitätsportfolios	Entwicklung neuer Geschäftsmodelle	2022	 

¹¹ Ziel und Maßnahmen mit erheblicher Änderung im Vergleich zum Vorjahr. Stopp Kleinserie und Neuausrichtung Strate-gie/Ersteinsatz in Richtung Nutzfahrzeuge

¹² Strategische Ausrichtung zu CO₂-neutralen Energieträgern ist derzeit in Überarbeitung.

¹³ Geplant ist die Evaluierung von möglichen Technologien und unter Umständen Basic Engineering in 2021. Installation der Technik in 2022.

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Wertschöpfung und Produktion

(Tabelle 1 von 3)

Ziel	Maßnahme	Termin	Abgleich SDGs
Nachhaltigkeit in die Bezie-hungen zu Lieferunterneh-men integrieren	Schulung aller Mitarbeitenden der Beschaffung, um für Nachhaltigkeits-standards in der Beziehung zu Lieferun-ternehmen zu sensibilisieren	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
	Schulung der Lieferunternehmen zur Sensibilisierung für Nachhaltigkeits-standards in der Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
	Nachhaltigkeitsrating (S-Rating) als verpflichtendes Vergabekriterium	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
	Mitarbeit an Branchenstandards und Konzerninstrumenten zur Sicherstel-lung der Einhaltung umweltbezogener und sozialer Standards in der Liefer-kette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
	Supply Chain Grievance Mechanism: Weiterentwicklung unserer Beschwer-delandschaft für die Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
Nachhaltigkeit in die Roh-stoffversorgung integrie-ren	Entwicklung von Kreislaufwirtschafts-konzepten für die Lieferkette	2020 ¹⁴	
	Adaption bestehender Prozesse durch sukzessive Implementierung men-schenrechtlicher Sorgfaltspflicht für kritische Rohstoffe in der Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	   

¹⁴ Die Maßnahme „Entwicklung von Kreislaufwirtschaftskonzepten für die Lieferkette“ mit dem Fokus Aluminium und HV-Batterie konnte im Berichtsjahr erfolgreich beendet werden. Da die Strategie Beschaffung weiterhin an innovativen Kreislaufwirtschaftskonzepten arbeitet, bleibt die Maßnahme – reduziert um die Fokusthemen – bestehen.

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Wertschöpfung und Produktion

(Tabelle 2 von 3)

Ziel	Maßnahme	Termin	Abgleich SDGs
Integration umweltbezogener Maßnahmen in die Lieferkette ¹⁵	Durchführung von CO ₂ -Workshops mit ausgewählten Hot-Spot-Lieferunternehmen zur Identifikation von Maßnahmen mit CO ₂ -Reduktionspotenzial	Kontinuierliche Weiterentwicklung	  
	Roll-out des Aluminium Closed Loops in weitere Werke	2025	 
	Verankerung des Einsatzes von Grünstrom in der Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
	Entwicklung eines „Responsible Water Stewardship Programs“ für die Lieferkette	Kontinuierliche Weiterentwicklung	   
Act4Impact	Entwicklung und Etablierung eines Audi „Act4Impact Program“ zur Generierung eines positiven Impacts gemeinsam mit unseren Partner_innen.	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
Für die deutschen Standorte Ingolstadt und Neckarsulm gilt im Rahmen der Energieversorgung für CO ₂ ein Reduktionsziel von 40 Prozent je Bezugseinheit bis 2020 (Basisjahr 2010)	Ausplanung und Umsetzung von standortspezifischen Maßnahmenpaketen zur Erreichung der konzernweiten Reduktionsziele	2020 (abgeschlossen) ¹⁶	 
Erreichung des Zielwerts Umweltentlastung Produktion (UEP) von 35 Prozent. Die Umweltentlastung Produktion ist eine fahrzeugspezifische Kenngröße. Betrachtet wird die Entwicklung von 2010 bis 2025 der fünf Kennzahlen CO ₂ -Emissionen, Gesamtenergieverbrauch, Abfälle zur Beseitigung, Frischwasserverbrauch und VOC-Emissionen.	Ausplanung und Umsetzung von standortspezifischen Maßnahmenpaketen zur Erreichung der konzernweiten Reduktionsziele	2025	   

¹⁵ Die Maßnahme „Sukzessive Dekarbonisierung der Lieferkette gemeinsam mit Lieferunternehmen“ wurde aufgrund der Erweiterung des Scopes geändert. Die sukzessive Dekarbonisierung der Lieferkette ist weiterhin einer der strategischen Schwerpunkte der Responsible Supply Chain Strategy.

¹⁶ 100 Prozent Grünstrombezug in Ingolstadt und Neckarsulm

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Wertschöpfung und Produktion

(Tabelle 3 von 3)

Ziel	Maßnahme	Termin	Abgleich SDGs
Systematische Energieverbrauchsreduzierung	Reduzierung des Gesamtenergieverbrauchs durch vom Vorjahresverbrauch abgeleitete Ziele und entsprechende konkrete, umgesetzte und dokumentierte Einzelmaßnahmen der Betreibern und Planungsbereiche	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
Alle Werke bilanziell CO ₂ -neutral ¹⁷	Ausplanung und Umsetzung von standortspezifischen Maßnahmenpaketen zur Zielerreichung	2025	  
Umsetzung des Performance-Standards / Chain of Custody der Aluminium Stewardship Initiative (ASI)	Überprüfung der ASI-Performance-Kriterien und Durchführung des notwendigen Audits zur Erneuerung der ASI-Zertifizierung der Aluminiumbauteile des Audi e-tron ¹⁸ Hochvoltspeichers	2021	   
	Ausweitung des ASI-Performance-Standards / Chain of Custody auf weitere Aluminiumbauteile und Produktionsstandorte der AUDI AG	Kontinuierliche Weiterentwicklung	   
Nachhaltigkeit in die Lieferkette und die eigene Wertschöpfung von Hochvoltspeichern integrieren	Erarbeitung von Nachhaltigkeitsprinzipien sowie Mitarbeit an der Einführung von Standards für Hochvoltspeicher im Rahmen der Arbeitsgruppen „Kreislaufwirtschaft“ und „Innovationen“ der Global Battery Alliance, veranstaltet vom World Economic Forum	Kontinuierliche Weiterentwicklung	   

¹⁷ Győr und Brüssel bereits CO₂-neutral; Unter bilanzieller CO₂-Neutralität versteht Audi einen Zustand, bei dem nach Ausschöpfung anderer in Betracht kommender Reduktionsmaßnahmen in Bezug auf verursachte CO₂-Emissionen durch die Produkte oder Tätigkeiten von Audi weiterhin vorhandene und/oder im Rahmen der Lieferkette, Herstellung und Recycling der Audi Fahrzeuge aktuell nicht vermeidbare CO₂-Emissionen durch freiwillige und weltweit durchgeführte Kompensationsprojekte zumindest mengenmäßig ausgeglichen werden. Während der Nutzungsphase eines Fahrzeugs, das bedeutet ab Übergabe eines Fahrzeugs an Kund_innen, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

¹⁸ Audi e-tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 28,8–21,4 (NEFZ); CO₂-Emissionen kombiniert in g/km: 0

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Mitarbeitende und Gesellschaft

(Tabelle 1 von 3)

Ziel	Maßnahme	Termin	Abgleich SDGs
Flexibilisierung von Arbeitszeit und -ort	Etablierung des mobilen Arbeitens	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Methodische und inhaltliche Aktualisierung der Berufsausbildung und Weiterbildung	Erweiterung digitaler Lernmethoden	2025	
	Inhaltliche Anpassung der Berufsausbildung und Weiterbildung in Bezug auf strategische Zukunftsthemen	2025	
	Beibehalten der Ausbildungszahlen und Weiterbildungstage auf hohem Niveau (Drei-Jahres-Vorschau)	2020 (abgeschlossen)	 
Förderung der Gesundheit von Mitarbeitenden	Weiterentwicklung des Arbeits- und Gesundheitsschutzes an internationalen Standorten	2020 (abgeschlossen)	 
	Aufbau digitaler Angebote in der betrieblichen Gesundheitsförderung	2022	
Förderung von Chancengleichheit	Steigerung des Frauenanteils in der ersten Führungsebene unterhalb des Vorstands auf acht Prozent und in der zweiten Führungsebene auf 16 Prozent	2021	
Stärkung der kulturellen Vielfalt	Ausbau des Anteils internationaler Manager_innen innerhalb der AUDI AG, weltweite Rotation der Belegschaft, internationale Nachwuchsprogramme, interkulturelle Sensibilisierung und Trainings	2025	 

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Mitarbeitende und Gesellschaft

(Tabelle 2 von 3)

Ziel	Maßnahme	Termin	Abgleich SDGs
Vereinbarkeit von Beruf und Privatem	Ausbau der Kinderbetreuung	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
	Fokussierung des Themas Pflege im Rahmen von Informationsveranstaltungen für Mitarbeitende	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Ausbau und Weiterentwicklung Urban Services: Angebote und Dienstleistungen des täglichen Bedarfs an der Schnittstelle zwischen Arbeit und Freizeit („between home and work“) an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
	Förderung der Mobilität für Mitarbeitende durch Stärkung des Angebots von Jobtickets und unterstützende Angebote zur Bildung von Fahrgemeinschaften	Kontinuierliche Weiterentwicklung	 
Weiterentwicklung ehrenamtlicher Programme	Abfrage der Bedarfe durch jährliche Veranstaltungen/Formate an den Audi Standorten	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Förderung einer Unternehmenskultur im Sinne der Volkswagen Konzerngrundsätze, der Audi Unternehmenswerte und des Audi Führungsleitbildes	Konzernweite Durchführung des Role Model Programs für Führungskräfte	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Etablierung des Grundsatzindikators zur nachhaltigen Verankerung der Volkswagen Konzerngrundsätze und zur Messung des Kulturfortschritts	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
	Unterstützung des Kulturwandels durch Initiativen, Formate, Veranstaltungen unter dem Label „KulturZeit“	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Steigerung Arbeitgeberattraktivität	Initiierung und Förderung zukunftsorientierter Veranstaltungen mit Fokus gesellschaftliches Engagement/Innovationen (z. B. MQ! Innovation Summit)	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Zugang zu Bildung für die Öffentlichkeit	Öffentliche Veranstaltungen „Wissen-schaft im Dialog“ an den Standorten Ingolstadt und Neckarsulm	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Weiterentwicklung der Forschung und Lehre in Zukunftsfeldern an Hochschulen	Unterstützung der Hochschulen mit Stiftungsprofessuren	Kontinuierliche Weiterentwicklung	

Audi Nachhaltigkeitsprogramm

Mitarbeitende und Gesellschaft

(Tabelle 3 von 3)

Ziel	Maßnahme	Termin	Abgleich SDGs
Förderung der psychischen Gesundheit	Stufe II und Stufe III: Ausbau der Unterstützungsangebote sowie Etablierung eines Netzwerkes und ganzheitlicher Versorgungsstrukturen zur physischen und psychischen Gesundheit	2023	
Förderung der flexiblen Zusammenarbeit im Unternehmen	Schaffung und Etablierung neuer Zusammenarbeitsformate wie z. B.: agile Prozesswerkstatt, Denkwerkstatt in Berlin	Kontinuierliche Weiterentwicklung	
Digitalisierung der HR-Prozesse	Launch und Etablierung einer HR-App, um den Mitarbeitenden den Zugriff auf persönliche Daten (z. B. Arbeitszeit, Kalender, Entgelt) weiter zu erleichtern	2020 (abgeschlossen)	
Erweiterung attraktiver Arbeitsbedingungen	Umsetzung der Erweiterung des Tarifvertrages (T-ZUG) mit der Wahlmöglichkeit zwischen Auszahlung des tariflichen Zusatzgeldes oder der Umwandlung in bezahlte Freistellungs-tage	2020 (abgeschlossen)	

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Audi macht seine Nachhaltigkeitsleistungen mithilfe von Kennzahlen messbar und stellt diese transparent dar. Die Kennzahlen gelten jeweils für das Kalenderjahr und beziehen sich auf den Audi Konzern. Sofern Kennzahlen nur einzelne Gesellschaften des Audi Konzerns umfassen, ist dies entsprechend vermerkt. Die Kennzahlen sind jeweils gerundet, was zu geringfügigen Abweichungen in der Summenbildung führen kann. Ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Jahr 2020 in der Übersicht für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020 wurden von der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Die geprüften Kennzahlen sind mit dem Symbol „✓“ gekennzeichnet.

- 🔍 Den Prüfungsvermerk finden Sie auf → [Seite 323](#).
- ✓= Kennzahlen 2020 wurden einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Wirtschaften und Integrität				
	Einheit	2018	2019	2020
Umsatzerlöse ¹⁸	Mio. EUR	59.248	55.680	49.973
Operatives Ergebnis	Mio. EUR	3.529	4.509	2.569
Ergebnis vor Steuern	Mio. EUR	4.361	5.223	4.187
Ergebnis nach Steuern	Mio. EUR	3.463	3.943	3.774
Gesamtinvestitionen	Mio. EUR	5.552	4.223	3.654
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	Mio. EUR	4.178	4.426	3.662
Operative Umsatzrendite ¹⁸	Prozent	6,0	8,1	5,1
Kapitalrendite ¹⁸	Prozent	10,0	12,7	7,4
Sachinvestitionsquote ^{18, 19}	Prozent	5,9	4,9	3,8
Netto-Cashflow ¹⁸	Mio. EUR	2.141	3.160	4.589
Eigenkapitalquote	Prozent	45,3	42,5	36,1

¹⁸ Werte des Jahres 2019 beeinflusst durch die Entkonsolidierung der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften zum 1.1.2019. Mehr dazu finden Sie im → [Finanzbericht 2019](#).
¹⁹ Die Sachinvestitionsquote umfasst Investitionen in Sachanlagen, als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte gemäß Kapitalflussrechnung im Verhältnis zu den Umsatzerlösen.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Produkte und Services

Produktion	Einheit	2018	2019	2020
Segment Automobile	Automobile ²⁰	1.871.386	1.802.073	1.664.265
	Motoren	1.955.532	1.969.731	1.662.481
Segment Motorräder	Motorräder	53.320	51.723	44.827

Auslieferungen an Kund_innen	Einheit	2018	2019	2020
Segment Automobile ^{18, 21} Marke Audi ²¹ Deutschland Außerhalb Deutschlands Marke Lamborghini	Automobile	2.081.418	1.853.833	1.700.258
	Automobile	1.812.485	1.845.573	1.692.773
	Automobile	260.456	271.613	214.427
	Automobile	1.552.029	1.573.964	1.478.346
Sonstige Marken des Volkswagen Konzerns ¹⁸	Automobile	263.183	55	55
	Motorräder	53.004	53.183	48.042

Produktbezogene CO ₂ -Emissionen	Einheit	2018	2019	2020
CO ₂ -Emissionen der europäischen (EU 27+3) Pkw-Neuwagenflotte für die Marke Audi	g CO ₂ /km (NEFZ)	129	131	102,9 ²² ✓
Flottenverbrauch China (FBU) ²³	l/100 km (NEFZ)	7,5	5,9	7,9 ✓

18 Werte des Jahres 2019 beeinflusst durch die Entkonsolidierung der Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften zum 1.1.2019. Mehr dazu finden Sie im → Finanzbericht 2019.

20 Inklusive der Audi Modelle, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden

21 Inklusive der ausgelieferten Fahrzeuge, die vom assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun (China), lokal gefertigt wurden

22 Vorbehaltlich der offiziellen Daten der EU-Kommission im jährlichen CO₂-Flottenmonitoring der Volkswagen Emissions-gemeinschaft

23 Vorbehaltlich der offiziellen Veröffentlichung des Ministeriums für Industrie und Informationstechnologie (MIIT) im jährlichen CO₂-Flottenmonitoring.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Wertschöpfung und Produktion²⁴

Energie	Einheit	2018	2019	2020
Energieverbrauch gesamt ²⁵ Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	2.775.442	2.702.302	2.408.712 ✓
	MWh	2.751.234	2.678.671	2.385.912 ✓
	MWh/Fz.	2,69	2,70	2,90 ✓
davon aus erneuerbaren Energien Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	1.179.503 ²⁶	1.339.256	1.525.801 ✓
	MWh	1.177.199 ²⁶	1.337.062	1.523.897 ✓
	MWh/Fz.	1,15 ²⁶	1,35	1,85 ✓
Strom Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	1.666.649	1.598.809	1.404.445 ✓
	MWh	1.650.932	1.583.286	1.389.730 ✓
	MWh/Fz.	1,61	1,59	1,69 ✓
Wärme (inkl. Fernwärme) Segment Automobile (inkl. Komponenten) davon Fernwärme Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	779.967	788.416	736.905 ✓
	MWh	771.475	780.308	728.820 ✓
	MWh/Fz.	0,75	0,79	0,88 ✓
	MWh	340.474	352.836	321.535 ✓
	MWh	340.158	352.364	321.140 ✓
Brenngase für Fertigungsprozesse Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	328.345	314.759	267.089 ✓
	MWh	328.345	314.759	267.089 ✓
	MWh/Fz.	0,32	0,32	0,32 ✓
Kälte (extern bezogen) Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	482	318	273 ✓
	MWh	482	318	273 ✓
	MWh/Fz.	0,0005	0,0003	0,0003 ✓
exportierte Energie ²⁷ Segment Automobile ²⁷ (inkl. Komponenten) ²⁷	MWh			3.291 ✓
	MWh			2.777 ✓
	MWh/Fz.			0,0034 ✓

24 Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Sant’Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Amphur Pluakdaeng (Ducati). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet. Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 24. Februar 2021. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie zum Beispiel auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr wesentliche Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2019 anhand der Ist-Werte für 2019 aktualisiert.

25 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.

26 Korrektur des Datenerfassungsprozesses für das Jahr 2018

27 Die Kennzahl wird in 2020 zum ersten Mal öffentlich berichtet, daher sind keine Zahlen für 2018 und 2019 verfügbar.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Brennstoffe	Einheit	2018	2019	2020
Brennstoffeinsatz gesamt Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	1.092.974	1.066.997	981.256
	MWh	1.059.128	1.033.811	949.643
davon aus erneuerbaren Energien ²⁷ Segment Automobile ²⁷ (inkl. Komponenten) ²⁷	MWh			135.189
	MWh			135.189
Erdgas Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	961.486	946.821	864.833 ✓
	MWh	929.858	915.693	835.327 ✓
Heizöl Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	8.782	6.813	15.905 ✓
	MWh	8.782	6.813	15.905 ✓
Dieselkraftstoff (Prüfstände) Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	30.753	24.537	18.740
	MWh	30.753	24.537	18.740
Ottokraftstoff (Prüfstände) Segment Automobile (inkl. Komponenten)	MWh	91.953	88.825	81.778
	MWh	89.736	86.769	79.670
	MWh/Fz.	0,09	0,09	0,10

27 Die Kennzahl wird in 2020 zum ersten Mal öffentlich berichtet, daher sind keine Zahlen für 2018 und 2019 verfügbar.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Emissionen	Einheit	2018	2019	2020
emittiertes CO ₂ gesamt (Scope 1 und Scope 2)	t	619.140	451.725	231.334 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	615.009 600,57	447.713 451,02	227.497 ✓ 276,10 ✓
davon direkte (Scope 1) CO ₂ -Emissionen ²⁸	t	202.031	198.730	172.387 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	198.564 193,90	195.409 196,85	169.218 ✓ 205,37 ✓
davon indirekte (Scope 2) CO ₂ -Emissionen ^{29, 30}	t	417.110	252.995 ³⁰	58.946 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	416.444 406,66	252.304 254,17	58.278 ✓ 70,73 ✓
VOC-Emissionen ³¹	t	1.081	916	815 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	1.081 1,06	913 0,92	815 ✓ 0,99 ✓
direkte NO _x -Emissionen ³²	t	202	190	177 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	195 0,19	184 0,19	173 ✓ 0,21 ✓
Schwefeldioxid	t	2,14	2,05	2,03
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	2,1376 0,002	2,05 0,002	2,03 0,002
Gesamtstaub	t	58	41	33
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	58 0,06	41 0,04	32 0,04
CO ₂ -Einsparungen in der Logistik ^{33, 34}	t CO ₂ e	13.712	13.525	–
Intensitätsquotienten der Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2)	kg/Fz.	600,57	451,02	276,10

28 Direkte CO₂-Emissionen: Diese Kenngröße setzt sich aus CO₂-Emissionen zusammen, die durch den Brennstoffeinsatz am Standort sowie durch CO₂-Emissionen aus dem Betrieb von Prüfständen verursacht werden.

29 Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (→ siehe Seite 248). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen; wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet.

30 Korrektur in der Erfassung Grünstrom für das Jahr 2019

31 VOC-Emissionen („volatile organic compounds“; flüchtige organische Verbindungen): Diese Zahl setzt sich aus den Emissionen der Lackierereien, der Prüfstände sowie sonstiger Anlagen zusammen.

32 Direkte NO_x-Emissionen: Diese Kennzahl setzt sich aus NO_x-Emissionen zusammen, die durch die am Standort vorhandenen Heizhäuser, Lackierereien sowie den Betrieb von Prüfständen verursacht werden.

33 Transport der Fahrzeuge von Ingolstadt zum Nordsee-Verladehafen in Emden, seit Oktober 2012 auch von Neckarsulm aus; seit 2015 erfolgt die Angabe in t CO₂e. Seit Juli 2017 wird der Schienenverkehr in Deutschland mit DB Schenker vollständig CO₂-neutral abgewickelt: Alle Transporte von und zu den deutschen Produktionsstandorten Ingolstadt und Neckarsulm mit DB Schenker sind CO₂-frei.

34 Die Kennzahl „CO₂-Einsparungen in der Logistik“ wird künftig erst im Folgejahr ausgewiesen. Grund hierfür ist der geänderte Berichtsprozess, der eine Auswertung der Kennzahl zum Veröffentlichungsdatum aktuell nicht möglich macht.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Wasser	Einheit	2018	2019	2020
Frischwasserverbrauch gesamt	m ³	4.159.236	3.428.689	3.132.780 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m ³ /Fz.	4.091.377 4,00	3.360.040 3,38	3.059.403 ✓ 3,71 ✓
Frischwasserverbrauch Eigengewinnung	m ³	2.609.368	2.057.909	1.887.602 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m ³ /Fz.	2.566.473 2,51	2.014.522 2,03	1.831.589 ✓ 2,22 ✓
Niederschlagswasser genutzt	m ³	394.041	165.207	172.926 ✓
Oberflächenwasser aus Seen, Flüssen, Meeren	m ³	722.499	611.311	572.606 ✓
Grundwasser	m ³	1.492.828	1.281.391	1.142.070 ✓
Frischwasserverbrauch Fremdbezug	m ³	1.549.868	1.370.780	1.245.178 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m ³ /Fz.	1.524.904 1,49	1.345.518 1,36	1.227.814 ✓ 1,49 ✓

Abwasser	Einheit	2018	2019	2020
Abwasseraufkommen	m ³	2.382.498	1.872.285	1.847.735 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	m ³ /Fz.	2.357.551 2,30	1.847.827 1,86	1.818.369 ✓ 2,21 ✓
Direkteinleitung ³⁵	m ³	11.228	18.529	8.918
Indirekteinleitung ³⁵	m ³	2.346.324	1.829.298	2.438.198

Abwasserfrachten ³⁵	Einheit	2018	2019 ³⁶	2020
Chemischer Sauerstoffbedarf	kg	617.759	360.154	309.271 ✓
Gesamt Phosphorgehalt als Phosphor (P)	kg	3.493	3.247	3.901 ✓
Gesamt Stickstoff als Stickstoff (N)	kg	36.026	31.648	26.339 ✓
Zink	kg	284	160	85 ✓

35 Direkteinleiter: Standort Münchsmünster; Indirekteinleiter: Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, Sant’Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati) Amphur Pluakdaeng (Ducati)

36 Korrektur des Datenerfassungsprozesses für das Jahr 2019.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Abfall	Einheit	2018 ³⁷	2019 ³⁷	2020
Abfallaufkommen gesamt (ohne Schrott)	t	107.071	107.940	98.814 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	105.777 103,29	106.692 107,48	97.654 ✓ 118,52 ✓
Abfall zur Verwertung	t	99.670	104.096	93.910 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	98.475 96,16	102.940 103,70	92.826 ✓ 112,66 ✓
Sonstiger Abfall zur Verwertung	t	56.342	56.936	46.289 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	55.232 53,94	55.873 56,29	45.291 ✓ 54,97 ✓
Gefährlicher Abfall zur Verwertung	t	37.553	40.782	42.074 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	37.505 36,62	40.729 41,03	42.023 ✓ 51,00 ✓
Nicht produktionsspezifischer Abfall zur Verwertung	t	5.776	6.378	5.547 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	5.737 5,60	6.338 6,38	5.512 ✓ 6,69 ✓
Abfall zur Beseitigung	t	7.401	3.844	4.904 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	7.302 7,13	3.751 3,78	4.828 ✓ 5,86 ✓
Sonstiger Abfall zur Beseitigung	t	289	414	1.192 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	244 0,24	383 0,39	1.150 ✓ 1,40 ✓
Gefährlicher Abfall zur Beseitigung	t	6.112	3.170	3.365 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	6.059 5,92	3.109 3,13	3.331 ✓ 4,04 ✓
Nicht produktionsspezifischer Abfall zur Beseitigung	t	1.000	260	347 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	999 0,98	259 0,26	347 ✓ 0,42 ✓
Metallische Abfälle (Schrott; vollständig zur Verwertung)	t	345.827	320.793	273.371 ✓
Segment Automobile (inkl. Komponenten)	kg/Fz.	345.228 337,12	320.200 322,56	272.835 ✓ 331,13 ✓

37 Korrektur in der Klassifizierung der Abfälle für das Jahr 2018 und 2019.

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Mitarbeitende und Gesellschaft

Belegschaft	Einheit	2018	2019	2020
Belegschaft Audi Konzern ^{38,39}	Anzahl	91.477	90.783	87.996 ✓
Inländische Gesellschaften ^{38,39} davon AUDI AG	Anzahl	59.754	60.083	58.432 ✓
Werk Ingolstadt	Anzahl	58.813	58.940	57.437 ✓
Werk Neckarsulm	Anzahl	42.784	42.904	42.131 ✓
	Anzahl	16.029	16.036	15.306 ✓
Ausländische Gesellschaften ^{38,39,40} Audi Brussels S.A./N.V.	Anzahl	28.702	27.669	26.612 ✓
Audi Hungaria Zrt.	Anzahl	2.768	2.922	3.052 ✓
Audi México S.A. de C.V.	Anzahl	12.825	13.079	12.391 ✓
Automobili Lamborghini S.p.A.	Anzahl	5.682	5.268	5.233 ✓
Ducati Motor Holding S.p.A.	Anzahl	1.643	1.788	1.769 ✓
	Anzahl	1.278	1.290	1.337 ✓
Auszubildende ³⁸	Anzahl	2.582	2.585	2.493 ✓
Anzahl temporär beschäftigte Arbeitnehmer_innen Audi Konzern ⁴¹	Anzahl	2.527	1.957	1.326
Durchschnittliche Betriebszugehörigkeit AUDI AG ^{39,41}	Jahre	17,5	17,9	18,3 ✓
Fluktuationsquote AUDI AG ^{38,39,42}	Prozent	0,9	0,7	0,6 ✓
Neueinstellungen Audi Konzern	Anzahl	5.004	4.214	2.181
Neueinstellungen AUDI AG	Anzahl	1.628	1.310	920
Durchschnittliches Alter ^{39,41,43}	Jahre	41,2	41,5	41,8 ✓
Anteil direkte Mitarbeitende ⁴¹	Prozent	48,4	48,5	48,4
Anteil indirekte Mitarbeitende ⁴¹	Prozent	48,6	48,5	48,7

Altersstruktur AUDI AG ^{39,41}	Einheit	2018	2019	2020
< 30 Jahre	Prozent	15,7	14,3	12,9 ✓
30–50 Jahre	Prozent	54,9	55,1	56,6 ✓
> 50 Jahre	Prozent	29,4	30,6	30,5 ✓

38 Jahresdurchschnittswert
39 ohne Auszubildende
40 ohne Beschäftigung von nicht dem Audi Konzern angehörigen Arbeitnehmenden anderer Unternehmen des Volkswagen Konzerns
41 zum 31.12. des Berichtsjahres
42 Bei der Fluktuation berücksichtigt werden: arbeitgeber- und/oder arbeitnehmer_innenseitige Kündigungen ohne Wiedereinstellzusage.
43 ohne Befristete

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Frauenanteil ⁴¹	Einheit	2018	2019	2020
Audi Konzern ³⁹	Prozent	14,9	15,0	15,2 ✓
AUDI AG	Prozent	15,4	15,6	15,8 ✓
davon Auszubildende	Prozent	27,2	25,5	23,8 ✓
davon gewerbliche Auszubildende	Prozent	24,2	22,3	20,3 ✓
davon kaufmännische Auszubildende	Prozent	81,1	80,6	74,2 ✓
Management ^{44,45}	Prozent	10,9	11,9	12,5 ✓
Audi Brussels S.A./N.V.	Prozent	6,7	6,9	7,0 ✓
Audi Hungaria Zrt.	Prozent	12,8	13,0	12,8 ✓
Audi México S.A. de C.V.	Prozent	13,8	14,2	14,8 ✓
Automobili Lamborghini S.p.A.	Prozent	20,2	20,5	20,2 ✓
Ducati Motor Holding S.p.A.	Prozent	18,4	19,0	17,6 ✓

Durchschnittliche Qualifizierungszeit je Mitarbeiter_in AUDI AG ⁴⁶	Einheit	2018	2019	2020
Qualifizierungszeit gesamt	Stunden	13,7	13,0	9,0
Direkte Mitarbeitende	Stunden	8,6	8,3	5,6
Indirekte Mitarbeitende	Stunden	18,2	16,7	11,7
Mitarbeitende in Managementpositionen	Stunden	21,1	23,8	15,6

38 Jahresdurchschnittswert
39 ohne Auszubildende
41 zum 31.12. des Berichtsjahres
44 ohne Altersteilzeit-Freistellungsphase
45 Bei der AUDI AG gibt es einen Managementkreis, einen oberen Managementkreis und einen Topmanagementkreis. Die Kennzahl berichtet den Prozentsatz der Frauen in allen drei Managementkreisen zusammen.
46 bezogen auf indirekte Mitarbeiter_innen

Audi Nachhaltigkeitskennzahlen

Weitere Strukturdaten	Einheit	2018	2019	2020
Gesundheitsstand AUDI AG ^{38,39,49}	Prozent	95,2	95,3	95,5 ✓
Unfallhäufigkeit AUDI AG ^{41,50}	–	5,6	6,2	6,2 ✓
Akademiker_innenanteil AUDI AG ^{39,41,46}	Prozent	50,9	51,4	52,3 ✓
Anteil Mitarbeitende anderer Nationalität AUDI AG ⁴¹	Prozent	8,4	8,3	8,3 ✓
Anteil Menschen mit schwerer Behinderung AUDI AG ^{39,41,48}	Prozent	6,5	6,7	6,0 ✓
Arbeitsaufträge an Werkstätten für Menschen mit Behinderung AUDI AG	Mio. EUR	7,9	7,3	6,7 ✓
Audi Ergebnisbeteiligung pro Mitarbeiter_in AUDI AG ⁴⁷	EUR	3.630	3.880	1.080 ✓
Spenden Mitarbeitende ^{51,52}	EUR	1.283.502	1.296.507	1.284.240 ✓
Ausgaben für gesellschaftliches Engagement ^{52,53}	Mio. EUR	16,5	17,5	15,1 ✓
Mitarbeitende in Teilzeit AUDI AG ⁴¹	Anzahl	3.924	4.448	4.327
Mitarbeitende in Elternzeit AUDI AG ⁴¹	Anzahl	3.439	3.753	3.788
Anzahl weibliche Mitarbeitende in Elternzeit AUDI AG	Anzahl	1.229	1.448	1.598
Anzahl männliche Mitarbeitende in Elternzeit AUDI AG	Anzahl	2.210	2.305	2.190
Durchschnittliche Dauer der Elternzeit AUDI AG	Monate	9	9	10

AUDI AG Ideen-Programm	Einheit	2018	2019	2020
Einsparungen	Mio. EUR	109,1	101,3	94,5 ✓
Realisierungsquote	Prozent	55,5	54,4	53,4 ✓

38 Jahresdurchschnittswert
39 ohne Auszubildende
41 zum 31.12. des Berichtsjahres
43 ohne Befristete
46 bezogen auf indirekte Mitarbeiter_innen
47 Auszahlung im Folgejahr; durchschnittlicher Wert für eine_n Facharbeiter_in der AUDI AG
48 bis 2019 Ermittlung der SB-Quote in Anlehnung an das Sozialgesetzbuch, ab 2020 prozentualer Anteil der Mitarbeitenden mit Schwerbehinderung und Gleichstellung
49 Der Gesundheitsstand berechnet sich durch die Formel 100 – (Krankheitstage/ bezahlungsrelevante Tage) × 100
50 Die Kennzahl Unfallhäufigkeit gibt an, wie viele Betriebsunfälle ab einem Tag Arbeitsausfall je eine Million geleisteter Arbeitsstunden geschehen.
51 Weihnachtsspende und Restcentspende AUDI AG
52 dabei im Jahr 2020 je inkludiert: Unternehmensaufstockung Weihnachtsspende 268.216,00 EUR
53 umfasst im Geschäftsjahr getätigte Ausgaben in den Bereichen Bildung, Wissenschaft, Stiftungen; inklusive Spenden; ohne Sponsoring und Forschung

Verbrauchs- und Emissionsangaben

(Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes.)
Stand: 19. Februar 2021

Modelle	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen kombiniert (g/km)
Audi A1 Sportback	5,0–4,6	115–106
Audi A1 citycarver	5,2–4,9	119–112
Audi Q2	7,7–4,0	176–107
Audi Q3	9,0–4,5	205–118
Audi Q3 Sportback	9,0–4,5	206–119
Audi A3 Sportback	7,4–3,9	170–102
Audi A3 Limousine	7,3–3,8	166–97
Audi TT Coupé	8,5–6,0	194–137
Audi TT Roadster	8,7–6,4	200–147
Audi A4 Limousine	7,1–4,0	167–104
Audi A4 Avant	9,2–4,0	211–106
Audi A4 allroad quattro	7,3–4,8	168–126
Audi A5 Sportback	8,8–4,0	200–105
Audi A5 Coupé	8,7–4,0	199–104
Audi A5 Cabriolet	8,2–4,2	188–112
Audi Q5	7,5–4,7	185–123
Audi Q5 Sportback	7,6–4,7	186–123
Audi A6 Limousine	7,6–4,3	173–114
Audi A6 Avant	11,6–4,5	265–118
Audi A6 allroad quattro	7,8–5,0	178–132
Audi A7 Sportback	11,6–4,4	265–117
Audi Q7	12,1–6,9	278–181
Audi Q8	12,3–6,9	281–182
Audi A8	10,8–6,5	248–170

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Modelle	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen kombiniert (g/km)
Audi R8 Coupé	13,5–13,0	310–297
Audi R8 Spyder	13,6–13,2	311–303
Lamborghini Urus	12,6	292
Lamborghini Huracán	14,5–14,0	329–324
Lamborghini Aventador	20,1–18,8	499–452
Lamborghini Sián	19,8	449

Fahrzeuge mit Erdgasantrieb	CNG-Verbrauch kombiniert (kg/100 km)	
Audi A3 Sportback g-tron	3,6–3,5	99–96
Audi A4 Avant g-tron	4,1–3,9	111–105
Audi A5 Sportback g-tron	4,1–3,8	111–104

Plug-in-Hybridfahrzeuge	Kraftstoffverbrauch (l/100 km) und Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km)	
Audi Q3 TFSI e	1,7/16,0–1,4/14,4	39–32
Audi Q3 Sportback TFSI e	1,7/15,9–1,4/14,6	38–33
Audi A3 Sportback TFSI e	1,5/14,1–1,4/13,0	34–30
Audi Q5 Sportback TFSI e	2,0/19,6–1,8/19,3	45–42
Audi Q5 TFSI e	1,9/19,5–1,8/19,3	44–41
Audi A6 Limousine TFSI e	1,6/17,8–1,4/16,7	36–31
Audi A6 Avant TFSI e	1,6/18,1–1,5/17,5	37–34
Audi A7 Sportback TFSI e	1,6/17,9–1,4/16,9	36–32
Audi Q7 TFSI e	3,0/22,4–2,6/21,7	64–59
Audi Q8 TFSI e	2,8/22,9–2,6/21,9	63–59
Audi A8 TFSI e	2,4/19,0–2,2/18,7	54–50

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Vollelektrische Fahrzeuge	Stromverbrauch kombiniert kWh/100 km	
Audi Q2 L e-tron	13,9	0
Audi e-tron	28,8–21,4	0
Audi e-tron Sportback	28,3–20,9	0
Audi e-tron GT quattro	19,6–18,8	0
Audi RS e-tron GT	20,2–19,3	0

Die angegebenen Verbrauchs- und Emissionswerte wurden nach den gesetzlich vorgeschriebenen Messverfahren ermittelt. Seit dem 1. September 2017 werden bestimmte Neuwagen bereits nach dem weltweit harmonisierten Prüfverfahren für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), einem realistischeren Prüfverfahren zur Messung des Kraftstoffverbrauchs und der CO₂-Emissionen, typgenehmigt. Seit dem 1. September 2018 ersetzt der WLTP schrittweise den neuen europäischen Fahrzyklus (NEFZ). Wegen der realistischeren Prüfbedingungen sind die nach dem WLTP gemessenen Kraftstoffverbrauchs- und CO₂-Emissionswerte in vielen Fällen höher als die nach dem NEFZ gemessenen. Weitere Informationen zu den Unterschieden zwischen WLTP und NEFZ finden Sie unter → www.audi.de/wltp.

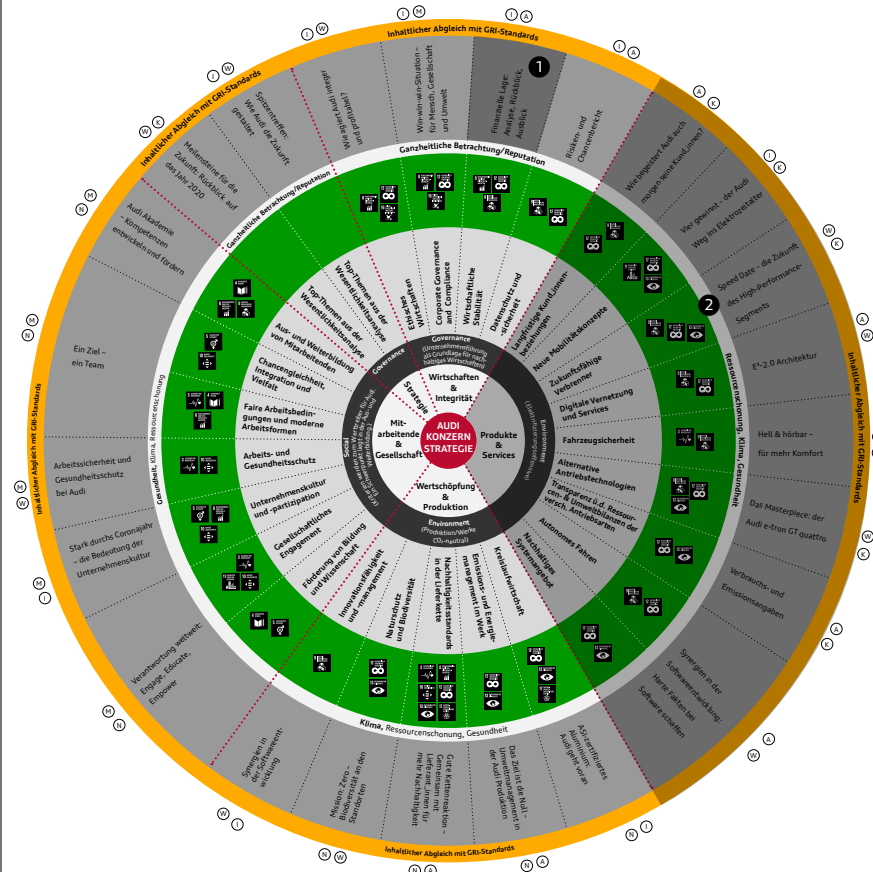
Aktuell sind noch die NEFZ-Werte verpflichtend zu kommunizieren. Soweit es sich um Neuwagen handelt, die nach WLTP typgenehmigt sind, werden die NEFZ-Werte von den WLTP-Werten abgeleitet. Die zusätzliche Angabe der WLTP-Werte kann bis zu deren verpflichtender Verwendung freiwillig erfolgen. Soweit die NEFZ-Werte als Spannen angegeben werden, beziehen sie sich nicht auf ein einzelnes, individuelles Fahrzeug und sind nicht Bestandteil des Angebotes. Sie dienen allein Vergleichszwecken zwischen den verschiedenen Fahrzeugtypen. Zusatzausstattungen und Zubehör (Anbauteile, Reifenformat etc.) können relevante Fahrzeugparameter wie zum Beispiel Gewicht, Rollwiderstand und Aerodynamik verändern und neben Witterungs- und Verkehrsbedingungen sowie dem individuellen Fahrverhalten den Kraftstoffverbrauch, den Stromverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Fahrleistungswerte eines Fahrzeugs beeinflussen.

Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden, der an allen Verkaufsstellen und bei der DAT Deutsche Automobil Treuhand GmbH, Hellmuth-Hirth-Str. 1, D-73760 Ostfildern oder unter → www.dat.de unentgeltlich erhältlich ist.

Content Wheel

Der Anspruch des Audi Reports 2020 ist es, dass Leser_innen detailliert nachvollziehen können, warum Themen berichtet werden. Hierfür gibt es interne Gründe (z. B. Strategien) und externe (z. B. Leitlinien, Wesentlichkeiten). Das Content Wheel ermöglicht es, auf einen Blick die Herleitung der Themen zu erfassen und die Strategie dahinter zu verstehen. Es zeigt die wesentlichen Themen in den fünf Kapiteln „Strategie“, „Wirtschaften & Integrität“, „Produkte & Services“, „Wertschöpfung & Produktion“ sowie „Mitarbeitende & Gesellschaft“ auf. Zusätzlich stellt es sicher, dass beim Thema Nachhaltigkeit sowohl Unternehmensstrategien, Reporting-Standards der Global Reporting Initiative (GRI) und die Sustainable Development Goals der UN stets im Blick aller Beteiligten bleiben.

Content Wheel

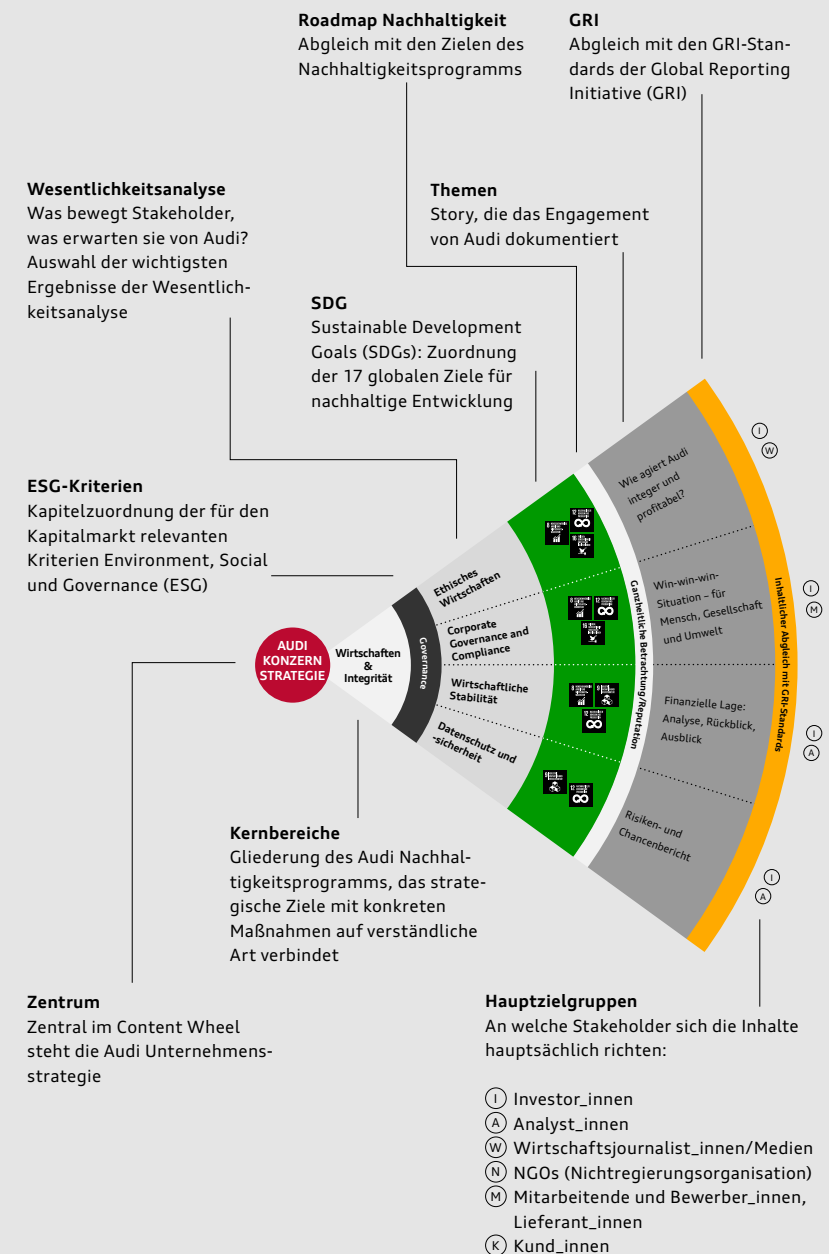


- 1 Interaktiv: Klicken Sie auf das Thema eines Segments, um zur Story zu gelangen.
- 2 Die einzelnen Segmente des Content Wheels sehen Sie → [Seite 318–Seite 322](#).

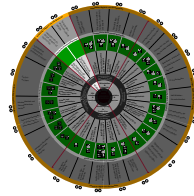
Hinweis

Die Zuordnung der Wesentlichkeiten richtet sich in dieser Grafik – für die bessere Auffindbarkeit – nach den Kapiteln des Audi Reports 2020. Die Wesentlichkeiten können in der Wesentlichkeitsmatrix (→ [Seite 10](#)) anderen Kernthemen zugeordnet sein.

Content Wheel

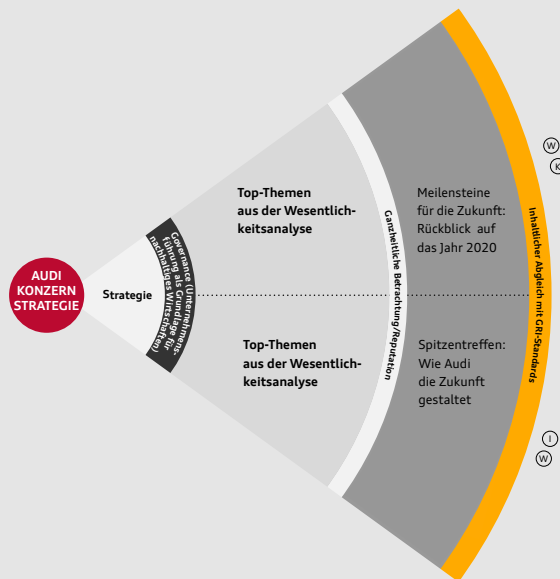


Content Wheel



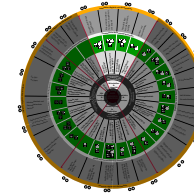
Strategie

Im Kapitel „Strategie“ beleuchten und erklären die Artikel die Unternehmensstrategie, die jüngsten Entwicklungen, Hintergründe und Herausforderungen. Ausgiebig kommen die sechs Vorstandsmitglieder der AUDI AG zu Wort: Sie sprechen über ihre wichtigsten Themen, die sich auch auf den Folgeseiten des Audi Reports 2020 wiederfinden.



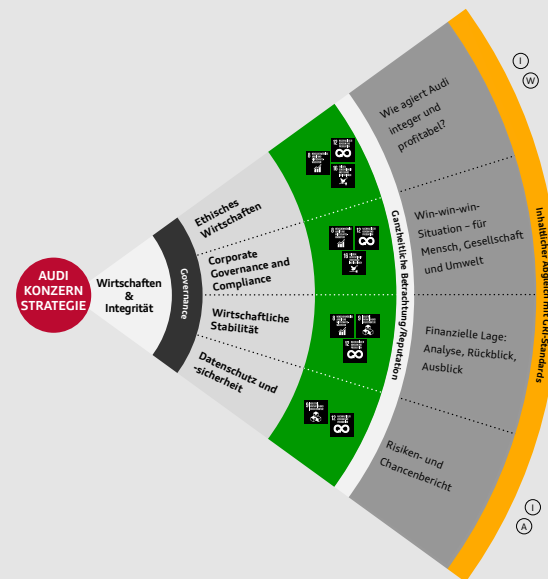
- ① Investor_innen
- Ⓐ Analyst_innen
- Ⓜ Wirtschaftsjournalist_innen/
Medien
- Ⓚ Kund_innen

Content Wheel



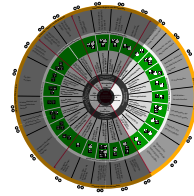
Wirtschaften & Integrität

Die Wesentlichkeitsanalyse (→ [Seite 10](#)) gibt Aufschluss darüber, welche Relevanz definierte Handlungsfelder für die Stakeholder von Audi haben. Für den Kernbereich „Wirtschaften & Integrität“ wurden die Themen „Ethisches Wirtschaften“, „Wirtschaftliche Stabilität“, „Corporate Governance and Compliance“ sowie „Datenschutz und -sicherheit“ hoch bewertet. Die zugehörigen Artikel finden Sie ab der → [Seite 63](#).



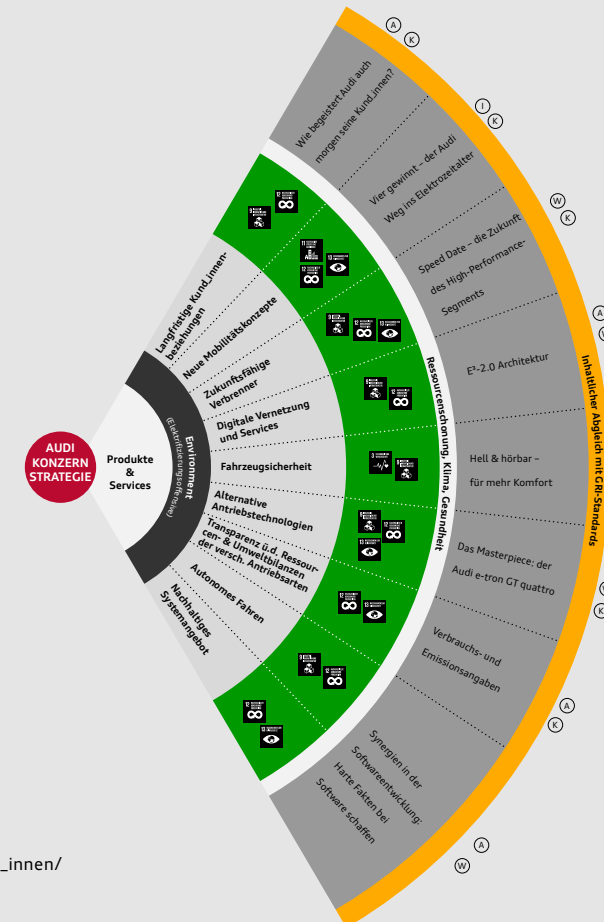
- ① Investor_innen
- Ⓐ Analyst_innen
- Ⓜ Wirtschaftsjournalist_innen/
Medien
- Ⓚ Mitarbeitende und Bewerber_innen,
Lieferant_innen

Content Wheel



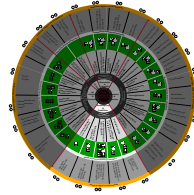
Produkte & Services

Die höchste Relevanz im Kernbereich „Produkte & Services“ hat laut Wesentlichkeitsanalyse (→ [Seite 10](#)) das Thema „Fahrzeugsicherheit“, gefolgt von „Alternativen Antriebstechnologien“. Ebenfalls wichtig bewertet wurden die Themen „Zukunftsfähige Verbrenner“ und „Nachhaltiges Systemangebot“. Die zugehörigen Artikel finden Sie ab der → [Seite 134](#).



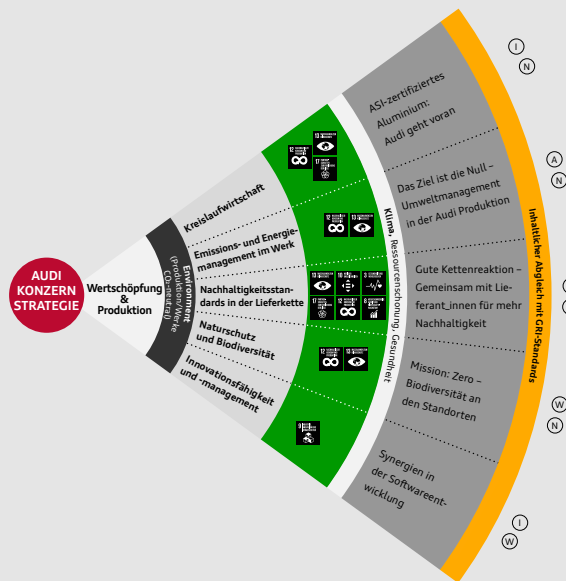
- ① Investor_innen
- Ⓐ Analyst_innen
- Ⓜ Wirtschaftsjournalist_innen/
Medien
- Ⓚ Kund_innen

Content Wheel



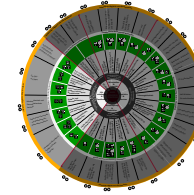
Wertschöpfung & Produktion

Im Kernbereich „Wertschöpfung & Produktion“ sind für die Stakeholder von Audi die folgenden Themen laut der durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse (→ [Seite 10](#)) wichtig: „Kreislaufwirtschaft“, „Emissions- und Energiemanagement (im Werk)“ und „Nachhaltigkeitsstandards in der Lieferkette“. Die Storys zu diesen Themen lesen Sie in diesem Bericht ab → [Seite 212](#).



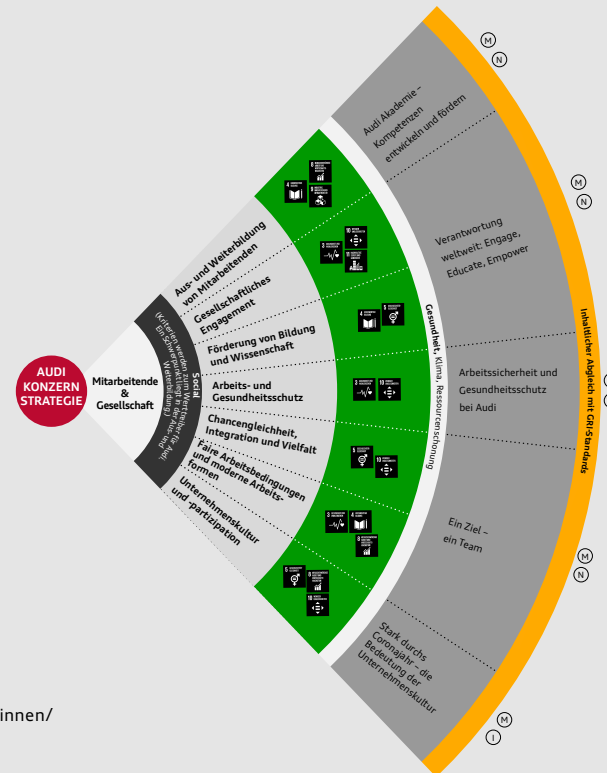
- ① Investor_innen
- ② Analyst_innen
- ③ Wirtschaftsjournalist_innen/
Medien
- ④ NGOs
(Nichtregierungsorganisation)

Content Wheel



Mitarbeitende & Gesellschaft

Für die Stakeholder von Audi haben laut Wesentlichkeitsanalyse (→ [Seite 10](#)) die Themen „Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen“, „Chancengleichheit, Integration und Vielfalt“ und „Arbeits- und Gesundheitsschutz“ hohe Bedeutung im Kernbereich „Mitarbeitende & Gesellschaft“. Diese Themen finden Sie ab → [Seite 251](#).



- ① Investor_innen
- ② Wirtschaftsjournalist_innen/
Medien
- ③ NGOs
(Nichtregierungsorganisation)
- ④ Mitarbeitende und Bewerber_innen,
Lieferant_innen

Vermerk

des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

An die AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt

Wir haben ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Jahr 2020 in der Übersicht „AUDI Nachhaltigkeitskennzahlen“ im „Audi REPORT | kombinierter Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht“ der AUDI AG, Ingolstadt, für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020 (im Folgenden „Bericht“) einer Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Unser Auftrag bezieht sich dabei ausschließlich auf ausgewählte Kennzahlen in der Übersicht „AUDI Nachhaltigkeitskennzahlen“ im Anhang des „Audi REPORT | kombinierter Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht“ der AUDI AG und die deutsche PDF-Version des Berichts. Die geprüften ausgewählten Kennzahlen sind im Bericht mit dem Symbol „✓“ gekennzeichnet (im Folgenden „ausgewählte Kennzahlen“). Angaben für Vorjahre waren nicht Gegenstand unseres Auftrags. Der Bericht ist als PDF-Version unter → www.audi.com/de/company/sustainability.html verfügbar.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der AUDI AG (im Folgenden: „Gesellschaft“) sind verantwortlich für die Aufstellung des Berichts in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden: „GRI-Kriterien“) sowie für die Auswahl der zu beurteilenden Angaben.

Vermerk

des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung des Berichts sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen Nachhaltigkeitsangaben, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Berichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Erklärungen des Wirtschaftsprüfers in Bezug auf die Unabhängigkeit und Qualitätssicherung

Wir sind von der Gesellschaft unabhängig in Übereinstimmung mit den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und wir haben unsere sonstigen beruflichen Pflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen zur Qualitätssicherung an, insbesondere die Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer sowie den IDW Qualitätssicherungsstandard: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1).

Vermerk

des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

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 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 International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB), durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit einer begrenzten Sicherheit beurteilen können, ob die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Bericht der Gesellschaft für den Zeitraum 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020 allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden ist. Bei einer Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer 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.

Audi Report 2020	Anhang	326	Audi Report 2020	Anhang	327	Audi Report 2020	Anhang	328
Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit Im Rahmen unserer Prüfung, die wir im Wesentlichen in den Monaten November 2020 bis Februar 2021 durchgeführt haben, haben wir unter anderem folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt: > Befragung von Mitarbeitern hinsichtlich der Nachhaltigkeitsstrategie, der Nachhaltigkeitsgrundsätze und des Nachhaltigkeitsmanagements der AUDI AG, > Befragung von Mitarbeitern der Konzernzentrale sowie der Fachabteilungen, die mit der Datenerfassung und -konsolidierung sowie der Erstellung des Berichts beauftragt sind, zur Beurteilung des Berichterstattungssystems, der Methoden der Datengewinnung und -aufbereitung sowie der internen Kontrollen, soweit sie für die Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Bericht relevant sind, > Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben in Bezug auf die ausgewählten Kennzahlen, > Einsichtnahme in die relevante Dokumentation der Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung der Daten, welche den mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Berichtszeitraum zugrunde liegen sowie deren stichprobenartige Überprüfung, > Befragungen und Dokumenteneinsicht in Stichproben hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Bericht,			Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit > analytische Handlungen auf Ebene des Konzerns und einzelner Standorte hinsichtlich der Qualität der berichteten Daten, > Durchführung von virtuellen Standortbesuchen, um die Systeme und Prozesse zur Erhebung, Aggregation und Validierung der Daten sowie der Verlässlichkeit der gemeldeten Daten auf Konzernebene zu beurteilen, - AUDI AG (Ingolstadt, Deutschland) - AUDI AG (Neckarsulm, Deutschland) - Audi Brussels S.A./N.V. (Brüssel, Belgien) > Beurteilung der Darstellung der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen im Bericht, > Kritische Durchsicht des Berichtsentwurfs auf Plausibilität und Konsistenz. 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 für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 31. Dezember 2020 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den Berichtskriterien aufgestellt worden sind.			Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit Verwendungszweck des Vermerks Wir erteilen diesen Vermerk auf Grundlage des mit der AUDI AG geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt und nicht für andere als bestimmungsgemäße Zwecke zu verwenden. Dieser Vermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Auftragsbedingungen und Haftung Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, unsere Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften vom 1. Januar 2017 (→ www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen). 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 entschei-		

Vermerk

des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

den, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungs- handlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

München, den 17. März 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Nicole Richter

Hans-Georg Welz

Wirtschaftsprüferin

Wirtschaftsprüfer



Der Audi Konzern berichtet über seine Nachhaltigkeitsleistung für das Jahr 2020 nach dem internationalen Standard der Global Reporting Initiative (GRI). Dieser Bericht wurde in Übereinstimmung mit den GRI-Standards: Option: „Kern“ erstellt.

Die Auswahl der zu berichtenden Angaben erfolgte auf Basis einer im Jahr 2019 durchgeführten Wesentlichkeitsanalyse. Der Bericht lag der GRI zur Durchführung des GRI Materiality Disclosures Service vor. Dabei bestätigte die GRI die korrekte Positionierung der „materiality-related disclosures“ (102-40 bis 102-49). Für diese Dienstleistung wurde die deutschsprachige Version des Nachhaltigkeitsberichts genutzt.

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar
Universelle Standards			
GRI 101: Grundlagen 2016			
GRI 102: Allgemeine Angaben 2016			
Organisationsprofil			
GRI 102-1	Name der Organisation	32	
GRI 102-2	Aktivitäten, Marken, Produkte und Dienstleistungen	32 ff. 40 ff.	
GRI 102-3	Hauptsitz der Organisation	32	
GRI 102-4	Betriebsstätten	32 ff.	
GRI 102-5	Eigentumsverhältnisse und Rechtsform	32	
GRI 102-6	Belieferte Märkte	32 ff.	
GRI 102-7	Größe der Organisation	32 ff. 309	
GRI 102-8	Informationen zu Angestellten und sonstigen Mitarbeitenden	114 f. 309 f.	
GRI 102-9	Lieferkette	222 ff.	

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar
GRI 102-10	Signifikante Änderungen in der Organisation und ihrer Lieferkette	32 ff.	
GRI 102-11	Vorsorgeansatz oder Vorsorgeprinzip	65 ff. 120 ff.	
GRI 102-12	Externe Initiativen	312 ff. 212 ff.	→ Roadmap Nachhaltigkeit
GRI 102-13	Mitgliedschaft in Verbänden und Interessengruppen		Audi arbeitet in unterschiedlichen Initiativen, Verbänden und Arbeitsgruppen, um ökologische, ökonomische und gesellschaftliche Themen in Zusammenarbeit mit Stakeholdern zu diskutieren. Die Auflistung (s. u.) von Mitgliedschaften bzw. Beteiligungen steht für den Austausch des Unternehmens mit Wirtschaft, Politik, Wissenschaft und Gesellschaft. Dies ist nur eine Auswahl aus zahlreichen Engagements, die auch die Interessen der Stakeholder des Unternehmens spiegeln. Die Darstellung erfolgte anhand der fünf Kapitel des Berichts, um den Bezug zu den berichteten Themen im Audi Report 2020 zu verdeutlichen: Strategie > eNOVA Strategiekreis Automobile Zukunft, Berlin > VDA Verband der Automobilindustrie e.V., Berlin Wirtschaften & Integrität > Deutsches Institut für Compliance (DICO), Berlin > Gesellschaft für Datenschutz und Datensicherung e.V. (GDD), Bonn > Zentrum für Wirtschaftsethik gGmbH (ZfW), Berlin Produkte & Services > Deutsches Verkehrsforum e.V., Berlin Wertschöpfung & Produktion > Biodiversity in Good Company Initiative e.V., Berlin > Co2ncept plus – Verband der Wirtschaft für Emissionshandel und Klimaschutz e.V., München Mitarbeitende & Gesellschaft > Deutsche Gesellschaft für Arbeitsmedizin und Umweltmedizin e.V. (DGAUM), München > Stiftung „Jugend forscht“ e.V., Hamburg > Verein zur Förd. kult. Belange in der Region IN, Ingolstadt

Strategie			
GRI 102-14	Erklärung des höchsten Entscheidungsträgers	2 f.	
GRI 102-15	Wichtigste Auswirkungen, Risiken und Chancen	40 ff. 81 ff. 120 ff.	
Ethik und Integrität			
GRI 102-16	Werte, Grundsätze, Standards und Verhaltensnormen	65 ff. 40 ff. 120 ff.	
GRI 102-17	Verfahren zur Beratung und Bedenken in Bezug auf die Ethik	72 75	→ www.audi.com/de/company/integrity-compliance-and-risk-management/whistleblower-system.html

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar
Unternehmensführung			
GRI 102-18	Führungsstruktur		Hauptversammlung, Aufsichtsrat und Vorstand bilden die Organe der AUDI AG. Die Hauptversammlung einer Aktiengesellschaft ist die Versammlung der Aktionär_innen bzw. Anteilseigner_innen der Gesellschaft, in der sie ihre Rechte in den Angelegenheiten der Aktiengesellschaft ausüben. Der Vorstand führt die Geschäfte der AUDI AG und des Audi Konzerns nach Maßgabe der Gesetze, der Satzung der AUDI AG und der vom Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung. Darüber hinaus finden im Rahmen der Unternehmensführung die Ziele und Interessen des Volkswagen Konzernverbunds Beachtung. Zum Zeitpunkt der Fertigstellung des Berichts bestand der Vorstand der AUDI AG aus sechs Mitgliedern. Der Aufsichtsrat überwacht und berät den Vorstand bei der Geschäftsführung. Der Aufsichtsrat der AUDI AG setzt sich nach den gesetzlichen Bestimmungen aus zehn Vertreter_innen der Anteilseigner_innen und zehn Vertreter_innen der Arbeitnehmendenseite zusammen. Die personelle Zusammensetzung von Aufsichtsrat und Vorstand der AUDI AG sowie der jeweilige Beginn der Tätigkeit sind → hier dargestellt.
GRI 102-19	Delegation von Befugnissen		→ www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/operations-and-integrity/firmly-anchored-responsibility.html
GRI 102-20	Zuständigkeit auf Vorstandsebene für ökonomische, ökologische und soziale Themen		→ www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/operations-and-integrity/firmly-anchored-responsibility.html
GRI 102-21	Dialog mit Stakeholdern zu ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen		→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 102-22	Zusammensetzung des höchsten Kontrollorgans und seiner Gremien		→ www.audi.com/de/company/profile/company-management.html
GRI 102-23	Vorsitzender des höchsten Kontrollorgans		→ www.audi.com/de/company/profile/company-management.html
GRI 102-24	Nominierungs- und Auswahlverfahren für das höchste Kontrollorgan		→ www.audi.com/de/company/investor-relations/capital-market-compliance-and-corporate-governance/corporate-governance/diversity-concept.html
GRI 102-25	Interessenkonflikte		→ www.audi.com/de/company/profile/company-management/methods-and-practices-of-the-board-of-management-and-supervisory.html → www.audi.com/de/company/integrity-compliance-and-risk-management/whistleblower-system.html → www.audi.com/de/company/profile/company-management/methods-and-practices-of-the-board-of-management-and-supervisory.html → www.audi.com/de/company/profile/company-management/information-on-corporate-governance-practices.html
GRI 102-26	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Festlegung von Zielen, Werten und Strategien		→ www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/operations-and-integrity/firmly-anchored-responsibility.html

Audi Report 2020			Anhang	333	Audi Report 2020			Anhang	334	Audi Report 2020			Anhang	335
GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar											
GRI 102-27	Gesammeltes Wissen des höchsten Kontrollorgans		→ www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/operations-and-integrity/firmly-anchored-responsibility.html											
GRI 102-28	Bewertung der Leistung des höchsten Kontrollorgans		Volkswagen Nachhaltigkeitsbericht 2020 (→ siehe Seite 10 f. und Seite 60 f.) Geschäftsbericht 2019: Corporate-Governance-Bericht (→ siehe Seite 45 ff.)											
GRI 102-29	Identifizierung und Umgang mit ökonomischen, ökologischen und sozialen	107												
GRI 102-30	Wirksamkeit der Verfahren zum Risikomanagement	123 f.												
GRI 102-31	Überprüfung der ökonomischen, ökologischen und sozialen Themen	107												
GRI 102-32	Rolle des höchsten Kontrollorgans bei der Nachhaltigkeitsberichterstattung	7	→ www.audi.com/de/company/sustainability/core-topics/operations-and-integrity/firmly-anchored-responsibility.html											
GRI 102-33	Übermittlung kritischer Anliegen	123 f.												
GRI 102-34	Art und Gesamtanzahl kritischer Anliegen	65 ff.	2020 gingen 450 Hinweise auf mögliche Regelverstöße ein. Im Vorjahreszeitraum waren es mit 694 Meldungen etwas mehr. Der Rückgang ist u. a. durch coronabedingte Kurzarbeit zu begründen. Die weiterhin hohe Anzahl nicht anonymer Hinweise im Jahr 2020 und die Tatsache, dass eine Vielzahl der eingehenden Hinweise direkt an das Audi Aufklärungs-Office gemeldet wurden, zeigt, dass weiterhin ein hohes Vertrauen in das Hinweisgebersystem besteht.											
Einbindung von Stakeholdern														
GRI 102-40	Liste der Stakeholder-Gruppen	7												
GRI 102-41	Tarifverträge	273 f.	Der Audi Betriebsrat gestaltet die Zukunft bei Audi aktiv mit. So werden alle Betriebsvereinbarungen gemeinsam mit der Vertretung der Arbeitnehmenden der AUDI AG getroffen. Diese wacht zudem darüber, dass die zugunsten der Arbeitnehmer_innen geltenden Gesetze, Verordnungen, Unfallverhütungsvorschriften, Tarifverträge und Betriebsvereinbarungen eingehalten werden.											
GRI 102-42	Ermittlung und Auswahl der Stakeholder	7												

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar											
GRI 102-43	Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern	7	Mindestens zweimal jährlich treffen sich Delegierte der Arbeitnehmer_innenvertretungen des Audi Konzerns im Rahmen des Audi Ausschusses, um Themen von internationaler, konzernübergreifender Bedeutung zu beraten und dazu in den Austausch mit dem Audi Vorstand zu gehen. Außerdem findet eine individuelle, themenbezogene Betreuung der jeweiligen Standorte statt. Sprecher des Audi Ausschusses ist der Gesamtbetriebsratsvorsitzende der AUDI AG Peter Mosch mit Aufsichtsratsmandaten in der Volkswagen AG sowie der AUDI AG. Im Aufsichtsrat der AUDI AG nehmen die gewählten Vertreter_innen der Arbeitnehmenden ihre Aufgaben wahr, wie die Überwachung der Geschäftsführung, die Genehmigung wichtiger unternehmerischer Vorgänge sowie die Bestellung der Mitglieder des Vorstands. Ziel ist es, auch in diesen und weiteren wichtigen Gremien den internationalen Kolleg_innen eine Stimme zu geben und sich, ebenso wie für die Belange der heimischen Standorte, für die Belange der Beschäftigten einzusetzen. Die Sozialcharta, die zukünftig auch bei der AUDI AG umgesetzt wird, wurde Ende 2020 novelliert und setzt nach dieser Überarbeitung Wirtschaftlichkeit und Beschäftigungssicherung als gleichrangige Unternehmensziele fest. Neben der Sozialcharta gibt es auch eine Charta der Arbeitsbeziehungen, eine Charta der Zeitarbeit sowie eine Charta der Berufsausbildung, die Leitplanken zu den jeweiligen Themen für den gesamten Konzern vorgeben. In der AUDI AG existieren zudem gewählte Jugend- und Auszubildendenvertretungen sowie Schwerbehindertenvertretungen, die sich speziell der Belange der von ihnen repräsentierten Beschäftigtengruppen annehmen.											
GRI 102-44	Wichtige Themen und hervorgebrachte Anliegen	710												
Vorgehensweise bei der Berichterstattung														
GRI 102-45	Im Konzernabschluss enthaltene Entitäten	81 ff. 32 ff. 7												
GRI 102-46	Vorgehen zur Bestimmung des Berichtsinhalts und der Abgrenzung der Themen	710 315 ff.												
GRI 102-47	Liste der wesentlichen Themen	710 315 ff.												
GRI 102-48	Neudarstellung von Informationen	7 ff.												
GRI 102-49	Änderungen bei der Berichterstattung	7 ff.												
GRI 102-50	Berichtszeitraum	9												
GRI 102-51	Datum des letzten Berichts	9												
GRI 102-52	Berichtszeitraum	9												
GRI 102-53	Ansprechperson bei Fragen zum Bericht	350												
GRI 102-54	Erklärung zur Berichterstattung in Übereinstimmung mit den GRI-Standards	330												

GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar											
GRI 102-55	GRI-Inhaltsindex	330 ff.												
GRI 102-56	Externe Prüfung	323 ff.												
Themenspezifische Angaben														
Wirtschaftliche Leistung														
GRI 103		Managementansatz 2016												
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	710 315 ff. 291 ff.												
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	291 ff.												
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html											
GRI 201		Wirtschaftliche Leistung 2016												
GRI 201-1	Unmittelbar erzeugter und ausgeschütteter wirtschaftlicher Wert	302 ff. 99 ff.	Die Verhandlungspartner_innen berücksichtigen bei der Ausgestaltung der Vergütungen im Rahmen von Tarifverhandlungen das Verhältnis der Eintrittsgehälter zum gesetzlichen lokalen Mindestlohn.											
GRI 201-2	Finanzielle Folgen des Klimawandels für die Organisation und andere mit dem Klimawandel verbundene Risiken und Chancen	120 ff. 136 ff. 152 ff.												
GRI 201-3	Verbindlichkeiten für leistungsorientierte Pensionspläne und sonstige Vorsorgepläne	109 f.												
Marktpräsenz														
GRI 103		Managementansatz 2016												
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 32 ff.												
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	32 ff. 266												
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html											
GRI 202		Marktpräsenz 2016												
GRI 202-1	Verhältnis des nach Geschlecht aufgeschlüsselten Standardeintrittsgehalts zum lokalen Mindestlohn		Die Verhandlungspartner_innen berücksichtigen bei der Ausgestaltung der Vergütungen im Rahmen von Tarifverhandlungen das Verhältnis der Eintrittsgehälter zum gesetzlichen lokalen Mindestlohn.											
GRI 202-2	Anteil der aus der lokalen Gemeinschaft angeworbenen oberen Führungskräfte		Audi unterstützt grundsätzlich die Beschäftigung und Qualifizierung lokaler Mitarbeitender. Der Konzern ist überzeugt, dass diese über gute Kenntnisse der Region, des lokalen Marktes und über Netzwerke verfügen, die für die Weiterentwicklung des entsprechenden Standorts förderlich sind. Der Anteil von Mitarbeitenden anderer Nationalität bei der AUDI AG lag im Jahr 2020 bei 8,3 Prozent.											

GRI-Standards		Seite	Aussassung/Kommentar
Indirekte ökonomische Auswirkungen			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 248 f. 276 ff.	
GRI 103-2:	Der Managementansatz und seine Bestandteile	276 ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 203	Indirekte ökonomische Auswirkungen 2016		
GRI 203-1	Infrastruktur-investitionen und geförderte Dienst-leistungen	248 ff. 276 ff.	
GRI 203-2	Erhebliche indirekte ökonomische Auswirkungen	275	
Beschaffungspraktiken			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 222 ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	222 ff. 225	Volkswagen Nachhaltigkeitsbericht 2020 (→ siehe Seite 59 f. und Seite 64 f.)
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 204	Beschaffungspraktiken 2016		
GRI 204-1	Anteil an Ausgaben für lokale Lieferanten		→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
Korruptionsbekämpfung			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 65 ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	65 ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	65 ff.	
GRI 205	Korruptionsbekämpfung 2016		
GRI 205-1	Betriebsstätten, die in Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	65 ff.	Die Prävention von Korruption hat im Audi Konzern einen hohen Stellenwert. Die Abteilung Audi Compliance & Integrität (I/GC-C) trägt innerhalb unseres Unternehmens zur nachhaltigen Korruptionsprävention bei. Im Rahmen des ICRA-Standardprozesses (ICRA=Internal Compliance Risk Assessment) werden Compliance-Risiko-Profile – u. a. für den Bereich Korruption – pro Gesellschaft erstellt. Jede Gesellschaft hat nach Ermittlung des Risikoprofils zugehö-rige Einzelmaßnahmen umzusetzen, welche zur Mitigation des Risikos beitragen.

GRI-Standards		Seite	Aussassung/Kommentar
GRI 205-2	Kommunikation und Schulungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptions-bekämpfung		Im Berichtsjahr wurden 44 nationale und internationale Beteiligungsgesellschaften in Bezug auf das Compliance-Fokusthema Antikorruption bei Beratungsanfragen sowie der Implementierung von Richtlinien und Durchführung von Schulungen unterstützt. Grundsätzlich werden all diejenigen Gesellschaften in den Prozess einbezogen, bei denen die AUDI AG eine Mehrheits-beteiligung hält, die Managementverantwortung innehat oder die von besonderer Bedeutung sind. Zusätzlich wird die ordnungsgemäße Umsetzung der Maßnahmen im Rah-men von Vor-Ort-Überprüfungen sowie von externen Audits kontrolliert. Gesellschaften können außerdem im Rahmen des Hot Topic Reportings Risiken, Probleme und Vorfälle unter anderem in Bezug auf Korruption an die Abteilung Compliance & Integrität melden. Im Berichtsjahr wurde ein Hot Topic im Zusammenhang mit Korruption gemeldet.
GRI 205-3	Bestätigte Korruptionsvorfälle und ergriffene Maßnahmen		2020 hat das Audi Aufklärungs-Office zwei zentral einge-gangene Hinweise auf einen Regelverstoß betreffend Kor-ruption im Rahmen des Hinweisgebersystems erhalten, bei denen weitere Untersuchungsschritte eingeleitet wurden. Diese Hinweise befinden sich derzeit noch in Untersuchung. Zwei weitere Fälle wurden 2020 auf einen möglichen Ver-dacht auf Korruption untersucht, die bereits 2019 im Hin-weisgebersystem eingegangen waren. Davon konnte bei einem kein Regelverstoß festgestellt werden, bei dem anderen wurden entsprechende personelle Maßnahmen ausgesprochen.
Wettbewerbswidriges Verhalten			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 291 f.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	291 f.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 206	Wettbewerbswidriges Verhalten 2016		
GRI 206-1	Rechtsverfahren aufgrund von wettbewerbswidrigem Verhalten, Kartell- und Monopolbildung		Bei kartellrechtsbezogenen Compliance-Verstoß- und -Ver-dachtsfällen handelt es sich um Einzelfälle. Aus Vertrau-lichkeitsgründen wird die Gesamtzahl der Fälle nicht berichtet.
Materialien 2016			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 293 114 ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	296 ff. 214 ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html

GRI-Standards		Seite	Aussassung/Kommentar
GRI 301	Materialien 2016		
GRI 301-1	Eingesetzte Materialien nach Gewicht oder Volumen	222 ff. 225	
GRI 301-2	Eingesetzte recycelte Ausgangsstoffe	222 ff. 214 ff.	
GRI 301-3	Wiederverwertete Produkte und ihre Verpackungs-materialien	308	
Energie			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 296 ff. 230 ff.	
GRI 103-2	Der Management-ansatz und seine Bestandteile	296 ff. 230 ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 302	Energie 2016		
GRI 302-1	Energieverbrauch innerhalb der Organisation	304	302-1 f: Der Prozess zur Kennzahlenerhebung inklusive Scope-Definition der Kennzahlen ist in der Volkswagen Norm 98000 verankert (→ siehe Seite 248 ff.) und sieht keine Hochrechnung auf die Gesamtstandortebene vor.
GRI 302-3	Energieintensität	230 ff. 304	
GRI 302-4	Verringerung des Energieverbrauchs	230 ff. 304	
Wasser und Abwasser			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 296 ff. 230 ff. 226 ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	296 ff. 230 ff. 226 f.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 303	Wasser und Abwasser 2018		
GRI 303-1	Wasser als gemeinsam genutzte Ressource	240 ff. 307 ff. 226 f.	
GRI 303-2	Umgang mit den Auswirkungen der Wasserrückführung	240 ff.	

Audi Report 2020		Anhang		339	
GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar		
GRI 303-4	Wasserrückführung	240 ff. 307	303-4 c: Als einziger Standort mit Wasserbelastung wurde der Standort Mexiko identifiziert, der jedoch zu 100 % abwasserneutral ist. 303-4 d–e: Der Prozess zur Feststellung der relevanten Abwasserfrachten sowie der gesetzten -grenzen ist – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (→ siehe Seite 248 ff.). 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.		
Biodiversität					
GRI 103	Managementansatz 2016				
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 296 ff. 230 ff.			
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	296 ff. 230 ff.			
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html		
GRI 304	Biodiversität 2016				
GRI 304-1	Eigene, gemietete und verwaltete Betriebsstandorte, die sich in oder neben geschützten Gebieten und Gebieten mit hohem Biodiversitätswert außerhalb von geschützten Gebieten befinden	246 f.			
GRI 304-2	Erhebliche Auswirkungen von Aktivitäten, Produkten und Dienstleistungen auf die Biodiversität	246 f.			
GRI 304-3	Geschützte oder renaturierte Lebensräume		→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html		
Emissionen					
GRI 103	Managementansatz 2016				
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 296 ff. 230 ff.			
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	296 ff. 230 ff.			
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html		

Audi Report 2020		Anhang		340	
GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar		
GRI 305	Emissionen 2016				
GRI 305-1	Direkte THG-Emissionen (Scope 1)	230 ff. 306	305-1 e: Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen; wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet. Dieser Prozess ist, wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung, in der Volkswagen Norm 98000 verankert (→ siehe Seite 248 ff.).		
GRI 305-2	Indirekte energiebedingte THG-Emissionen (Scope 2)	230 ff. 306	305-2 a: Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (→ siehe Seite 248 ff.). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen; wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet. 305-2 e: Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (→ siehe Seite 248 ff.). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen; wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet.		
GRI 305-4	Intensität der THG-Emissionen	306			
GRI 305-5	Senkung der THG-Emissionen	230 ff. 306			
GRI 305-7	Stickstoffoxide (NOx), Schwefeloxide (SOx) und andere signifikante Luftemissionen	306	305-7 b: Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen Norm 98000 verankert (→ siehe Seite 248 ff.). Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen; wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet.		
Abwasser und Abfall					
GRI 103	Managementansatz 2016				
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 296 ff. 230 ff. 226 f.			
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	296 ff. 230 ff. 226 f.			
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html		
GRI 306	Abwasser und Abfall 2016				
GRI 306-1	Abwassereinleitung nach Qualität und Einleitungsort	230 ff. 226 f. 308			
GRI 306-2	Abfall nach Art und Entsorgungsmethode	230 ff. 308			

Audi Report 2020		Anhang		341	
GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar		
GRI 306-3	Erheblicher Austritt schädlicher Substanzen	230 ff.			
Umwelt-Compliance					
GRI 103	Managementansatz 2016				
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 296 ff. 230 ff. 226 f.			
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	296 ff. 230 ff. 226 f.			
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html		
GRI 307	Umwelt-Compliance 2016				
GRI 307-1	Nichteinhaltung von Umweltschutzgesetzen und -verordnungen	69 65 ff. 23 128			
Umweltbewertung der Lieferanten					
GRI 103	Managementansatz 2016				
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 296 ff. 222 ff.			
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	296 ff. 222 ff.			
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html		
GRI 308	Umweltbewertung der Lieferanten 2016				
GRI 308-1	Neue Lieferanten, die anhand von Umweltkriterien überprüft wurden	222 ff.	Volkswagen Nachhaltigkeitsbericht 2020 (→ siehe Seite 64 f.)		
GRI 308-2	Negative Umweltauswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	222 ff.	Volkswagen Nachhaltigkeitsbericht 2020 (→ siehe Seite 65 f.)		
Beschäftigung					
GRI 103	Managementansatz 2016				
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 299 ff. 266 ff.			
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	299 ff. 266 ff.			
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html		

Audi Report 2020			Anhang	342	Audi Report 2020			Anhang	343	Audi Report 2020			Anhang	344
GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar		GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar		GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar	
GRI 401	Beschäftigung 2016				GRI 403	Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz 2018				GRI 403-9	Arbeitsbedingte Verletzungen	264 f. 311	403-9: Der Umfang der veröffentlichten Daten bezieht sich aktuell wie bisher auf die AUDI AG. Eine Ausweitung der Berichterstattung auf die Produktionsstandorte wird aktuell geprüft. Durch die Prozessumstellung auf einen kombinierten Bericht, der zeitlich früher veröffentlicht wird als bisher, war eine Veröffentlichung der Zahlen für alle Produktionsstandorte in diesem Jahr noch nicht möglich.	
GRI 401-1	Neu eingestellte Angestellte und Angestellten-fluktuation	266 ff. 309	401-1 a: Daten zur Rate der Neueinstellungen liegen nicht vor, da diese Kennzahl nicht erhoben wird. Audi arbeitet bei Neueinstellungen mit der absoluten Anzahl von Mitarbeitenden. Bei der Fluktuation berücksichtigt werden: Kündigungen, Austritt auf eigenen Wunsch ohne Wiedereinstell-zusage und Dienstaufhebungsverträge. Absolute Zahlen werden nicht als interne Steuerung verwendet und liegen daher nicht in einem berichtsfähigen Format vor.		GRI 403-1	Managementsystem für Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	264 f.						403-9 a ii: Die Daten liegen aktuell nicht in einem berichts-fähigen Format vor, eine Erhebung wird aktuell geprüft. 403-9 a iii: Die Daten werden zur Berechnung der Unfall-häufigkeit herangezogen, eine Veröffentlichung wird aktu-ell geprüft.	
			401-1 b: Die Daten für den gesamten Audi Konzern werden aktuell nicht systemisch erfasst. Eine manuelle Abfrage ist aufgrund der Eigenständigkeit der Gesellschaften hoch-komplex sowie aufgrund der Größe des Konzerns nur mit einem unverhältnismäßig hohen Aufwand umzusetzen. Aus diesen Gründen sowie der Tatsache, dass die Zahl nicht steuerungsrelevant ist, erfolgt keine Berichterstattung.		GRI 403-2	Gefahren-identifizierung, Risiko-bewertung und Untersuchung von Vorfällen	264 f.						403-9 a iv: Die Kategorisierung der Verletzungen erfolgt bei Audi nach dem Katalog der Berufsgenossenschaft. Eine Auswertung der Daten liegt aktuell nicht in einer berichts-fähigen Form vor, eine Veröffentlichung wird geprüft.	
GRI 401-2	Betriebliche Leistungen, die nur vollzeitbeschäftigten Angestellten, nicht aber Zeitarbeit-nehmern oder teilzeit-beschäftigten Angestellten angeboten werden	266 ff.			GRI 403-3	Arbeitsmedizinische Dienste	262 f. 264 f.						403-9 a v: Die Daten werden zur Berechnung der Unfallhäu-figkeit herangezogen, eine Veröffentlichung wird aktuell geprüft.	
GRI 401-3	Elternzeit	266 ff. 311			GRI 403-4	Beteiligung der Mitarbeitenden, Konsultation und Kommunikation zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	264 f.	Im Rahmen der Audi Ergonomiestrategie fördert das Unter-nehmen etwa eine intelligente Arbeitsorganisation sowie Maßnahmen zur Internationalisierung der Standards. Durch gezielte Beratungsgespräche sensibilisiert Audi Mitarbei-tende für das Thema und ermuntert sie, eigene Vorschläge und Lösungen zu entwickeln und so ihren eigenen Arbeits-platz selbst zu gestalten. Die Ergonomiekordinator_innen aller Audi Standorte tauschen sich mehrmals jährlich über Maßnahmen und Entwicklungen aus.					403-9 b: Die aktuelle Vertragslage mit den für Audi arbei-tenden Firmen erlaubt es nicht, auf die geforderten Infor-mationen zuzugreifen.	
Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis					GRI 403-5	Schulungen der Mitarbeitenden zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz	262 f. 264 f.						403-9 c–d: Audi erfüllt die gesetzlichen Vorgaben und führt für alle Tätigkeiten Gefährdungsbeurteilungen nach ein-schlägigen Standardwerken durch. Detaillierte Angaben werden aus Vertraulichkeitsgründen nicht veröffentlicht.	
GRI 103	Managementansatz 2016				GRI 403-6	Förderung der Gesundheit der Mitarbeitenden	264 f.			Aus- und Weiterbildung				
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 299 ff. 253 ff.			GRI 403-7	Vermeidung und Minimierung von direkt mit Geschäftsbeziehungen verbundenen Auswirkungen auf die Arbeitssicherheit und den Gesundheitsschutz	262 f. 264 f.			GRI 103	Managementansatz 2016			
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	299 ff. 253 ff.								GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 299 ff. 275 266 ff.		
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html		GRI 403-8	Mitarbeitende, die von einem Management-system für Arbeits-sicherheit und Gesundheitsschutz abgedeckt sind	262 f. 264 f.			GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	299 ff. 275 266 ff.		
GRI 402	Arbeitnehmer-Arbeitgeber-Verhältnis 2016				GRI 103 Managementansatz 2016									
GRI 402-1	Mindestmitteilungs-frist für betriebliche Veränderungen		Im Falle von betrieblichen Veränderungen verpflichtet sich das Unternehmen, die Mitarbeiter_innen frühzeitig darüber zu informieren.		GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 299 ff. 264 f.			GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html	
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz					GRI 404 Aus- und Weiterbildung 2016									
GRI 103	Managementansatz 2016				GRI 404-1	Durchschnittliche Stundenzahl der Aus- und Weiterbildung pro Jahr und Angestellten	310 275 266 ff.	Angaben differenziert nach Geschlecht liegen aktuell nicht vor.		GRI 404-2	Programme zur Verbesserung der Kompetenzen der Angestellten und zur Übergangshilfe	275 266 ff.		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 299 ff. 264 f.			GRI 404-3	Prozentsatz der Angestellten, die eine regelmäßige Beurteilung ihrer Leistung und ihrer beruflichen Entwicklung erhalten	266 ff.							
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	299 ff. 264 f.												
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html											

GRI-Standards		Seite	Aussassung/Kommentar
Diversität und Chancengleichheit 2016			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 299 ff. 266 ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	299 ff. 266 ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 405	Diversität und Chancengleichheit 2016		
GRI 405-1	Diversität in Kontrollorganen und unter Angestellten	266 ff. 309 ff.	405-1: Die Daten für den gesamten Audi Konzern liegen aktuell nicht vor, da diese aufgrund der Eigenständigkeit der Gesellschaften sowie der Größe des Konzerns nicht steuerungsrelevant sind. Eine Erhebung und Veröffentlichung wird aktuell geprüft. 405-1 b ii: Durch die Größe des Konzerns sowie die Eigenständigkeit der Gesellschaften ist nur die Kennzahl für die AUDI AG steuerungsrelevant. Aus diesem Grund wird der Umfang auf die Daten der AUDI AG begrenzt. Eine Erhebung und Veröffentlichung wird aktuell geprüft.
GRI 405-2	Verhältnis des Grundgehalts und der Vergütung von Frauen zum Grundgehalt und zur Vergütung von Männern	266 ff.	
Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 299 ff. 73 f.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	299 ff. 73 f.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 412	Prüfung auf Einhaltung der Menschenrechte 2016		
GRI 412-1	Betriebsstätten, an denen eine Prüfung auf die Einhaltung der Menschenrechte oder eine menschenrechtliche Folgenabschätzung durchgeführt wurde	214 ff. 225	Volkswagen Nachhaltigkeitsbericht 2020 (→ siehe Seite 64 f.)

GRI-Standards		Seite	Aussassung/Kommentar
GRI 412-2	Schulungen für Angestellte zu Menschenrechtspolitik und -verfahren		Das Thema Menschenrechte wird bei Audi über mehrere Trainingsmaßnahmen im Unternehmen vermittelt. Basiswissen wird z. B. seit rund zwei Jahren in einem Kapitel des WBT „Audi Verhaltensgrundsätze (Code of Conduct) und ethische Entscheidungsfindung“ vermittelt. Das Training ist verpflichtend für die gesamte Belegschaft. Zum 31.12.2020 hatten 98,6 % aller Beschäftigten das ca. 45-minütige Training absolviert. Ebenso ist das Thema in Form von Basiswissen im 30-minütigen WBT „Compliance Awareness“ verankert, das seit Anfang 2020 auf freiwilliger Basis zur Verfügung steht. Im vergangenen Jahr haben ca. 400 Mitarbeitende an diesem Training teilgenommen. Ende 2020 fand erstmals das 90-minütige Präsenztraining „Wirtschaft und Menschenrechte im Unternehmenskontext – Menschenrechte achten“ statt. Alle Mitarbeitenden können es buchen; gezielt angesprochen werden Beschäftigte, die in ihrem Arbeitsalltag direkte Verantwortung für oder erhöhte Auswirkungen auf das Thema haben. Dieses Training wird in 2021 weiter intensiviert. Teilnahmen am verpflichtenden WBT Code of Conduct: 98,6% In Zahlen: IST-Teilnahmen: 54.087 SOLL-Teilnahmen 54.837 (Stand: 31.12.2020) Teilnahmen am freiwilligen Live-Online-Training Menschenrechte: 13 Teilnahmen (Stand: 31.12.2020) (Hinweis: 2020 fand ein Training statt) Teilnahmen am freiwilligen WBT Compliance Awareness: 400 Teilnahmen inkl. Mehrfachteilnahmen (Stand: 31.12.2020)
GRI 412-3	Erhebliche Investitionsvereinbarungen und -verträge, die Menschenrechtsklauseln enthalten oder auf Menschenrechtsaspekte geprüft wurden	214 ff. 225	→ www.audi.com/de/company/sustainability/s-rating.html
Lokale Gemeinschaften			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 276 ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	276 ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 413	Lokale Gemeinschaften 2016		
GRI 413-1	Betriebsstätten mit Einbindung der lokalen Gemeinschaften, Folgenabschätzungen und Förderprogrammen	276 ff. 222 ff.	

GRI-Standards		Seite	Aussassung/Kommentar
Soziale Bewertung der Lieferanten			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 296 ff. 276 ff. 214 ff.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	296 ff. 276 ff. 214 ff.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 414	Soziale Bewertung der Lieferanten 2016		
GRI 414-1	Neue Lieferanten, die anhand von sozialen Kriterien bewertet wurden	222 ff. 225	Volkswagen Nachhaltigkeitsbericht 2020 (→ siehe Seite 64 f.)
GRI 414-2	Negative soziale Auswirkungen in der Lieferkette und ergriffene Maßnahmen	222 ff. 225	Volkswagen Nachhaltigkeitsbericht 2020 (→ siehe Seite 64 f.)
Kundengesundheit und -sicherheit			
GRI 103	Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 293 ff. 76 f.	
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	293 ff. 76 f.	
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html
GRI 416	Kundengesundheit und -sicherheit 2016		
GRI 416-1	Beurteilung der Auswirkungen verschiedener Produkt- und Dienstleistungskategorien auf die Gesundheit und Sicherheit		Der Audi Qualitätsanspruch orientiert sich auch und besonders am gesellschaftlichen Wandel, an Anforderungen von Kund_innen, an gesetzlichen und behördlichen Vorgaben sowie an den unternehmensinternen Richtlinien und verbindlichen Verhaltensgrundsätzen. Dazu legt das prozessorientierte Qualitätsmanagementsystem Regelungen fest, die zur Organisation, Umsetzung und ständigen Weiterentwicklung von den Organisationseinheiten auf deren Aufgaben, Projekte und zugeordnete Prozesse anzuwenden sind. Alle Geschäftsbereiche fassen ihre Qualitätsansprüche in Ziele, steuern diese eigenverantwortlich über Kenngrößen, unterliegen unabhängigen Kontrollen und tragen zum Erreichen der Unternehmensziele bei. Audi legt besonderes Augenmerk darauf, hochwertige und sichere Fahrzeuge zu produzieren. Auch nach der Auslieferung an die Kund_innen behält Audi seine Produkte im Auge – ganz im Sinne der Produktbeobachtungspflicht. Im Auftrag des Vorstands untersucht der Ausschuss für Produktsicherheit (APS) Themenmeldungen für ausgelieferte Fahrzeuge und Produkte und leitet Maßnahmen ein, wenn Zweifel an ihrer Produktsicherheit bestehen oder eine Vorschriftenverletzung vermutet wird. Zudem beantwortet der APS Anfragen von Behörden und Verbraucherschutzverbänden auf dem Gebiet der Produktsicherheit.

Audi Report 2020		Anhang		348
GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar	
GRI 416-2	Verstöße im Zusammenhang mit den Auswirkungen von Produkten und Dienstleistungen auf die Gesundheit und Sicherheit		Im Rahmen der kontinuierlichen Entwicklung und Verbesserung ist insbesondere neben Schnittstellen zum Umwelt-Compliance-Management-System (ECMS) und Product-Compliance-Management-System (PCMS) auch die Schnittstelle zum Compliance-Management-System (CMS) hervorzuheben. Ziele sind hier u. a., Informationen über Prozessschwächen auszutauschen, gegebenenfalls Verbesserungsmaßnahmen einzuleiten und somit die Compliance-Risiken zu minimieren. Produktintegrität ist die Verpflichtung zur Einhaltung von Produktsicherheit und Produktkonformität. Audi hat 2020 begonnen, Produktintegrität und das Product-Compliance-Management-System (PCMS) als Ordnungsrahmen zur Gewährleistung von Produktintegrität im Unternehmen zu etablieren. Durch Einhaltung der Regelungen in der Unternehmensrichtlinie U_059 sorgt jede_r Mitarbeiter_in dafür, Produktintegritätsrisiken zu minimieren.	
Marketing und Kennzeichnung				
GRI 103	Managementansatz 2016			
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	10 76 f.		
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	76 f.		
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html	
GRI 417	Marketing und Kennzeichnung 2016			
GRI 417-1	Anforderungen für die Produkt- und Dienstleistungs- informationen und Kennzeichnung	312 ff.		
GRI 417-2	Verstöße im Zusammenhang mit Produkt- und Dienstleistungs- informationen und der Kennzeichnung		Die AUDI AG macht grundsätzlich keine allgemeinen Angaben zum Umfang von Feldmaßnahmen.	
GRI 417-3	Verstöße im Zusammenhang mit Marketing und Kommunikation	72		
Schutz der Kundendaten				
GRI 103	Managementansatz 2016			
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzungv	315 ff. 10 296 ff. 204 ff.		
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	296 ff. 204 ff.		
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html	

Audi Report 2020		Anhang		349
GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar	
GRI 418	Schutz der Kundendaten 2016			
GRI 418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten		Wie auch im Vorjahr kam es 2020 zu keiner begründeten Beschwerde in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kund_innendaten.	
Sozioökonomische Compliance				
GRI 103	Managementansatz 2016			
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 296 ff.		
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	296 ff.		
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html	
GRI 419	Sozioökonomische Compliance 2016			
GRI 419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich		Bei etwaigen bekannten Compliance-Verstoß- und -Verdachtsfällen handelt es sich um Einzelfälle. Aus Vertraulichkeitsgründen wird die Gesamtzahl der Fälle nicht berichtet.	

Audi Report 2020		Anhang		349
GRI-Standards		Seite	Auslassung/Kommentar	
GRI 418		Schutz der Kundendaten 2016		
GRI 418-1	Begründete Beschwerden in Bezug auf die Verletzung des Schutzes und den Verlust von Kundendaten		Wie auch im Vorjahr kam es 2020 zu keiner begründeten Beschwerde in Bezug auf die Verletzung des Schutzes von Kund_innendaten.	
Sozioökonomische Compliance				
GRI 103		Managementansatz 2016		
GRI 103-1	Erläuterung des wesentlichen Themas und seiner Abgrenzung	315 ff. 10 296 ff.		
GRI 103-2	Der Managementansatz und seine Bestandteile	296 ff.		
GRI 103-3	Beurteilung des Managementansatzes	120 ff.	→ www.audi.com/de/company/sustainability/stakeholder-management.html	
GRI 419		Sozioökonomische Compliance 2016		
GRI 419-1	Nichteinhaltung von Gesetzen und Vorschriften im sozialen und wirtschaftlichen Bereich		Bei etwaigen bekannten Compliance-Verstoß- und -Verdachtsfällen handelt es sich um Einzelfälle. Aus Vertraulichkeitsgründen wird die Gesamtzahl der Fälle nicht berichtet.	



Impressum

AUDI AG
Financial Communication /
Analytics, Investor Relations
I/FU-23
Corporate Responsibility
I/GG-S3

Auto-Union-Straße 1
85045 Ingolstadt
Deutschland
Telefon: +49 841 89-40300
Telefax: +49 841 89-32524

E-Mail: ir@audi.de, sustainability@audi.de
www.audi.com/investor-relations
LinkedIn: www.linkedin.com/company/audi-ag