



Audi Report

Kombinierter Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2025



Neue Modelle, eine neue Strategie, eine neue Designphilosophie – 2025 hat Audi CEO Gernot Döllner mit seinem Team wichtige Meilensteine erreicht.

LIEBE LESERINNEN LIEBE LESER,

die deutsche Automobilbranche steht aktuell vor einer Bewährungsprobe. Doch ich bin fest davon überzeugt, dass sie die Kraft und Entschlossenheit hat, sich neu zu erfinden. In den vergangenen Monaten hat Audi den Beweis geliefert. 2025 haben wir die Handlungsbedarfe im Hier und Jetzt entschlossen und mutig angepackt und zugleich eine konkrete Strategie entwickelt, um unser Geschäftsmodell mit Blick auf 2030 und darüber hinaus abzusichern.

Dank einer umfassenden Produktoffensive bieten wir heute ein junges, attraktives Portfolio für unsere Kundinnen und Kunden. Im wichtigen Einzelmarkt China haben wir gemeinsam mit SAIC ein hohes Tempo vorgelegt und bereits die ersten beiden Modelle der neuen china-exklusiven Schwester-marke AUDI vorgestellt – nur wenige Monate nach dem Start der Marke Ende 2024. Und die Zukunftsvereinbarung, die wir im März 2025 mit der

„ Ein konsequenter Fokus auf das Wesentliche“

Arbeitnehmervertretung beschlossen haben, ist ein wichtiger Schritt für mehr Wettbewerbsfähigkeit und Zukunftssicherheit unserer deutschen Standorte.

Neben diesen und weiteren Meilensteinen haben wir uns intensiv damit beschäftigt, wo wir Ende des Jahrzehnts als Marke und als Unternehmen stehen wollen und wie der Weg dahin aussieht. Fest steht, dass die Welt in den kommenden Jahren weiterhin komplexer und unvorhersehbarer werden wird. Wir als Unternehmen haben darauf unsere Antwort gefunden: Klarheit. Und ein konsequenter Fokus auf das Wesentliche.

Zum einen schaffen wir diese Klarheit für unsere Kundinnen und Kunden. Mit der neuen Designphilosophie und dem Konzeptfahrzeug Audi Concept C¹ haben wir bereits im Herbst 2025 ein mutiges, klares Statement gesetzt. Das Design des Modells ist innen wie außen radikal reduziert. Ohne Überfrachtung und aufdringliche technische Features befreit es Fahrerinnen und Fahrer von Ablenkung. Dieses Prinzip wird künftig alle unsere Modelle und die komplette Angebotsstruktur prägen.

Zum anderen schaffen wir Klarheit für uns, für Audi. So wie wir unsere Autos designen, gestalten wir künftig das gesamte Unternehmen. Wir nehmen Komplexität aus dem Fahrzeugportfolio, aus Prozessen und Strukturen und schaffen damit mehr Raum für Innovation. Auf diese Weise werden wir uns in entscheidenden technologischen Zukunftsfeldern, welche die DNA von Audi unterstreichen, einen Wettbewerbsvorsprung erarbeiten.

Mit Klarheit als Kompass und mit der neuen Strategie „Mission Vorsprung“ haben wir für diesen Weg einen konkreten, greifbaren Fahrplan. Das Ziel: unser Versprechen von „Vorsprung durch Technik“ erneuern und zugleich die Handlungsfähigkeit und Belastbarkeit unserer Organisation von Grund auf stärken.

2025 hat Audi den Aufbruch gestartet. Wir sind bereit, den Status quo weiter herauszufordern. Bis 2030 wird Audi ein anderes Unternehmen sein: schlanker, schneller, profitabler und hoch innovativ.

Ihr Gernot Döllner
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

¹ Bei dem genannten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist. Die genannten automatisierten Fahrfunktionen sind aktuell in der Entwicklung befindliche Technologien, nicht für Serienfahrzeuge verfügbar und arbeiten nur innerhalb von Systemgrenzen. Alle beschriebenen Nutzungsmöglichkeiten der technischen Systeme und Funktionen stellen nur ein mögliches Konzept dar und sind von der jeweiligen rechtlichen Regulierung im Land abhängig.

ÜBER DIESEN BERICHT

Der kombinierte Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht des Audi Konzerns (nachfolgend Audi Report genannt) liefert Informationen zu wesentlichen Geschäfts- und Nachhaltigkeitsaktivitäten im Jahr 2025. Der Audi Report steht auf der offiziellen Unternehmenswebsite [audi.com](https://www.audi.com) sowie im [Audi MediaCenter](#) als PDF zur Verfügung und enthält Verlinkungen zu weiterführenden Online-Informationen. Darüber hinaus bietet Audi ein Quarterly Update sowie das Fact Pack als Download auf [audi.com](https://www.audi.com) an. Diese enthalten wichtige finanzielle Kennzahlen.

Die Informationen und Daten wurden nach bestem Wissen und Gewissen und frei von wesentlichen Fehlern für den Audi Report 2025 zusammengetragen. Die Angaben im Audi Report beziehen sich auf den Audi Konzern¹. 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. Bei den Umweltkennzahlen handelt es sich um Daten zum Stand 10. Februar 2026. Diese Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie zum Beispiel auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Die Umweltkennzahlen für den Standort Brüssel² wurden anhand der Produktionszahlen abgeschätzt. Alle EUR-Werte sind jeweils für sich gerundet, was in der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen kann.

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

Berichtszeitraum:

1. Januar bis 31. Dezember 2025

Redaktionsschluss: 9. März 2026

Veröffentlichung: 17. März 2026

Veröffentlichung des letzten Berichts: 18. März 2025

Berichtszyklus: jährlich

Standard der ESG-Berichterstattung

Seit 2024 regelt die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) die Pflicht der Nachhaltigkeitsberichterstattung für Unternehmen in der EU.³ Diese sollen in ihren Lageberichten detailliert zu nichtfinanziellen Informationen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance berichten.

Die AUDI AG macht von der Möglichkeit gemäß § 315b Abs. 2 HGB Gebrauch, sich von der Abgabe der nichtfinanziellen Konzernerklärung zu befreien, und verweist auf die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung des Volkswagen-Konzerns und der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2025, die Bestandteil des Konzernlageberichts im Geschäftsbericht 2025 des Volkswagen-Konzerns ist. Der Geschäftsbericht ist online abrufbar unter [Volkswagen-Group.com](https://www.volkswagen-group.com).

Audi veröffentlicht freiwillig einen integrierten „Audi Report – Kombierter Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht“, der finanzielle und ESG-Aspekte kombiniert. Dieser Report berücksichtigt die Anforderungen der CSRD und bildet insbesondere die darin geforderten ESG-Kennzahlen ab. Darüber hinaus enthält der Bericht zusätzliche ESG-Kennzahlen, die vom Unternehmen als wesentlich für eine transparente und umfassende Berichterstattung eingestuft werden.

Wie auch beim finanziellen Reporting sollten sich Nachhaltigkeitsberichte auf aussagekräftige Informationen und Themen konzentrieren, die für Stakeholder⁴ relevant und bewertbar sind. Diese Eingrenzung wird als „Wesentlichkeit“ bezeichnet. Die Auswahl der zu berichtenden Themen erfolgte auf Basis der im Berichtsjahr aktualisierten [Wesentlichkeitsanalyse](#). Für die Wesentlichkeitsanalyse dienten die CSRD sowie die Vorgaben des Volkswagen-Konzerns als inhaltliche Leitlinie.

Prüfungsvermerke der ESG-Berichterstattung

Die AUDI AG hat die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Berichtsjahr 2025 zu prüfen, die im Anhang auf dem [ESG-Datenblatt](#) (Seite 135) ausgewiesen und mit „✓“ gekennzeichnet sind. Diese Kennzahlen wurden einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit (Limited Assurance) unterzogen. Die im Abschnitt „ESG-Kennzahlen“ mit „✓“ gekennzeichneten Angaben entsprechen den geprüften Werten aus dem [ESG-Datenblatt](#) und wurden daraus übernommen.

Redaktionelle Hinweise

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

Ansprechpartner für den Audi Report

Robert Schwarzl,
Head of Treasury/Finanzkommunikation,
Investor Relations Audi Konzern
E-Mail: ir@audi.de
Website: [audi.com/investor-relations](https://www.audi.com/investor-relations)

¹ Der Audi Konzern entspricht der Markengruppe Progressive mit den Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati. Wesentliche konsolidierte Gesellschaften sind im Fact Pack zu finden.

² Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.

³ Von der Corporate Sustainability Reporting Directive sind nur bestimmte Kapitalgesellschaften und Personenhandelsgesellschaften mit ausschließlich haftungsbeschränkten Gesellschaftern betroffen. Die Anforderungen gelten für Geschäftsjahre beginnend seit dem 1. Januar 2024 zunächst für einen eingeschränkten Kreis von Unternehmen, der sukzessive erweitert wird.

⁴ Als Stakeholder – oder auch wesentliche Anspruchsgruppen – versteht Audi alle internen und externen Personengruppen, die von den unternehmerischen Tätigkeiten direkt oder indirekt betroffen sind. Die Identifikation der jeweiligen Stakeholder basiert grundsätzlich auf deren Expertise sowie den Möglichkeiten ihrer Einflussnahme auf Audi. Bei den Stakeholdern unterscheidet Audi verschiedene Anspruchsgruppen: Kunden, Analysten und Investoren, Presse und Medien, Geschäftspartner, Mitarbeitende, Anwohner und Nachbarn, Politik und Verbände sowie Organisationen von Arbeitnehmenden, den wissenschaftlichen Bereich und Nachhaltigkeitsexperten sowie zivilgesellschaftliche Organisationen (NGOs) und weitere sonstige Gruppen. Die Grundlage für die Ermittlung und Auswahl der Stakeholder sind der Stakeholder Engagement Standard Accountability 1000 (AA1000SES) und dessen Prinzipien Inklusivität, Wesentlichkeit und Reaktivität.

Inhalt

Audi Report

Kombinierter Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht 2025



Strategie und Unternehmen

07 Kurzporträt

Werke, Produktionszahlen und Modelle 2025:
Wichtige Fakten zur Markengruppe Progressive

11 Fokus auf die Zukunft – CEO-Interview

Gernot Döllner über Modelloffensive, Innovationstempo und
Entwicklungen in den wichtigsten Märkten

19 Klarheit als Prinzip – neue Designphilosophie

Der Audi Concept C gibt einen Ausblick auf das Design der Zukunft

26 Markengruppe Progressive

Strategien, Produktneuheiten und Erfolge: Das sind
Highlights der Marken Bentley, Lamborghini und Ducati
aus dem Jahr 2025

Finanz

32 Kennzahlen im Überblick

Umsatzerlöse, RoS und Cashflow: Finanzielle Highlights 2025
und Prognose für die Markengruppe Progressive für 2026

38 Finanzielle Lage

Analyse der finanziellen Performance des Audi Konzerns im
Geschäftsjahr 2025

45 EU-Taxonomie

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

ESG

57 Wesentlichkeitsanalyse

Sie schafft im Kontext der Nachhaltigkeit Transparenz zu
relevanten ESG-Themen und zeigt auf, welche Themen
Audi und seinen Stakeholdern wichtig sind

61 Environmental

- 62** Klimawandel und Energieeffizienz
- 70** Verminderung von Umweltverschmutzung
- 73** Wassermanagement
- 77** Biodiversität
- 82** Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft

89 Social

- 90** Unternehmenskultur und Chancengleichheit
- 93** Verantwortung in der Lieferkette



- [Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen](#)
- [Arbeits- und Gesundheitsschutz](#)
- [Verantwortungsbewusste Digitalisierung](#)
- [Fahrzeugsicherheit](#)
- [Gesellschaftliches Engagement](#)

98 Governance

- 99** Nachhaltige Unternehmensentwicklung



- [Nachhaltige Unternehmensführung](#)
- [Compliance und Integrität](#)

105 ESG-Kennzahlen

Anhang

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

- 133** Verbrauchs- und Emissionsangaben

- 138** Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

- 140** Impressum

Highlights

audi.com



Wie und wo nutzt Audi künstliche Intelligenz?

Durch gezielten Einsatz schafft Audi eine Umgebung, die Mitarbeitende unterstützt, das Arbeiten effizienter macht und hohe Qualitätsstandards erfüllt.



Engagement hat bei Audi viele Gesichter:

Das ganze Jahr über setzen sich Mitarbeitende für soziale Einrichtungen ein, schenken Zeit, lesen vor oder renovieren.



Sorgenfrei unterwegs dank smarter Früherkennung:

Audi denkt voraus, damit Kunden entspannter unterwegs sein können.



Driven by tech. Driven by people.

Unterwegs mit Audianern, die Tech denken, Tech verstehen und spannende Einblicke in ihre Arbeitswelt geben.



Mehr als sieben Mal um die Erde – mit einer Batterie:

Das Alterungsverhalten von Batteriesystemen im Fokus.



Nachhaltigkeit im Handel und Verantwortung aus Leidenschaft:

Nachhaltigkeitsinitiativen, die bei Audi Händlern vorangetrieben werden.



Strategie und Unternehmen

07 // Kurzporträt

11 // Fokus auf die Zukunft – CEO-Interview

19 // Klarheit als Prinzip – neue Designphilosophie

26 // Markengruppe Progressive

Audi Q3 Sportback e-hybrid: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,2–1,7 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,1–14,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 50–40 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 6,7–6,0 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: E

Standortübersicht für das Jahr 2025

Kurzporträt

Der Audi Konzern weltweit:
Aktiv in mehr als 100 Märkten

Nord- und Südamerika

Produzierte Automobile:

146.786

Produzierte Motorräder:

1.635

Asien

Produzierte Automobile:

589.141

Produzierte Motorräder:

4.853

Europa

Produzierte Automobile:

908.676

Produzierte Motorräder:

43.907

Weltweit:

14 Länder

23 Produktionsstandorte

Die Markengruppe Progressive¹ mit den Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati steht für herausragende Performance, wegweisende Technologien, faszinierende Designs und starke Emotionen. Mit Fahrzeugen aus dem Premium-, Luxus- und Super-sportsegment macht der Audi Konzern seit Jahrzehnten individuelle Mobilität auf einzigartige Weise erfahrbar. Im Zentrum dabei: die Zufriedenheit von Kunden sowie Premiumqualität in Verbindung mit ökologischer, sozialer und ökonomischer Nachhaltigkeit.

Das Geschäftsmodell des Audi Konzerns umfasst die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von Fahrzeugen und die damit korrespondierenden Services. Die Steuerung der Markengruppe Progressive¹ erfolgt durch die AUDI AG.

Weltweit waren zum Stand 31. Dezember 2025 insgesamt 84.184 Mitarbeitende für den Audi Konzern tätig, davon 56.046 in Deutschland. Der Stammsitz des Audi Konzerns befindet sich in Ingolstadt.

Die Markengruppe Progressive¹ ist weltweit mit ihren Vertriebspartner-unternehmen in mehr als 100 Märkten präsent und produzierte mit ihren Partnerfirmen im Jahr 2025 an 23 Standorten⁴ in 14 Ländern.

Überblick der Auslieferungen an Kunden 2025²

			
1.623.551³ (1.671.218)	10.131 (10.643)	10.747 (10.687)	50.895 (54.495)

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

² Zu den Werten für Kraftstoff- und Stromverbräuche sowie den CO₂-Emissionen siehe [Seite 133–134](#).

³ Einschließlich der Auslieferungen von Modellen der Marke AUDI, die in der strategischen Partnerschaft zwischen Audi und seinem chinesischen Partner SAIC entwickelt wurden und ausschließlich in China erhältlich sind.

⁴ Standorte im Geschäftsjahr 2025.

Europa

Produzierte Automobile:

908.676

Produzierte Motorräder:

43.907



■ ■ ■ ■ ■

10.428

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

■ ■ ■ ■ ■

308

Brüssel, Belgien
AUDI BRUSSELS S.A./N.V.⁵
 Q8 SUV e-tron, SQ8 SUV e-tron
 Q8 Sportback e-tron,
 SQ8 Sportback e-tron

■ ■ ■ ■ ■

181.455

Neckarsulm, Deutschland
AUDI AG, Audi Sport GmbH
 A5 Avant, S5 Avant
 A5 Limousine, S5 Limousine
 A6 allroad quattro
 A6 Avant, S6 Avant, RS 6 Avant
 A6 Limousine, S6 Limousine
 A7 Sportback, S7 Sportback,
 RS 7 Sportback
 A8, S8, A8L, S8L
 e-tron GT quattro, S e-tron GT,
 RS e-tron GT
 R8 Coupé

■ ■ ■ ■ ■

70.877

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

■ ■ ■ ■ ■

341.420

Ingolstadt, Deutschland, AUDI AG
 A3 allstreet
 A3 Limousine, S3 Limousine,
 RS 3 Limousine
 A3 Sportback, S3 Sportback,
 RS 3 Sportback
 A6 Avant e-tron, S6 Avant e-tron
 A6 Sportback e-tron,
 S6 Sportback e-tron
 Q2 SUV, SQ2 SUV
 Q6 SUV e-tron, SQ6 SUV e-tron
 Q6 Sportback e-tron,
 SQ6 Sportback e-tron

■ ■ ■ ■ ■

93.106

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

■ ■ ■ ■ ■

128.946

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

■ ■ ■ ■ ■

9.900

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

■ ■ ■ ■ ■

43.907

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

■ ■ ■ ■ ■

72.236

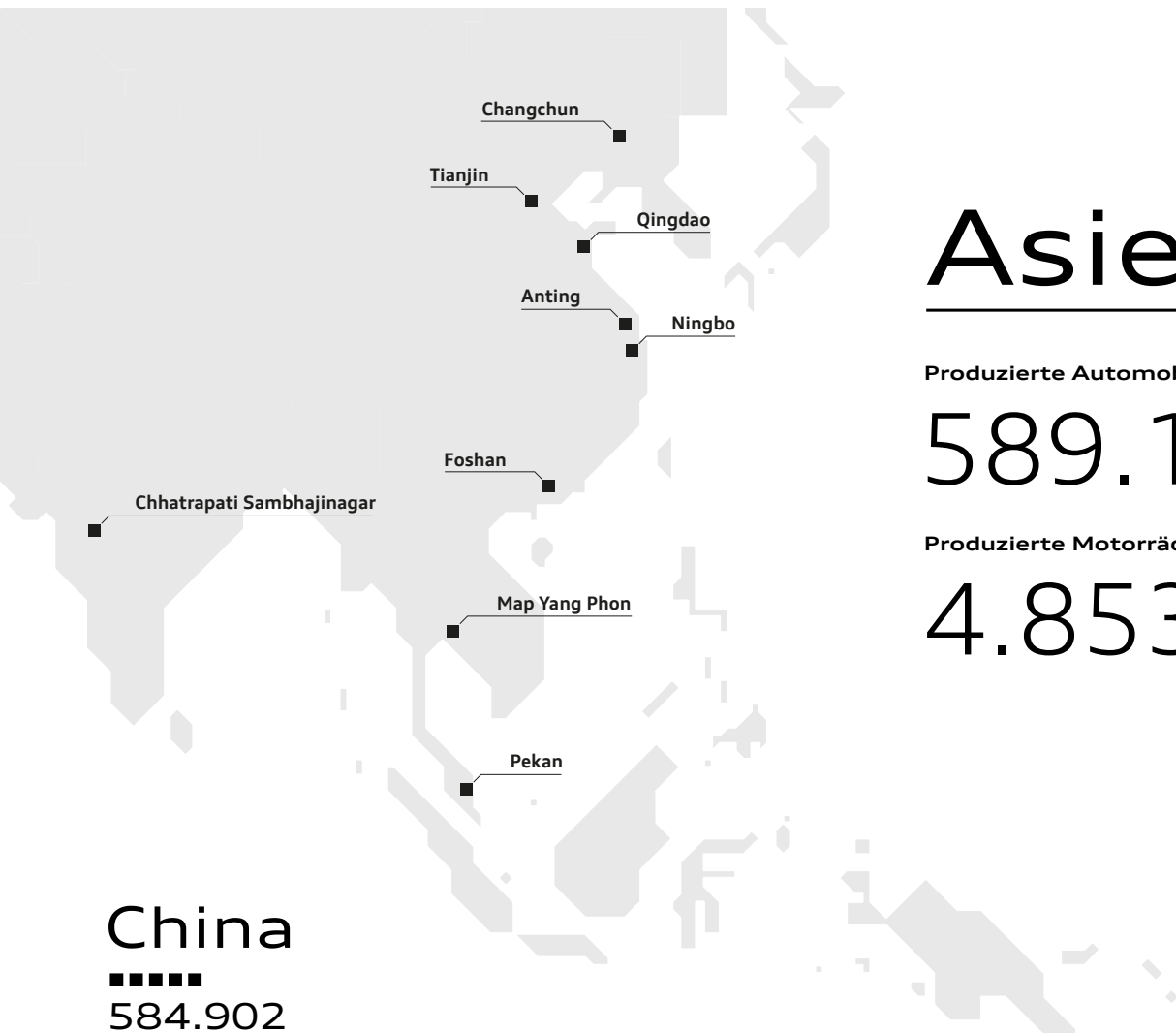
Martorell, Spanien, SEAT S.A.
 A1 allstreet,
 A1 Sportback

Legende

2025 produzierte Fahrzeuge

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

⁵ Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.



Asien

Produzierte Automobile:

589.141

Produzierte Motorräder:

4.853

China

584.902

Changchun, China
FAW-Volkswagen
Automotive Co., Ltd.⁶
 A4L Limousine
 A5L Limousine
 A6L Limousine
 Q5L SUV
 Q5L Sportback

Tianjin, China
FAW-Volkswagen
Automotive Co., Ltd.⁶
 Q3 SUV
 Q3 Sportback

Anting, China
SAIC Volkswagen
Automotive Co., Ltd.⁶
 E5 Sportback⁷
 A5L Sportback
 A7L Limousine
 Q5 e-tron

Changchun, China
FAW-Volkswagen
Audi FAW NEV Co., Ltd.⁶
 A6L Limousine e-tron
 Q6L SUV e-tron
 Q6L Sportback e-tron

Qingdao, China
FAW-Volkswagen
Automotive Co., Ltd.⁶
 A3L Limousine
 A3 Sportback

Ningbo, China
SAIC Volkswagen
Automotive Co., Ltd.⁶
 Q6

Foshan, China
FAW-Volkswagen
Automotive Co., Ltd.⁶
 Q2L SUV
 Q4 SUV e-tron

4.853
Map Yang Phon, Thailand
Ducati Motor (Thailand) Co., Ltd.
 DesertX, Diavel, Hypermotard,
 Monster, Multistrada, Offroad,
 Panigale (Superbike), Scrambler,
 Streetfighter

3.969
Chhatrapati Sambhajinagar, Indien
ŠKODA AUTO Volkswagen
India Pvt. Ltd.⁸
 A4 Limousine
 A6 Limousine
 Q3 SUV
 Q3 Sportback
 Q5 SUV
 Q7 SUV

270
Pekan, Malaysia⁸
 Q7 SUV

Legende

2025 produzierte Fahrzeuge

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

⁶ Produktion von Completely-Knocked-Down(CKD)-Fahrzeugen. Teilesätze werden an anderen Standorten hergestellt und nach China transportiert. Die Endmontage erfolgt an den Standorten der Joint Ventures.

⁷ Entwickelt mit der Wortmarke AUDI in der strategischen Partnerschaft zwischen Audi und seinem chinesischen Partner SAIC.

⁸ Produktion von Medium-Knocked-Down(MKD)-Fahrzeugen. Fahrzeuge werden teilweise montiert, dann transportiert; die Endmontage erfolgt gemäß den Audi Qualitätsstandards.

Nord- und Südamerika

San José Chiapa

Manaus

Córdoba

Produzierte Automobile:

146.786

Produzierte Motorräder:

1.635

■ ■ ■ ■ □

146.786

San José Chiapa, Mexiko
Audi México S.A. de C.V.

Q5 SUV,
SQ5 SUV
Q5 Sportback,
SQ5 Sportback

■ □ □ □ □

990

Manaus, Brasilien
DUCATI DAFRA da Amazônia
Indústria e Comércio de
Motocicletas Ltda.

DesertX, Diavel, Hypermotard,
Multistrada, Panigale (Superbike),
Scrambler

■ □ □ □ □

645

Córdoba, Argentinien
Volkswagen Argentina S.A.⁹

DesertX, Multistrada,
Scrambler

Legende

2025 produzierte Fahrzeuge

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

⁹ Fertigung von Completely-Knocked-Down(CKD)-Fahrzeugen. Bei diesem Verfahren werden die Motorräder in ihrem Ursprungsland Italien in Teilesätze zerlegt und im Anschluss an den Transport nach Argentinien in Córdoba montiert.

Fokus auf die Zukunft



Die aktuellen Herausforderungen für die Automobilindustrie? Groß! Wie gut, dass Audi mit einem starken Portfolio aufwartet und mit seiner neuen Designphilosophie eine klare Botschaft sendet. Gernot Döllner, seit 2023 Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, über die Modelloffensive, das Innovationstempo und die Entwicklungen in den wichtigsten Märkten.

— Herr Döllner, welche Überschrift trägt das Jahr 2025 für Audi?

„Aufbruch“. Sowohl bei der Erneuerung unserer Produkte als auch des Unternehmens haben wir im vergangenen Jahr richtig Tempo aufgenommen und viel geschafft. Sicherlich sind wir noch nicht da, wo wir hinwollen und hingehören. Doch nachhaltiger Erfolg braucht Zeit und der Kurs stimmt.

— Im Herbst 2025 haben Sie mit dem Audi Concept C¹, einem Konzeptfahrzeug in komplett neuem Design, für Aufmerksamkeit gesorgt. Welche Rolle spielt das Modell?

Design war und ist einer der wichtigsten Kaufgründe für unsere Kunden. Audi hat hier in der Vergangenheit immer wieder Maßstäbe gesetzt. Mit dem Audi Concept C¹ tun wir genau das nun erneut. Die neue Designphilosophie mit dem radikalen Fokus auf Klarheit wird alle Modelle in Zukunft prägen. Das Beste: Das Auto – ein emotionaler, elektrischer Sportwagen – wird gebaut und kommt 2027 als Serienfahrzeug auf die Straße. Ich bin überzeugt, dass dieses Modell das Potenzial hat, identitätsstiftend für die Marke zu werden.

>

¹ Audi Concept C: Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist



Auf der Internationalen Automobil-Ausstellung (IAA) stand der Audi Concept C¹ im Mittelpunkt des Markenauftritts und der Aufmerksamkeit.



Gernot Döllner

Gernot Döllner arbeitet seit 1993 im Volkswagen-Konzern, unter anderem für die Marken Porsche und Volkswagen. Seit 2023 ist er Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG. Er ist ebenfalls Mitglied des Vorstands des Volkswagen-Konzerns und leitet die Markengruppe Progressive.

— Wie wollen Sie sich mit dem Auto vom Wettbewerb abheben?

Bereits im Exterieurdesign differenzieren wir uns klar. Der Audi Concept C¹ ist frei von überflüssigen Linien und Formen. Das schreiben wir im Innenraum fort. Hochwertige Materialien, haptische Elemente anstelle von Touchoberflächen und eine intuitive Benutzerführung sind wesentliche Aspekte des für Audi typischen Interieurs. Wir integrieren innovative Technik, die den Fahrer unterstützt, ohne sich aufzudrängen. Dieses Konzept ist das Leitprinzip auch für zukünftige Innenräume.

— Audi hat also einen Plan für künftige Modelle. Wie steht es um das aktuelle Portfolio?

Audi präsentiert sich mit einem starken Angebot. Wir haben in den vergangenen zwei Jahren über 20 neue Modelle auf den Markt gebracht und reduzieren damit mittelfristig das durchschnittliche Portfolioalter um rund drei Jahre. Das verbessert unsere Position im Wettbewerb erheblich. Zudem war die Entscheidung, auf einen Dreiklang aus neuen E-Modellen, einer komplett neuen Generation an Verbrennern und Plug-in-Hybriden zu setzen, goldrichtig. So haben wir jetzt die nötige Flexibilität, um auf dem Weg hin zu einem rein elektrischen Portfolio unterschiedliche Kundenbedürfnisse zu erfüllen.

¹ Audi Concept C: Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist

Elektrisch in die Zukunft – das Audi Modellportfolio von morgen

Audi hat 2024 und 2025 sein Produktportfolio umfassend verjüngt – mit über 20 neuen Modellen, darunter Elektrofahrzeuge, effiziente Verbrenner und Plug-in-Hybride. Dieses breite Angebot bildet die Basis, um flexibel auf Veränderungen in der Kundennachfrage, regulatorische Anforderungen sowie unterschiedliche Transformationsgeschwindigkeiten in den Märkten zu reagieren. Die langfristige Ausrichtung bleibt klar elektrisch. Ein rein elektrisches Kernportfolio soll alle relevanten Segmente abdecken. Gleichzeitig baut Audi konsequent Komplexität ab, insbesondere durch die gezielte Reduktion der Angebotsvarianz. Auch die Anzahl der Derivate wird reduziert. Zudem geht mit Einführung der neuen Designphilosophie auch eine spürbare Verschlankung von Ausstattungsvarianten einher. Das schafft nicht nur Klarheit für die Kunden, sondern optimiert auch Entwicklungszeiten und -kosten und schafft Freiräume, um die Kernkompetenzen der Marke Audi noch stärker zum Tragen zu bringen: ikonisches Design, überragende Fahreigenschaften, Vorsprung durch Technik in klar definierten Innovationsfeldern sowie höchste Qualität im Innenraum.

”

Wir haben die nötige Flexibilität, um auf dem Weg hin zu einem rein elektrischen Portfolio unterschiedliche Kundenbedürfnisse zu erfüllen. “

Gernot Döllner Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG



Der Audi A6 e-tron ist nach dem Audi Q6 e-tron das zweite Modell auf der Premium Platform Electric (PPE). Er zeigt die Stärken der Plattform hinsichtlich Performance, Reichweite, Effizienz und Laden.



Dieses Fahrzeug wird von assoziierten Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

01



Dieses Fahrzeug wird von assoziierten Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

02

- 01 Audi fertigt den Audi Q6L e-tron² in China gemeinsam mit dem Partnerunternehmen FAW.
- 02 Auf der Auto Shanghai 2025 stellte Audi unter anderem den Audi A5L Sportback² vor.

— Ist diese Modelloffensive jetzt abgeschlossen?

2025 haben wir wichtige Modelle mit Verbrennungsmotor wie den Audi A6 und den Audi Q3 erneuert und zahlreiche neue Plug-in-Hybridmodelle wie den Audi A3, den Audi A5, den Audi A6, den Audi Q3 und den Audi Q5 auf den Markt gebracht. Sie bieten hohe elektrische Reichweiten für die häufigsten alltäglichen Fahrstrecken. An diese Modelloffensive knüpfen wir 2026 mit weiteren starken Fahrzeugen an. Unter anderem werden wir mit einem elektrischen Einstiegsmodell auf der einen und dem ersten SUV im prestigeträchtigen D-Segment auf der anderen Seite unser Portfolio klar abstecken. Gerade die kommenden Oberklasse-SUV sind übrigens für unsere Marktpositionierung in den USA sehr bedeutsam.

— Stichwort USA: Wie wichtig wäre ein eigenes Werk vor Ort?

Mit Blick auf unsere drei Kernregionen – Europa, China und Nordamerika – sind die USA der Markt, in dem wir für uns mittelfristig das größte Potenzial sehen. Entsprechend haben wir uns ambitionierte Ziele gesetzt, dort zu wachsen. Vor Ort im Markt zu produzieren und präsent zu sein, ist dafür ein wichtiger Pluspunkt und stärkt die Glaubwürdigkeit bei den amerikanischen Kunden.

— Auf der anderen Seite hält in China der enorme Wettbewerbsdruck durch neue Marken an. Wie behauptet sich Audi in China in diesem Umfeld?

Wir haben unser Geschäftsmodell dort in den vergangenen Monaten fundamental überarbeitet und gestärkt. Mit unseren chinesischen Partnern FAW und SAIC sind wir sehr gut aufgestellt, um an der Dynamik des E-Auto-Marktes zu partizipieren und gleichzeitig ein starker Player im Geschäft mit Verbrennern zu bleiben. Auch in China ist unsere Modelloffensive 2025 angekommen, mit gezielt auf die Bedürfnisse der chinesischen Kunden zugeschnittenen Modellen, wie dem Audi A5L² und dem Audi A5L Sportback², dem Audi Q5L², dem Audi Q6L e-tron² und dem Audi A6L e-tron².

›

² Dieses Fahrzeug wird von assoziierten Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

Das ist die erste Generation Elektroautos, die wir in unserem neuen Werk in China lokal produzieren. Parallel dazu läuft der Roll-out der china-exklusiven Modelle der Schwestermarke AUDI, mit denen wir als erster deutscher Hersteller mit einer eigens dafür gegründeten Marke in das New-Energy-Vehicle-Segment in China eingestiegen sind. Das erste Modell ist auf der Straße, das zweite führen wir in der ersten Jahreshälfte 2026 in den Markt ein und bis Ende 2026 zeigen wir das dritte.

— **Chinesische Hersteller legen nach wie vor in vielen Bereichen deutlich mehr Innovationstempo an den Tag als deutsche. Wie will Audi Schritt halten?**

Chinesische Marken definieren derzeit in vielen Bereichen das Tempo im Wettbewerb. Das ist die Messlatte, die wir erreichen müssen – natürlich auf unserem eigenen Weg, mit unseren Werten und Stärken. Wir legen den Fokus auf unsere wettbewerbsdifferenzierenden Merkmale: Design, Qualität, Sicherheit und Fahrerlebnis. Der AUDI E5 Sportback³, also das erste Modell unserer Chinamarke, zeigt, dass wir das Tempo mitgehen können, wenn wir gemeinsam vor Ort entwickeln. Das Modell entstand zusammen mit dem chinesischen Partner SAIC in 30 Prozent kürzerer Entwicklungszeit. Im April 2026 feiert bereits das nächste Modell, der AUDI E7X⁴, seine Premiere.

— **Wie wollen Sie mehr Tempo aufnehmen?**

Fakt ist, dass wir als etablierte Hersteller zu komplex und damit zu langsam unterwegs sind. Daher haben wir bereits massiv Komplexität aus unseren Strukturen genommen. Durch die Einführung der Matrixorganisation haben wir zunächst den Produktentwicklungsprozess deutlich verschlankt. Ausgehend davon nehmen wir nun auch in anderen Geschäftsbereichen die Komplexität raus. Zudem haben wir eine Managementebene gestrichen und rund 85 Prozent der Gremien abgeschafft. Damit können wir nun schneller Entscheidungen treffen. Ein weiterer wichtiger Hebel ist mehr Klarheit im Portfolio. Damit ermöglichen wir stärkeren Fokus auf Innovation und Qualität. Wir haben schon viel geschafft, aber die Arbeit an einfacheren Strukturen bleibt wesentlicher Teil unserer Neuaufstellung.

— **Apropos Neuaufstellung, im Herbst 2025 haben Sie eine neue Strategie vorgestellt. Was sind wichtige Eckpunkte?**

Unsere neue Strategie macht klar, wo wir mit „Vorsprung durch Technik“ hinwollen, und zugleich, wie wir uns als Unternehmen aufstellen müssen, um 2030 wieder mit einem Geschäftsmodell zu arbeiten, das für echten Vorsprung steht, das anpassungsfähig, belastbar und >

**Neue Marke in China:
das Beste aus zwei Welten**

Audi bringt seine bislang größte Modell-offensive in den chinesischen Markt: Bis 2027 präsentiert das Unternehmen zahlreiche neue Modelle gemeinsam mit seinen Joint-Venture-Partnern FAW und SAIC. Außerdem etablierte der Premiumhersteller in Kooperation mit SAIC die neue Marke AUDI erfolgreich im Markt. Das erste Modell, der vollelektrische AUDI E5 Sportback³, ist seit September 2025 im Markt verfügbar. Er erhielt bereits zahlreiche Auszeichnungen, unter anderem wurde er zum „China Car of the Year 2026“ gewählt. Die renommierte Auszeichnung ging erstmals an ein Modell im ersten Jahr einer neu etablierten Marke.

Bis 2027 werden zwei weitere AUDI Modelle folgen. Die Fahrzeuge der neuen Marke ergänzen das bisherige Portfolio des Unternehmens in China und sollen gezielt neue technologieaffine Kunden ansprechen. Sie vereinen die Entwicklungskompetenz und Premiumqualität aus Deutschland mit Innovationen und dem digitalen Ökosystem aus China. Sie basieren auf der Advanced Digitized Platform und bieten innovative digitale Fahrzeugfunktionen sowie Over-the-Air-Updates für sämtliche Fahrzeugsysteme. Bereits im ersten Halbjahr 2026 führt AUDI das nächste Modell ein, den AUDI E7X⁴. Das Konzeptfahrzeug und die veröffentlichten Designs des Serienmodells geben bereits einen Ausblick auf das vollelektrische Premium-SUV.

Gemeinsam mit SAIC hat Audi die neue Wortmarke AUDI und das erste Modell, den AUDI E5 Sportback³, erfolgreich im chinesischen Markt etabliert.

³ AUDI E5 Sportback: Dieses Fahrzeug wird von assoziierten Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

⁴ AUDI E7X: Bei dem genannten Fahrzeug handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist.



01

zukunftsgerichtet ist. Ziel ist es, einen radikalen Sprung in Design und Angebot zu machen. Deshalb stellen wir das, was uns stark gemacht hat, also Design, Qualität und Fahrverhalten, wieder stärker in den Mittelpunkt. Um mehr Tempo in Zukunftsfeldern, wie der wettbewerbsentscheidenden Disziplin, dem Software-Defined Vehicle, aufzunehmen, setzen wir auf starke Partnerschaften. Das beste Beispiel ist die Kooperation im Joint Venture mit Rivian. Schon heute sehen wir, wie stark wir von der Zusammenarbeit mit den Entwicklern im Silicon Valley und von einer performanten Elektronikplattform profitieren. Bereits 2028 soll der erste Audi mit der neuen Elektronikarchitektur kommen.

— So viel zu Produkt und Technik. Was sind die konkreten Ziele für das Unternehmen?

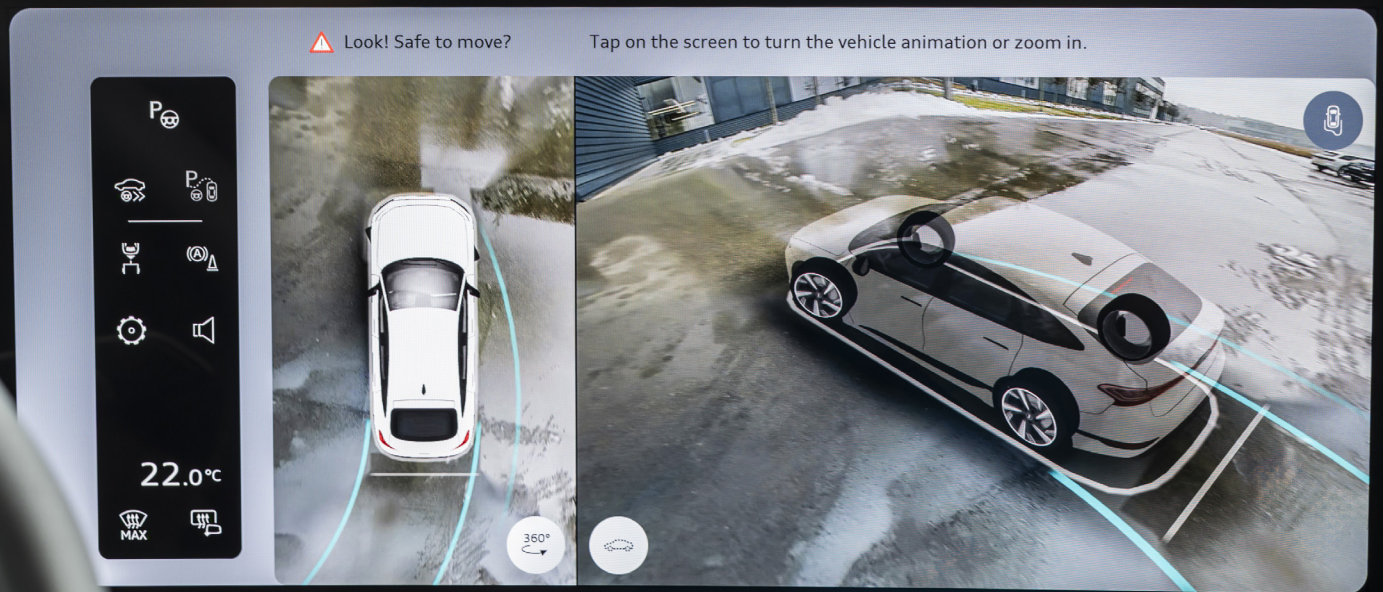
Es gilt, dem Unternehmen eine tragfähige Dimensionierung zu geben, die die Wachstumsmöglichkeiten beim Absatz in den Regionen realistisch widerspiegelt. Entsprechend haben wir uns ambitionierte, aber erreichbare Ziele beim Volumenwachstum gesetzt. In erster Linie ist jedoch entscheidend, dass wir profitabel wachsen. Unsere Ambition: Bis 2030 streben wir eine Rendite von zehn Prozent an. Das ist im Hinblick auf die Herausforderungen im Markt und die umfangreiche Transformation des gesamten Unternehmens ambitioniert, aber machbar. Neben attraktiven Produkten müssen wir die Restrukturierung und Kostendisziplin weiter mit voller Kraft umsetzen, Kosten reduzieren, indem wir Komplexität abbauen und Konzernsynergien stärker nutzen. ›

- 01 Hochwertiges, vollvernetztes Innenraumerlebnis: Das MMI Panoramadisplay gehört in vielen Audi Modellen zur Serienausstattung.
- 02 2025 hat Audi sein digitales Ökosystem mit dem Relaunch der myAudi App⁵ gestärkt.



02

⁵ Die aktuelle Kompatibilität des iOS-/Android-Betriebssystems finden Sie in der Beschreibung der myAudi App im jeweiligen App Store. Eine vorherige Registrierung unter www.audi.de/register ist erforderlich.



Software, die den Alltag erleichtert:
Der Rückfahrasistent⁶ übernimmt die Lenkung auf den letzten 50 Metern und erleichtert das Rangieren in engen Straßen.

Software im Fahrzeug

Audi arbeitet an neuen Softwareanwendungen und bringt diese zügig in Serie. So erhielten Anfang 2026 die Audi Modelle der Baureihen A5, A6, Q5, A6 e-tron und Q6 e-tron neben neuen Hardwarekomponenten auch ein umfassendes Software-Update.⁷ Damit können die Fahrzeuge beispielsweise bei einem vom Fahrer initiierten Spurwechsel auf der Autobahn unterstützen. Außerdem wird der optionale Parkassistent Pro⁶ um Funktionen rund um Parken und Manövrieren erweitert. Der Rückfahrasistent⁶ übernimmt die Lenkung beim Zurücksetzen über die letzten 50 Meter, so wird das Rückwärtsfahren besonders in engen Straßen leichter. Diese Funktionen sind ein weiterer Schritt hin zum autonomen Fahren.

Für Beifahrer erhöht Audi den Entertainmentfaktor, ohne dass dabei andere Insassen gestört werden: Kabellose

Kopfhörer lassen sich nun via Bluetooth verbinden und im Audi Application Store⁸ gibt es zusätzliche Spiele zur Auswahl. Mit den neuen Features will Audi das Fahrerlebnis für seine Kunden noch emotionaler, intuitiver und effizienter gestalten.

Für Modelle ab 2028 sollen eine neue hochleistungsfähige Elektrik- und Elektronikarchitektur und eine neue Software zum Einsatz kommen. Diese werden im Joint Venture zwischen dem Volkswagen-Konzern und Rivian entwickelt und sollen segmentübergreifend mit hohen Volumina einsetzbar sein. Audi nimmt dabei eine führende Rolle ein: Teams von Audi und Rivian haben die technologischen Potenziale des gemeinsamen Vorhabens bereits aufgezeigt – in Form eines ersten fahrbereiten Demonstrationsmodells, eines Audi Q6 e-tron.

⁶ Assistenzsysteme können die Fahrenden bei der Fahraufgabe lediglich innerhalb der jeweiligen Systemgrenzen unterstützen. Die Verantwortlichkeit und die notwendige Aufmerksamkeit für die Bewältigung der Fahraufgabe verbleiben stets beim Fahrer.

⁷ Die Baureihen Audi A5/S5, Audi Q5/SQ5, Audi A6, Audi A6/S6 e-tron, Audi Q6/SQ6 e-tron mit erweiterter Funktionalität sind seit Ende 2025 bestellbar. Die hier aufgeführten Verbesserungen beziehen sich auf Modelle für den deutschen Markt. In anderen Märkten variieren ihr Umfang und der Zeitpunkt der Verfügbarkeit.

⁸ Weitere Informationen finden Sie unter [audi.de](https://www.audi.de).



Mit dem Audi R26 startete das Unternehmen 2026 in die Formel 1 – ein strategisches Leuchtturmprojekt, das die technologische, kulturelle und unternehmerische Neuausrichtung der Marke widerspiegelt.



”
Mich begeistert das
Mindset: absoluter
Fokus auf Performance
und Teamgeist.“

Gernot Döllner Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG

— Mit Strategien ist es so eine Sache. Oft scheitert es an der Umsetzung ...

Das stimmt. Deshalb haben wir die Umsetzbarkeit von Anfang an mitgedacht. Erfolgsfaktor Nummer eins ist für mich hier Bodenständigkeit. Wir bauen keine Luftschlösser, sondern fokussieren uns auf unser Kerngeschäft – Premiumautomobile –, und wir schauen mit einem realistischen Zeithorizont von fünf Jahren in die Zukunft. Zudem ist unsere Strategie anschlussfähig. Sie setzt nahtlos auf bestehenden Strukturen und Prozessen auf. Sie eröffnet also keine Parallelwelt, sondern ist fest in der Organisation verankert. Wir übersetzen die wichtigsten Ziele aus der Strategie jährlich in einen Zehn-Punkte-Plan und leiten davon die Prioritäten für die einzelnen Geschäftsbereiche ab. So verankern wir die Ziele der Strategie tief in der gesamten Organisation und stellen die operative Umsetzung der Strategie in den Teams sicher.

— Herr Döllner, zum Abschluss: Worauf freuen Sie sich 2026 besonders?

Als Audi Anfang März zum ersten Mal in der Startaufstellung bei der Formel 1 in Melbourne stand, war das für mich persönlich ein sehr emotionaler Moment. Ganz vielen Audianerinnen und Audianern ging es genauso. Die Entscheidung für den Formel-1-Einstieg haben wir 2022 ganz bewusst getroffen. Wir stärken damit unsere globale Präsenz insbesondere in wachstumsstarken Märkten. Und wir sprechen neue Kundengruppen an. Technikaffine Menschen und Sportenthusiasten, die wir mit unserem Fokus auf Innovation begeistern wollen. Ich freue mich, dass in diesem Jahr noch viele weitere Rennen folgen werden. Vor allem begeistert mich das Mindset des Formel-1-Teams: absoluter Fokus auf Performance und Teamgeist. Ich bin sicher, dass unser Einstieg in die Königsklasse des Motorsports die globale Begehrlichkeit der Marke steigern und zugleich ein Treiber sein wird, ganz Audi schneller, schlanker und noch innovativer zu machen.

Vielen Dank, Herr Döllner, für das Gespräch. /



Audi Concept C: Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist

Klarheit als Prinzip

Der Audi Concept C gibt einen konkreten Ausblick auf das Design künftiger Modelle. Das Unternehmen geht dabei einen progressiven Schritt: In einer immer komplexeren Welt setzt Audi kompromisslos auf Klarheit. Die neue Designphilosophie ist ein Teil der fundamentalen Neuaufstellung von Audi und steht für den Aufbruch im gesamten Unternehmen.

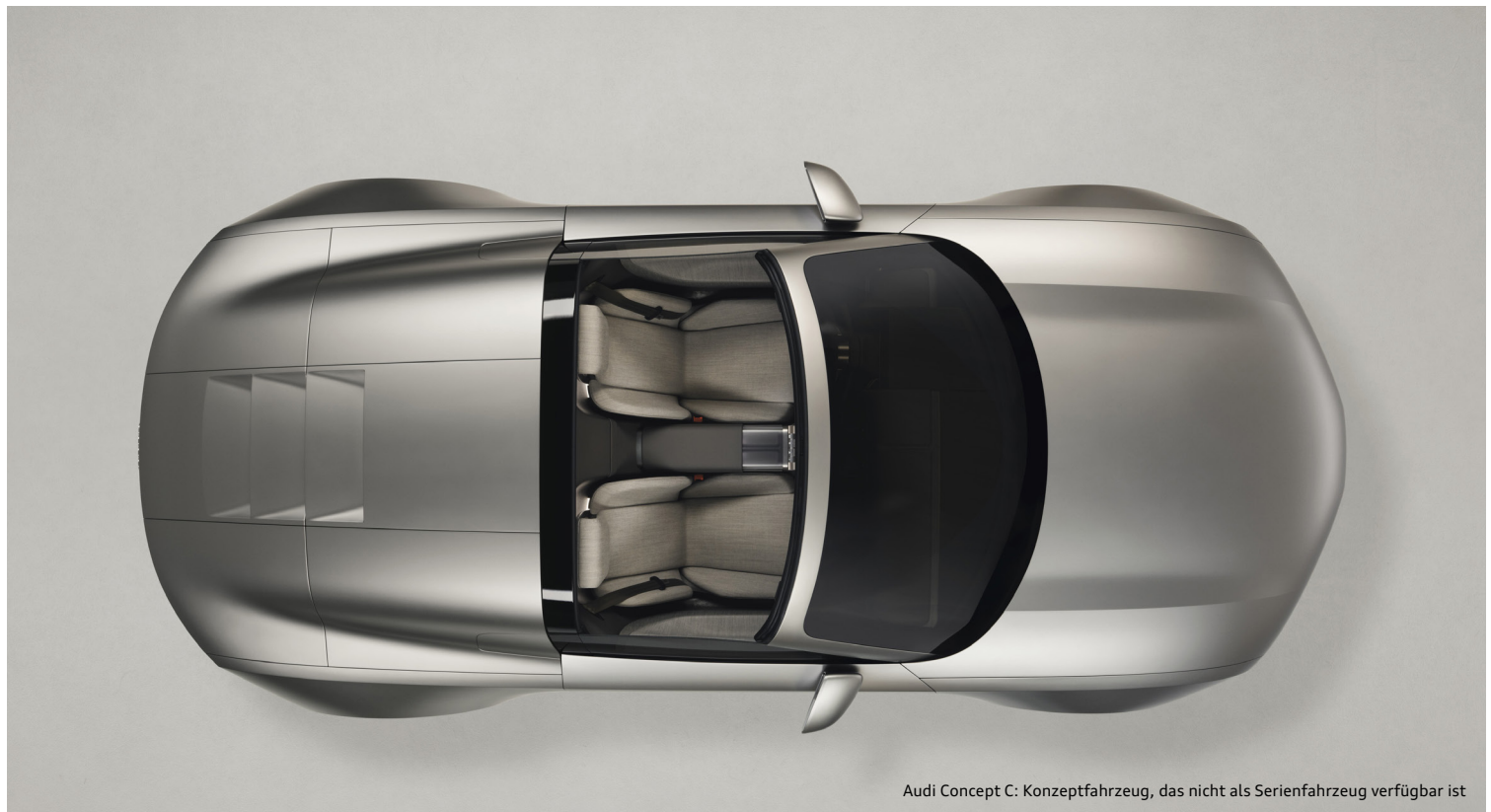
An kaum einem Ort in Europa liegen Geschichte und Zukunftsvision so nah beieinander wie in Mailand. Über Jahrhunderte hinweg steht die norditalienische Metropole für Design, Innovation und technologische Entwicklung. Die Ideen beeindruckender Persönlichkeiten – allen voran Leonardo da Vinci – sind hier entstanden und wirken bis in die Gegenwart inspirierend nach. Heute gilt die Stadt als Zentrum von Mode und Design.

Nicht ohne Grund beginnt genau hier der Aufbruch von Audi in eine neue Ära. „Visionäres Denken und der Antrieb, über das bereits Bekannte hinauszugehen, sind für Audi Vorbild“, sagt CEO Gernot Döllner. Und genau deshalb war Italiens Designhauptstadt der perfekte Ort, um das neue Audi Concept Car zu präsentieren.

Neue Designphilosophie

Der Audi Concept C ist mehr als ein Showcar. Er ist die erste Manifestation einer neuen Designphilosophie und gleichzeitig die automobil gewordene Vision für das gesamte Unternehmen. Dabei spielt Klarheit eine entscheidende Rolle.

„Klarheit erreichen wir durch die Reduktion auf das Wesentliche“, erklärt Chief Creative Officer Massimo Frascella. „Im Mittelpunkt unseres Handelns steht radikale Einfachheit.“ Dies sei ein wichtiger Aspekt in der Historie des Unternehmens. Audi Modelle mit besonders hohem Wiedererkennungswert, wie der Audi Union Typ C und der Audi TT, eint eine gemeinsame DNA: klare Linien und Geometrien sowie intelligente Technik, die in ihrem



Audi Concept C: Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist

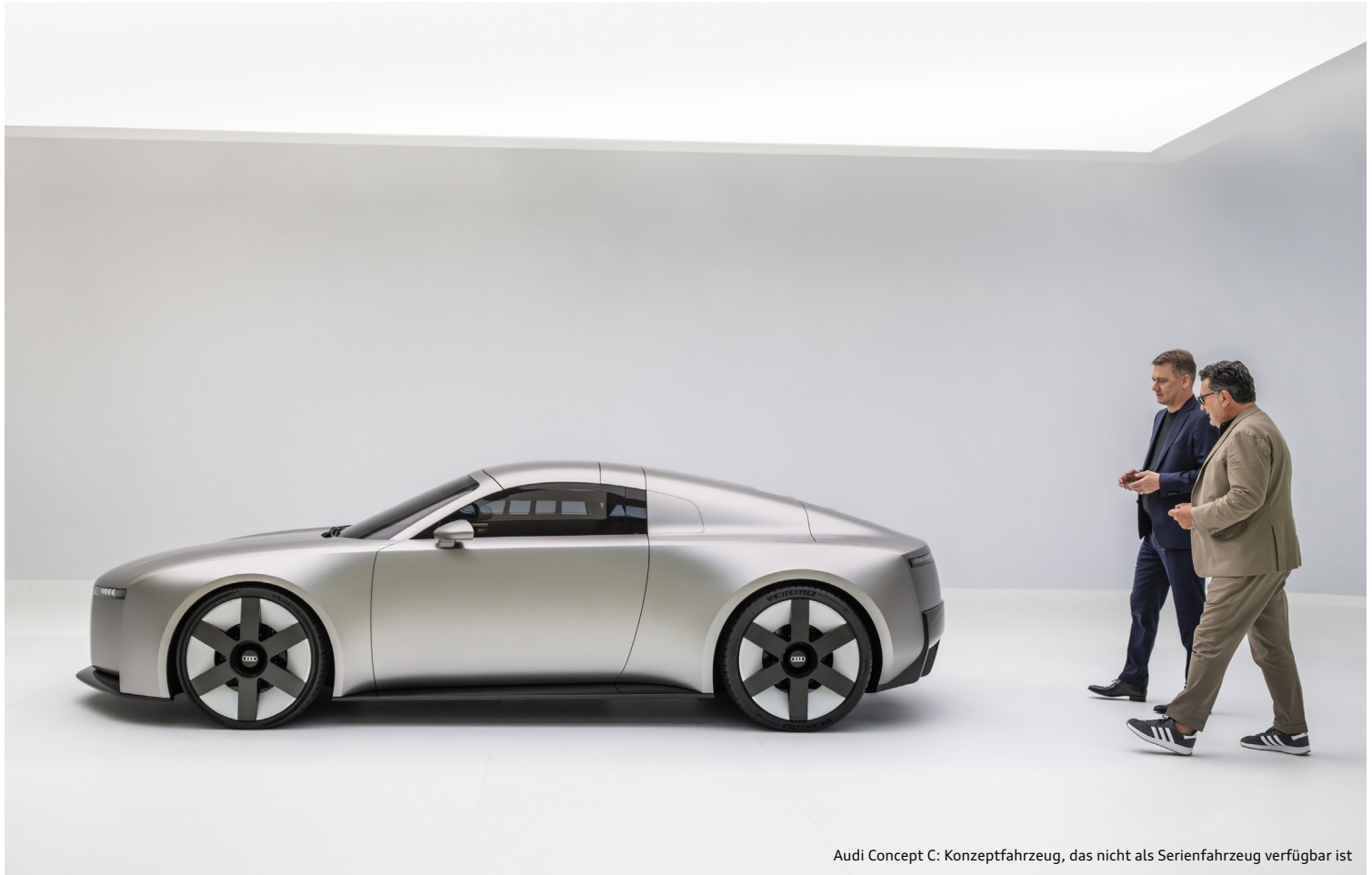
01

02

- 01 Erstmals setzt Audi ein elektrisch einfahrbares Hardtop um.
- 02 Der vertical frame steht im Mittelpunkt der neuen Front. Von hier aus entwickelt sich das gesamte Fahrzeug. Mit seiner klaren, aufrechten Form, die vom Auto Union Typ C (1936) und der dritten Generation des Audi A6 (2004) inspiriert ist, steht der vertikal ausgerichtete Rahmen für Präsenz und Identität.



Audi Concept C: Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist



Audi Concept C: Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist

01

Zusammenspiel Emotionen wecken. Frascella: „Diese Merkmale aus unserer Vergangenheit haben wir aufgegriffen, um eine Designphilosophie für unsere Zukunft zu schaffen. Wir nennen sie: ‚The Radical Next‘.“

Klarheit, Technik, Intelligenz und Emotion sind die vier Grundpfeiler dieser Strategie. Und der voll-elektrische Audi Concept C repräsentiert die erste Manifestation dieser neuen Designphilosophie. Er ist frei von überflüssigen Linien oder Elementen. Seine äußere Erscheinung erweckt den Eindruck, als wäre das gesamte Fahrzeug aus einem einzigen Stück Metall gefertigt – ohne jegliche Ablenkungen. Die monolithische Karosserieform strahlt Präzision und Kraft aus. Sein vertical frame ist die selbstbewusste Rückkehr zu den Formen, die Audi in der Vergangenheit unverwechselbar gemacht haben: präzise, intelligent und darauf ausgelegt, eine maximale emotionale Wirkung zu erzielen.

Ein Design, das den Fokus auf Klarheit legt – damit geht Audi einen mutigen Schritt hin zu einer reduzierten und zeitlosen Ästhetik, die das Unternehmen im verstärkten Wettbewerb differenzieren soll. CEO Döllner: „Sportwagen faszinieren. Sie zelebrieren Geschwindigkeit, Design und Emotion. Als Identitätsstifter wird die Serienversion des Audi Concept C einen besonderen Platz im Audi Portfolio einnehmen und die Begehrlichkeit

01 Klarheit im Fahrzeug wie im Unternehmen – das ist für Audi CEO Gernot Döllner (l.) und Chief Creative Officer Massimo Frascella die Basis für die Zukunft von Audi.

02 Mit dem Audi Concept C debütiert eine neue Lichtsignatur, die aus vier horizontal angeordneten Elementen in jedem Frontscheinwerfer und jeder Heckleuchte besteht. Dieses Designelement definiert bei Tag und Nacht die visuelle Identität von Audi und erzeugt auf der Straße eine unverwechselbare Präsenz.



02 Audi Concept C: Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist



- 01** Der Innenraum des Fahrzeugs spiegelt mit seinen kuratierten Materialien und Farben handwerkliche Qualität wider. Das Zusammenspiel von Design, Anmutung und Bedienelementen schafft ein besonderes Erlebnis, das alle Sinne anspricht.
- 02** Technologie, die begeistert, ohne zu dominieren: Das ausfahrbare 10,4-Zoll-Display bleibt verborgen, bis es aufgerufen wird. Informationen erscheinen nur bei Bedarf. Das bewahrt eine ruhige Umgebung im Interieur.
- 03** Intuitives Nutzererlebnis im Fokus: Der Innenraum des Audi Concept C setzt auf physische Bedienelemente mit hoher mechanischer Qualität und Haptik – dem sogenannten Audi Click. Damit betont das Design Klarheit und Präzision auch in der Bedienung.

01

Audi Concept C: Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist



02

Audi Concept C: Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist



03

Audi Concept C: Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist

der Marke stärken.“ Mit seiner unverwechselbaren Formsprache gibt der Audi Concept C Ausblick auf das 2027 folgende Serienfahrzeug, zukünftige Modelle und ein neues Innenraum-Erlebnis.

Wertige Atmosphäre im Interieur

Die Reduktion auf das Wesentliche schreibt Audi auch im Innenraum fort. Das minimalistische Design befreit das Interieur von Ablenkung. Hochwertige Materialien wie eloxiertes Aluminium und Vollmetall demonstrieren Präzision bis ins letzte Detail.

Im Zusammenspiel sorgen sie für eine klare und puristische Atmosphäre, kompromisslose Qualität und Wertigkeit.

Das Bedienkonzept setzt auf intuitive, haptische Elemente in hoher mechanischer Qualität. Digitale Features sind vorhanden, aber nie aufdringlich. So bleibt das ausfahrbare, zentral platzierte Display verborgen, bis es aufgerufen wird. „Technologie ist für uns selbstverständlich, zurückhaltend und doch gleichzeitig funktional. Sie ist ein Mittel zum Fortschritt, nicht Selbstzweck. Wir wollen sie weder verstecken noch demonstrieren – sie soll begeistern, ohne zu dominieren“, sagt Frascella. ➤



Audi Concept C: Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist

Das Exterieur präsentiert sich in der Farbe „Titanium“. Dieser Farbton verströmt warme, technische Eleganz und ist vom namensgebenden Metall inspiriert – einem Werkstoff, der Präzision, Leichtigkeit und Stärke verkörpert.

Form- und Taktgeber gleichermaßen

Der Audi Concept C ist eine greifbare Interpretation der neuen Designphilosophie. Und gleichzeitig Sinnbild der fundamentalen Neuaufstellung von Audi. Er steht für Aufbruch und eine gemeinsame Vision. „Klarheit ist nicht nur in unserem Design das gestaltende Prinzip. Es ist für uns auch ein unternehmerischer Grundsatz“, so Döllner. Dieser Grundsatz der Reduktion und Klarheit werde sich in der Gestaltung des Modellportfolios und der Angebotsstruktur genauso zeigen wie in der organisatorischen Aufstellung des Unternehmens. Produkte, Strukturen und Prozesse werden auf das Wesentliche fokussiert, um Raum für Innovation und Technologieführerschaft freizuspielen. Gernot Döllner: „Klarheit ist eine Haltung und der Kompass, der Audi durch diese herausfordernde Zeit führt.“ /

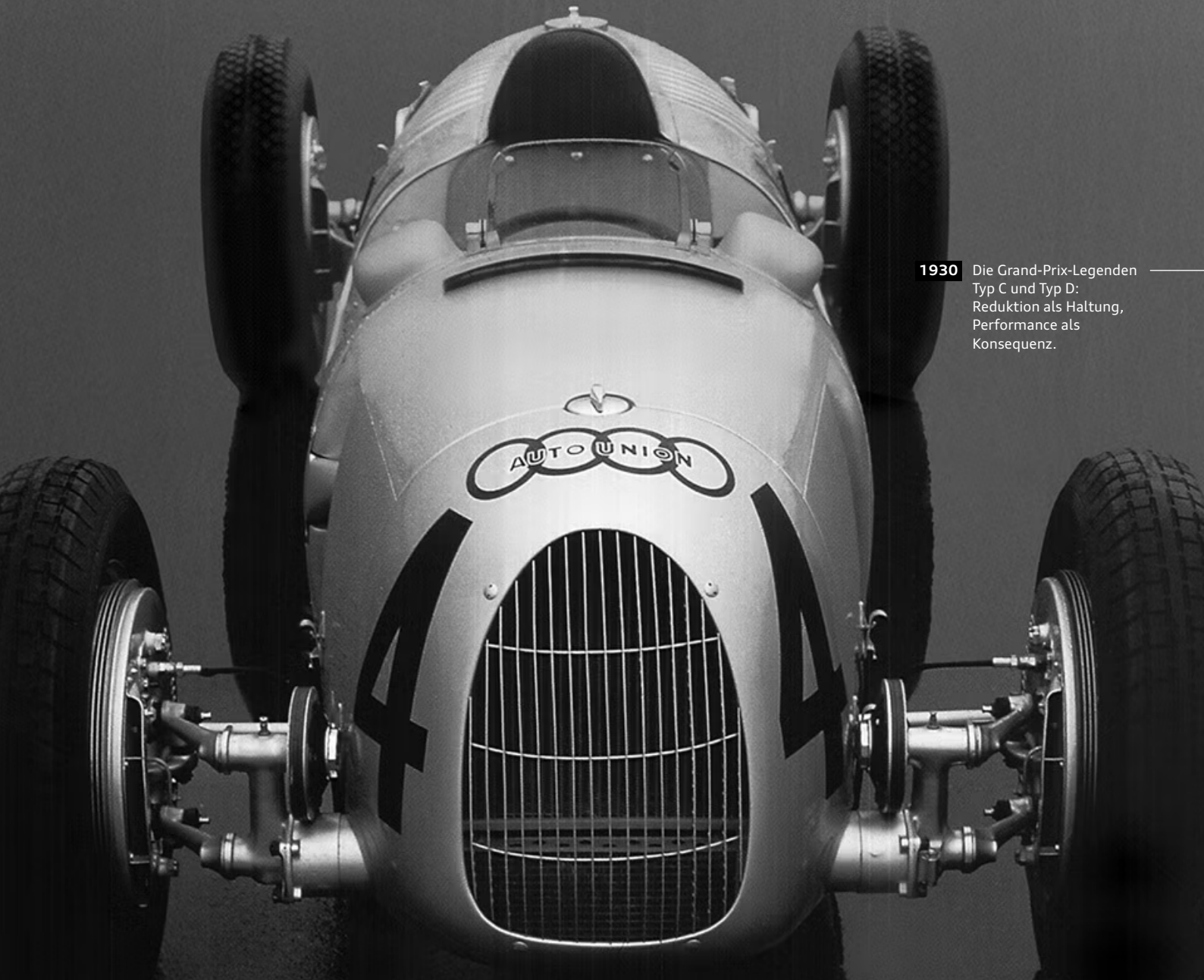
Fotos: AUDI AG

Video: Making-of

Von den ersten Skizzen bis zur finalen Präsentation: Dieses Making-of zeigt, wie das Konzeptfahrzeug entstanden ist.



Den Film
finden Sie [online](#)



1930 Die Grand-Prix-Legenden
Typ C und Typ D:
Reduktion als Haltung,
Performance als
Konsequenz.

Inspiration aus der Vergangenheit

Die Geschichte von Audi ist geprägt von mutigen
Innovationssprüngen und modernster Technologie in
Verbindung mit kompromisslosem Design.



1991 Der Audi Avus quattro¹ zollt den ikonischen Auto Union Silberpfeilen Tribut.



1998 Der Audi TT² brachte eine neue Klarheit in das Automobildesign.



2004 Die dritte Generation des Audi A6² prägte die prägnante vertikale Form des Single Frames für den Audi Concept C.



Klarheit hat Tradition

Die neue Audi Designphilosophie ist geprägt von den Audi Ikonen der Vergangenheit und übersetzt ihre Formensprache in die Zukunft.



Mehr finden
Sie auf audi.com

¹ Der Audi Avus quattro ist eine Designstudie und wurde nicht zum Kauf angeboten.

² Fahrzeug wird nicht mehr zum Kauf angeboten.

Markengruppe Progressive

Innovative Partnerschaft: Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati definieren die Zukunft des Fahrens



01



02



03



04

- 01** Audi Q5 Sportback: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,7–5,8 l/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 198–148 g/km; CO₂-Klassen: G–E
- 02** Bentley Bentayga Speed: Daten zu CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch für EU27 stehen noch aus, vorbehaltlich der EU-Typengenehmigung.
- 03** Lamborghini Temerario: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 272 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 14 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G
- 04** Ducati Pangiale V4 R

¹ Audi Q7: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 12,5–3,7 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 19,4–18,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 284–85 g/km; CO₂-Klassen (gewichtet kombiniert): G–B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,1–9,5 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

² Bentley Bentayga: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 13,1–6,7 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,5 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 298–153 g/km; CO₂-Klassen (gewichtet kombiniert): G–E; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 11,2 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

³ Lamborghini Urus: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 14,1–5,7 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 21,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 320–140 g/km; CO₂-Klassen (gewichtet kombiniert): G–E; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 12,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

⁴ Audi e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert): 19,7–17,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A

⁵ Lamborghini Temerario: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 272 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 14 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

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

Der Volkswagen-Konzern und das Team der Markengruppensteuerung bei Audi legen die Rahmenbedingungen der Zusammenarbeit fest. Audi übernimmt dabei nicht nur Funktionen innerhalb der Aufsichtsräte der jeweiligen Marken, sondern fördert auch aktiv die Vernetzung der Führungskräfte und Mitarbeitenden im Einklang mit den konzernweiten Governance- und Compliance-Vorgaben. Zur Sicherstellung einer abgestimmten strategischen Ausrichtung innerhalb des Konzerns trifft sich der Vorstand der AUDI AG zweimal jährlich vor Ort mit den jeweiligen Markenleitungen.

Alle vier Hersteller arbeiten transparent zusammen und definieren gemeinsame Handlungsfelder. Dabei wird sichergestellt, dass jede Marke ihren unternehmerischen Freiraum behält, um ihr Potenzial eigenständig zu entfalten. Die Marken nutzen die frühe Phase bei Innovations- und Technologieentwicklungen, gemeinsame Plattformen sowie Architekturen und bündeln entsprechend ihre Dienstleistungen. Das erhöht nicht nur die Wirtschaftlichkeit, es nützt am Ende auch den Kunden. Diese profitieren von Produkten, in denen sich die Expertise der gesamten Gruppe widerspiegelt. Jeder Teil

der Wertschöpfungskette wird bei der Suche nach Synergien mit einbezogen.

Die Modelle Audi Q7¹, Bentley Bentayga² und Lamborghini Urus³ teilen sich zum Beispiel den Modularen Längsbaukasten (MLB) als Plattform. Das wiederum ermöglicht eine stärkere Differenzierung in kundenrelevanten Feldern, etwa bei Anzeige- und Bedienkonzept, Fahrdynamik und Design. Auch zu wichtigen Technologie- und Produktthemen erfolgt ein regelmäßiger, bedarfsgesteuerter Austausch, unter anderem zu Elektrifizierungstechnologien und Individualisierungsstrategien für Fahrzeugmodelle. Im Berichtsjahr haben beispielsweise Audi und Ducati zusammen mit dem Volkswagen-Tochterunternehmen PowerCo erstmals ein elektrisches Motorrad mit einer Feststoffbatterie von QuantumScape ausgerüstet. Der Technologieträger markiert einen wegweisenden Schritt vom Labor zur Serie.

Wo immer sinnvoll möglich, streben die Marken zudem Synergien in der Produktion an. In der Sportwagenfertigung in den Böllinger Höfen am Standort Neckarsulm entstehen nicht nur die Modellreihen des Audi e-tron GT⁴; das Team im Karosseriebau arbeitet zugleich an der Karosserie des Lamborghini Temerario⁵.

Auch in der Beschaffung bündeln die Marken in zahlreichen Feldern ihren Bedarf an Gleichteilen, beschaffen diese im Verbund und profitieren dabei von besseren Konditionen. Zusätzlich sorgt ein konzernweit zugrunde liegendes risikobasiertes Nachhaltigkeitsrating für Lieferanten für weitere Transparenz im ESG-Bereich.

Fahrt in die elektrische Zukunft



Bentley Continental GTC Speed⁶: ein außergewöhnlicher Mix aus Eleganz, Kraft und Zukunftstechnologie.



Im Berichtsjahr verzeichnete Bentley auf seinem ehrgeizigen Strategiekurs Beyond100+ bedeutende Fortschritte. Die Strategie sieht vor, dass bis 2035 jedes Jahr ein neues Plug-in-Hybridmodell oder batterieelektrisches Fahrzeug lanciert wird, bevor zukünftig ausschließlich Elektrofahrzeuge angeboten werden. Ab 2026 soll das erste batterieelektrische Modell (BEV) auf den Markt kommen und gleichzeitig ein neues Segment begründen: das weltweit erste Luxus-SUV für den urbanen Raum.

Revolution in Marke und Design

2025 gewährte Bentley mit seiner neuen Studie Bentley EXP 15 einen Einblick in die Designinspiration seiner zukünftigen Modelle. Mit dem charakteristisch aufragenden Kühlergrill, der endlos scheinenden Motorhaube und dem weit hinten platzierten Fahrgastraum, der an das Bentley Speed Six Gurney Nutting Sportsman Coupé von 1930 erinnert, ist das Konzeptfahrzeug auch das erste Auto, das Bentleys neues Logo führt. Es stellt den

Auftakt einer Design- und Markenrevolution des britischen Hauses dar und in der 106-jährigen Geschichte von Bentley die erst fünfte Überarbeitung. Die unteren Federn sind vollständig entfallen, um eine klarere Optik zu erzielen, die für das Zukunftsversprechen der Marke Bentley steht.

Prägende Premieren 2025

Um den strategischen Wandel zu fördern, investierte Bentley im Berichtsjahr weiterhin konsequent in neue Modelle und stellte den bislang leistungsstärksten und dynamischsten Bentley Bentayga vor, den Bentayga Speed⁷. Mit einem optimierten Biturbo-V8-Motor, der 650 PS und 850 Nm Drehmoment liefert (Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 13,1 l/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 298 g/km; CO₂-Klasse: G), bietet das Modell eine

außergewöhnliche Kombination aus Dynamik und Vielseitigkeit.

Für die Modelle Continental GT⁸, Continental GT Convertible⁹ und Flying Spur¹⁰ wurde eine zweite V8-Plug-in-Hybridoption eingeführt: ein Hochleistungsaggregat mit 680 PS. Dieser Motor wird für alle Karosserievarianten in ausgewählten neuen Core- oder neuen Azure-Ausführungen angeboten, wobei Letztere Wohlbefinden und Komfort in den Fokus rücken. Neben dem 2024 als Speed oder Mulliner eingeführten 782 PS starken Ultra-Performance-Hybridaggregat werden die zweitürigen und viertürigen Limousinenmodelle von Bentley nun ausschließlich vom Verbund aus V8- und Elektromotoren angetrieben.

Neben diesen bedeutenden Produktinnovationen baut Bentley auch seine Präsenz in Crews weiter aus. Zu den wichtigsten Projekten des Jahres 2025 zählte der Spatenstich für eine neue Lackiererei, ein integriertes Logistikzentrum sowie die künftige Montagelinie für BEV-Modelle. Zusammen mit dem kürzlich fertiggestellten neuen Designstudio, dem Kompetenzzentrum für Qualität und Markteinführung sowie dem technischen Zentrum für Konstruktion entsteht so eine Infrastruktur, die Bentleys ehrgeizigen Zielen der Elektrifizierungsinitiative Beyond100+ gerecht wird. ➔



Mehr zur Nachhaltigkeit lesen Sie im Bentley Sustainability Report 2024.

⁶ Bentley Continental GTC Speed: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 19,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 98 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): C; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,6 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

⁷ Bentley Bentayga Speed: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 13,1 l/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 298 g/km; CO₂-Klasse: G

⁸ Bentley Continental GT: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,1–1,3 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 27,7–19,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 93–29 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,3 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

⁹ Bentley Continental GT Convertible: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,3–1,4 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 27,9–19,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 98–31 g/km; CO₂-Klassen (gewichtet kombiniert): C–B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,6 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

¹⁰ Bentley Flying Spur: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,4–4,1 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 27,9–19,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 100–33 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): C; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 10,7 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

Hybrid, Hightech, Nachhaltigkeit



Lamborghini Revuelto¹¹: der Beginn einer neuen Ära für die V12-Supersportwagen von Lamborghini.



Das Jahr 2025 war für Automobili Lamborghini richtungsweisend – geprägt von bahnbrechenden Innovationen und bedeutenden Fortschritten auf dem Weg zur Realisierung seiner langfristigen Strategie. Es war ein Jahr der Konsolidierung, in dem Lamborghini seine Vision von Innovation, Design und Nachhaltigkeit weiter umgesetzt hat.

Im Verlauf des Jahres wurde Lamborghini zur ersten Supersportwagenmarke, die nach der Hybridisierung aller drei Modellreihen eine vollständig hybridisierte Produktpalette anbietet. Diese umfasst den Lamborghini Revuelto¹¹ als High Performance Electrified Vehicle (HPEV) mit

V12-Motor (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 15 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 350 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 17,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G), den Lamborghini Urus SE¹² als erstes Super-SUV mit Plug-in-Hybridantrieb (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 5,7 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 21,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 140 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): E; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 12,9 l/100 km; CO₂-Klasse

¹¹ Lamborghini Revuelto: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 15 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 350 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 17,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

¹² Lamborghini Urus SE: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 5,7 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 21,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 140 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): E; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 12,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

bei entladener Batterie: G) und den Lamborghini Temerario⁵, den einzigen serienproduzierten Supersportwagen, der mit seinem völlig neuen Biturbo-V8-Motor eine Drehzahl von 10.000 U/min erreicht (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 272 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 14 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G).

Die Nachhaltigkeit bleibt ein Eckpfeiler der Strategie von Automobili Lamborghini. 2025 feierte das Unternehmen zehn Jahre bilanzielle CO₂-Neutralität¹³ seines Werks in Sant'Agata Bolognese – ein Erfolg, der seinen strukturierten und messbaren Weg zur Dekarbonisierung unterstreicht. Begleitet wurde dieser Meilenstein von der Veröffentlichung des neuen Nachhaltigkeitsberichts, der die Fortschritte in den ESG-Bereichen darlegt und den integrierten Ansatz von Lamborghini bekräftigt. Diese Anstrengungen untermauern den Erfolg des Unternehmens in der nachhaltigen Innovation. Darüber hinaus wurde der Ausbau der Photovoltaikanlage abgeschlossen – ein weiterer Schritt innerhalb der Dekarbonisierungsstrategie und hin zur Energieunabhängigkeit. Die Anlage wird eine höhere Gesamtkapazität und einen zusätzlichen Jahresertrag von etwa 2,89 Mio. Kilowattstunden liefern, was



Mehr zur Nachhaltigkeit lesen Sie im [Lamborghini Sustainability Report 2024](#).

die jährlichen CO₂-Emissionen voraussichtlich um rund 1.200 Tonnen reduzieren könnte.¹⁴

Mit Blick auf die Produkte prägen zwei Meilensteine das Berichtsjahr. Im Juli 2025 präsentierte das Unternehmen den Lamborghini Temerario⁵ auf eindrucksvolle Weise an der portugiesischen Rennstrecke Estoril. Das Modell kombiniert ein Hybrid-

aggregat mit einem Biturbo-V8-Motor und bietet sowohl gesteigerte Leistung als auch verbesserte Effizienz (Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 272 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 14 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G) im Vergleich zum Vorgängermodell. Damit unterstreicht Lamborghini den Übergang in die Hybridära und die Fähigkeit, Technologie mit unverwechselbarer Emotionalität zu verbinden.

Das nächste Highlight folgte im August auf der Monterey Car Week mit der Vorstellung des Lamborghini Fenomeno¹⁵, eines auf 29 Exemplare limitierten Hypercar. Mit einem V12-Motor, der von drei Elektromotoren unterstützt wird, würdigt das Modell das 20-jährige Jubiläum des Centro Stile und verkörpert das handwerkliche Erbe der Marke und ihre zukunftsweisende Designphilosophie.

Zusammenfassend war 2025 ein Jahr, in dem Lamborghini seine Führungsposition durch finanzielle Stabilität und technologische Innovationen gestärkt hat – ein eindrucksvoller Nachweis für das fortwährende Engagement der Marke in den Dimensionen Leistung, Fortschritt und Nachhaltigkeit. ›

⁵ Lamborghini Temerario: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 272 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 14 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

¹³ 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, der Herstellung und des Recyclings 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 Kunden, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

¹⁴ Vergleichsberechnung zum Basisjahr 2014

¹⁵ Lamborghini Fenomeno: Das Fahrzeug wird noch nicht zum Kauf angeboten und unterliegt daher nicht der Richtlinie 1999/94/EG. Die Daten zu Kraftstoffverbrauch und Emissionen befinden sich in der Typgenehmigungsphase.

Technische Exzellenz auf jedem Gebiet



Ducati Panigale V4 Lamborghini: Das exklusive Superbike vereint die Designschärfe von Lamborghini mit der Ducati Rennsport-DNA.



Im Jahr 2025 führte die technische Exzellenz von Ducati zu einer Saison herausragender sportlicher Erfolge, die die Wettbewerbsfähigkeit der Marke bestätigte und ihre Trophäensammlung in MotoGP und WorldSBK weiter ausbaute.

In der MotoGP sicherte sich Ducati zum vierten Mal in Folge den WM-Titel und holte zum sechsten Mal in Folge die Konstrukteurswertung – die längste Siegesserie in der Geschichte dieses Wettbewerbs. In der Superbike-Weltmeisterschaft gewann Ducati den Teamtitel und seinen 21. Konstrukteurstitel, der das Vermächtnis der Marke als erfolgreichster Hersteller der WorldSBK-Historie untermauert. Im Offroad-Bereich baute Ducati sein Engagement aus: Nach dem Titelgewinn in der MX1-Klasse der italienischen Motocross-Prestige-Meisterschaft 2024 folgte 2025

das Debüt in der MXGP-Weltmeisterschaft und in der italienischen Pro-Prestige-MX2-Klasse mit den Modellen Desmo450 MX und Desmo250 MX.

Die Leistung von morgen

Ducati treibt seine Forschung in der Elektrotechnik weiter voran und konzentriert sich dabei auf den Prototyp V21L und diverse weitere Entwicklungsaktivitäten. Darunter ist die Zusammenarbeit mit dem Volkswagen-Konzern in der Entwicklung von Festkörperbatterien ein wichtiger Schritt auf dem Weg zu Zukunftslösungen, die Leistung und Leichtigkeit im unverwechselbaren Ducati Stil vereinen.

Ducati World Premiere 2026

Mit der Veranstaltungsreihe Ducati World Premiere 2026 vollendete Ducati die Erneuerung seiner Produktpalette. Im Berichtsjahr wurden neue Modelle vorgestellt, die darauf abzielen, einerseits eine neue, jüngere Zielgruppe von Ducatisti zu erschließen und andererseits noch weiter ins Premiumsegment vorzustoßen. Der Desmo450 MX gelingt der Einstieg in die Motocross-Welt in echter Ducati Manier: Mit bahnbrechenden Technologien aus

der Rennsportabteilung und innovativem technischem Layout positioniert sich das Modell unvermittelt an der Spitze des Segments. Die Panigale V4 Lamborghini hingegen stellt das dritte Kapitel der Zusammenarbeit mit dem Supersportwagenhersteller aus Sant'Agata Bolognese dar und vereint charakteristische Designmerkmale und Technologien beider Marken in einem limitierten Sondermodell, das erneut große Anerkennung unter den Kritikern erhielt. Die neue Multistrada V4 RS fand 2025 in der Diavel V4 RS eine selbstbewusste Ergänzung; beide bilden sie die neue Ducati RS-Reihe, die hohe Leistung und Alltags-tauglichkeit verbindet. Mit der neuen Panigale V4 R hat Ducati beim Technologietransfer aus der MotoGP einmal mehr Pionierarbeit geleistet und die innovativen Corner Sidepods in das homologierte Motorrad integriert, das in der Superbike-Weltmeisterschaft 2026 eingesetzt wird. Die 2026er Multistrada V4 Rally bringt noch mehr elektronische Raffinesse in das Adventure-Sport-Segment. Und schließlich wurden zwei Fan-Ikonen der Ducati Modellpalette – die Monster und die Hypermotard – komplett überarbeitet und schlagen damit ein neues Kapitel ihrer traditionsreichen Geschichte auf. /

A black Audi A6 Avant is shown from a front-three-quarter perspective, driving on a winding asphalt road that curves to the right. The car is in motion, as indicated by the blurred background and the road surface. The background features a steep, rocky hillside on the left and a clear sky with the sun low on the horizon to the right, creating a lens flare effect. The car's license plate is 'IN A 6712'.

Finanz

- 32 // Kennzahlen im Überblick
- 34 // Märkte und Volumen
- 38 // Finanzielle Lage
- 44 // Markengruppe Progressive
- 45 // EU-Taxonomie
- 51 // Prognosebericht
- 53 // Risiko- und Chancenbericht

Finanzielle Highlights

Markengruppe Progressive 2025

Auslieferungen

1,6 Mio.
Automobile

↘ -2,8 %

Rückgang aufgrund herausfordernder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen einschließlich US-Zöllen und eines wettbewerbsintensiven Marktumfelds – vor allem in China – sowie zahlreicher Modellwechsel

Operatives Ergebnis

3,4 Mrd. EUR

↘ -13,6 %

Stark beeinflusst durch US-Zölle, Aufwendungen für CO₂-Compliance, Aufwendungen für Restrukturierungen, Änderungen in der Planung des Produktportfolios sowie Produktmixeffekte

Netto-Cashflow

3,4 Mrd. EUR

↗ +11,4 %

Deutlicher Anstieg im Vorjahresvergleich im Wesentlichen durch verbessertes Working Capital, geringere Investitionen und konsequente Ausgabendisziplin

Umsatzerlöse

65,5 Mrd. EUR

↗ +1,5 %

Anstieg durch verbesserten Fahrzeugmix, vor allem durch einen höheren Anteil vollelektrischer Fahrzeuge, trotz intensiver Wettbewerbssituation

Operative Umsatzrendite (RoS)

5,1 %

↘ -0,9 ppt.

Operative Umsatzrendite spiegelt herausforderndes Geschäftsjahr wider

Investitionsquote¹

11,5 %

↘ -1,0 ppt.

Investitionsquote durch aktuellen Produktlebenszyklus und Ausgabendisziplin leicht rückläufig

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

Ausblick: Geschäftsjahr 2026

Erwartete Entwicklung der Spitzenkennzahlen
der Markengruppe Progressive

Auslieferungen

1,65 bis 1,75 Mio.
Automobile

Umsatzerlöse

63 bis 68 Mrd. EUR

Operative Umsatzrendite (RoS)

6 bis 8 %

Netto-Cashflow

3 bis 4 Mrd. EUR

Investitionsquote

11 bis 13 %

Alle finanziellen Kennzahlen des Kapitels Finanz basieren auf einem freiwillig erstellten Audi Konzernabschluss nach IFRS. Dieser Konzernabschluss wird in den Konzernabschluss der Volkswagen AG einbezogen. Die Werte in Klammern stellen die jeweiligen Vorjahreswerte dar. Aus allen Änderungen an den IFRS ergaben sich im Berichtsjahr 2025 keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Audi Konzerns.

Internetquellen beziehen sich auf den Stichtag 15. Februar 2026. Der folgende Abschnitt zur finanziellen Lage und zur Prognose enthält Aussagen über erwartete Entwicklungen. Diese Aussagen basieren auf aktuellen Einschätzungen und sind naturgemäß mit Risiken und Unsicherheiten behaftet. Die tatsächlich eintretenden Ergebnisse können von den hier formulierten Aussagen abweichen.

Märkte und Volumen



Wirtschaftliche Rahmenbedingungen

Im Geschäftsjahr 2025 verzeichnete die Weltwirtschaft ein positives Wachstum. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen übertraf das Vorjahresniveau leicht. Die Welt und die Kernregionen im Einzelnen:

Wachstumsraten von Bruttoinlandsprodukt, Automobilmärkten und Auslieferungen der Markengruppe Progressive ausgewählter Länder/Regionen²

	Wachstumsrate des Bruttoinlandsprodukts in %		Automobilmärkte in Fahrzeuge			Auslieferungen an Kunden der Markengruppe Progressive in Automobile		
	2025	2024	2025	2024	Δ in %	2025	2024	Δ in %
Europa	1,7	1,2	14.399.142	14.127.481	1,9	677.466	670.859	1,0
davon Deutschland	0,3	-0,5	2.857.851	2.817.331	1,4	208.038	200.009	4,0
China ³	5,0	5,0	24.344.262	23.431.254	3,9	619.931	653.016	-5,1
USA ⁴	2,2	2,8	16.331.902	16.042.766	1,8	170.890	202.969	-15,8
Weltweit	2,9	2,8	81.841.907	79.434.505	3,0	1.644.429	1.692.548	-2,8

² Die Vorjahreswerte haben sich gegebenenfalls aufgrund aktualisierter Daten verändert; die Zahlen für 2025 sind vorläufig.

³ Chinesischer Automobilmarkt inklusive Hongkong

⁴ Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t)



Welt

Wirtschaft

- > Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs mit einer im Vergleich zum Vorjahr ähnlichen Dynamik
- > Positive Entwicklung bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften, sogar leicht ansteigende Dynamik bei den Schwellenländern
- > Inflationsraten in vielen Ländern rückläufig, zum Teil aber weiterhin auf erhöhtem Niveau
- > Belastungen durch geopolitische Unsicherheiten, insbesondere im Zusammenhang mit der wirtschaftspolitischen Ausrichtung der USA

Automobilmarkt

- > Weltweites Pkw-Marktvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres
- > Positive Entwicklung in allen Regionen
- > Uneinheitliche Absatzentwicklung in den Märkten aufgrund fiskalpolitischer Maßnahmen (wie Steuersenkungen oder -erhöhungen, Förderprogramme und Kaufprämien sowie Importzölle)

Europa

Wirtschaft

- > Insgesamt positives Wachstum oberhalb des Vorjahresniveaus
- > Stagnation des Bruttoinlandsprodukts auf Vorjahresniveau in Deutschland
- > Rückläufige Inflationsraten, acht Leitzinssenkungen durch die Europäische Zentralbank seit Juni 2024

Automobilmarkt

- > Leichter Anstieg der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr, insbesondere durch Wachstum in der Region Zentral- und Osteuropa; Entwicklung in den großen Pkw-Einzelmärkten heterogen
- > Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland auf Vorjahresniveau
- > Positive Entwicklung insbesondere bei den Neuzulassungen von vollelektrisch angetriebenen Fahrzeugen

China

Wirtschaft

- > Wachstum der Wirtschaftsleistung auch im Berichtsjahr über dem weltweiten Durchschnitt, in etwa auf dem Vorjahresniveau

Automobilmarkt

- > Insgesamt leichter Anstieg der Zahl der Neuzulassungen gegenüber 2024, unter anderem aufgrund umfassender staatlicher Kaufprämien und günstigerer Preise

USA

Wirtschaft

- > Steigendes Bruttoinlandsprodukt mit einer gegenüber dem Vorjahr etwas geringeren Wachstumsrate
- > Unterbrechung des geldpolitischen Lockerungskurses der US-Notenbank im Berichtsjahr aufgrund der ungewissen Auswirkungen der wirtschaftspolitischen Maßnahmen der US-Regierung, erst im September Wiederaufnahme von Zinssenkungen

Automobilmarkt

- > Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) auf Niveau des Vorjahres

Produktion

Die Markengruppe Progressive verringerte die Produktion im Jahr 2025 gegenüber dem Vorjahr leicht. Der Rückgang ist dabei im Wesentlichen auf zahlreiche Modellwechsel, die Schließung des Werks Brüssel sowie herausfordernde Marktbedingungen zurückzuführen.

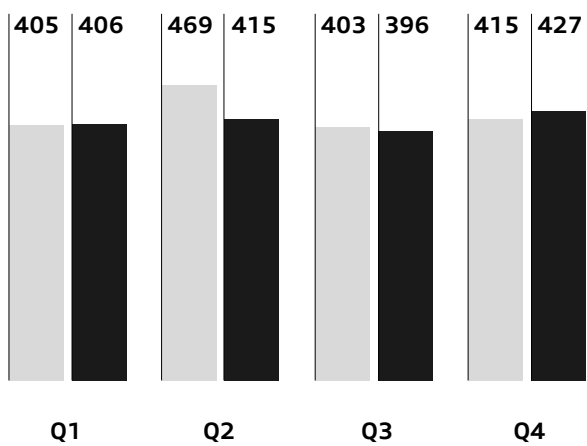
Die Markengruppe Progressive fertigte im Berichtsjahr 1.644.603 (1.692.701) Automobile, ein Rückgang von 2,8 Prozent im Vorjahresvergleich.

Die Marke Audi⁵ stellte dabei 1.624.275 (1.669.277) Fahrzeuge her und damit 2,7 Prozent weniger als 2024. Darin enthalten sind 584.902 (609.082) Fahrzeuge, die von assoziierten chinesischen Unternehmen lokal gefertigt wurden, ein Minus von 4,0 Prozent. Lamborghini produzierte 9.900 (12.200) Supersportwagen und Super-SUV, 18,9 Prozent weniger im Vergleich zum hohen Vorjahreswert. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf den im Berichtsjahr erfolgten Modellwechsel vom Lamborghini Huracán⁶ zum Lamborghini Temerario⁷ zurückzuführen. Das Produktionsvolumen der Luxusmarke Bentley betrug im Berichtszeitraum 10.428 (11.224) Fahrzeuge, ein Rückgang von 7,1 Prozent gegenüber dem Jahr 2024. Darüber hinaus fertigte Ducati mit 50.395 (55.956) Motorrädern insgesamt 9,9 Prozent weniger als im Vorjahr.

Produktionsentwicklung der Markengruppe Progressive im Quartalsverlauf

■ 2024 ■ 2025

in Tsd. Automobilen



Gesamt 2025

1.644.603

-2,8 %

Gesamt 2024

1.692.701

Die Produktion vollelektrischer Fahrzeuge (Battery Electric Vehicle – BEV) legte in 2025 deutlich zu. Im Berichtsjahr wurden 227.603 (159.083) BEV gefertigt, ein Anstieg von 43,1 Prozent. Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an der gesamten Automobilproduktion der Markengruppe Progressive betrug damit 13,8 (9,4) Prozent. Der Zuwachs ist vor allem auf das erweiterte Angebot vollelektrischer Modelle wie den Audi Q6 e-tron oder den Audi A6 e-tron zurückzuführen. Die Anzahl der produzierten Plug-in-Hybride (PHEV) stieg im Berichtsjahr um 47,5 Prozent auf 113.846 (77.187) Einheiten, ebenfalls überwiegend modellwechselbedingt.

Produktion an den weltweiten Standorten im Jahr 2025

An den deutschen Standorten wurden in 2025 insgesamt 593.752 (558.597) Fahrzeuge produziert, ein Anstieg von 6,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Am Standort Ingolstadt wurden 341.420 (336.783) Fahrzeuge gefertigt. In Neckarsulm produzierte die Marke Audi 181.455 (135.307) Premiummodelle. Im Volkswagen-Mehrmarkenwerk Zwickau wurden im Berichtszeitraum insgesamt 70.877 (86.507) vollelektrische Modelle der Audi Q4 e-tron Baureihe hergestellt.

In Europa verzeichnete der Standort Bratislava mit 9,7 Prozent einen Produktionsrückgang auf 93.106 (103.070) Fahrzeuge. Am Audi Standort Brüssel, an dem die Produktion im ersten Quartal 2025 eingestellt wurde, fertigte Audi im Berichtsjahr noch 308 (15.212) vollelektrische Modelle.

Das Werk im ungarischen Győr produzierte 128.946 (161.985) Fahrzeuge der Audi Q3 Baureihe, ein Rückgang von 20,4 Prozent. Der Rückgang basiert hauptsächlich auf der Fertigung des Cupra Terramar, der im Rahmen einer Auftragsfertigung innerhalb des Volkswagen-Konzerns seit dem zweiten Halbjahr 2024 ebenfalls am Standort produziert wird und entsprechende Kapazitäten beansprucht. Der Cupra Terramar ist nicht in den Produktionszahlen der Markengruppe Progressive enthalten. Der neue Audi Q3 wird neben Győr ab dem Jahr 2026 zusätzlich am Standort Ingolstadt vom Band laufen.

Im mexikanischen Werk in San José Chiapa fertigte die Markengruppe 146.786 (144.638) Fahrzeuge der Audi Q5 Baureihe, womit die Produktion mit einem leichten Plus von 1,5 Prozent auf dem Vorjahresniveau blieb.

In China stellten die drei assoziierten Unternehmen FAW-Volkswagen, Audi FAW NEV Co. und SAIC Volkswagen in 2025 in Summe 584.902 (609.082) Fahrzeuge her. In dieser Zahl sind seit dem dritten Quartal 2025 auch Modelle der neuen Marke AUDI enthalten. Der Rückgang von 4,0 Prozent im Vergleich zum Vorjahr spiegelt neben Modellwechseln das weiterhin intensive Wettbewerbsumfeld auf dem chinesischen Markt wider.

⁵Einschließlich der Produktion von Modellen der Marke AUDI, die in der strategischen Partnerschaft zwischen Audi und seinem chinesischen Partner SAIC entwickelt wurden und ausschließlich in China erhältlich sind.

⁶Lamborghini Huracán: Fahrzeug wird nicht mehr als Neuwagen zum Kauf angeboten.

⁷Lamborghini Temerario: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 11,2 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,3 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 272 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 14 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

Auslieferungen

Die Auslieferungen waren unter anderem aufgrund herausfordernder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und eines wettbewerbsintensiven Marktumfelds leicht rückläufig.

Die Markengruppe Progressive lieferte im Geschäftsjahr 2025 insgesamt 1.644.429 (1.692.548) Automobile aus, was einem Rückgang von 2,8 Prozent gegenüber dem Vorjahr entspricht. Die Auslieferungen der Marke Audi⁸ betrugen 1.623.551 (1.671.218) Fahrzeuge, ein Minus von 2,9 Prozent. Ein anspruchsvolles gesamtwirtschaftliches Umfeld, US-Importzölle sowie ein intensiver Wettbewerb wirkten sich negativ aus. Die Auslieferungszahlen waren im Berichtsjahr auch von zahlreichen Modellwechseln und Neuanläufen beeinflusst, da die neuen Modelle erst sukzessive in den Märkten volumenwirksam werden. Dazu zählen unter anderem wichtige Volumenmodelle wie der Audi Q5, der Audi A5, der Audi A6 sowie der Audi Q3.

Der Audi Q5 war mit 276.110 (297.912) Fahrzeugen trotz erheblicher Belastungen im wichtigen Absatzmarkt USA durch den Modellwechsel und Zölle erneut das meistverkaufte Audi Modell im Berichtsjahr.

Lamborghini setzte die starke Entwicklung der letzten Jahre fort und verzeichnete mit 10.747 (10.687) ausgelieferten Fahrzeugen und einem leichten Wachstum von 0,6 Prozent erneut ein

Rekordjahr. Die Zuwächse bei den Modellen Lamborghini Urus⁹ und Lamborghini Revuelto¹⁰ konnten die rückläufigen Zahlen des im Berichtsjahr ausgelaufenen Lamborghini Huracán⁶ mehr als kompensieren.

Die Marke Bentley übergab unter herausfordernden Marktbedingungen 10.131 (10.643) Luxusautomobile an Kunden, 4,8 Prozent weniger als im Vorjahr.

Ducati wies mit 50.895 (54.495) ausgelieferten Motorrädern einen Rückgang von 6,6 Prozent auf. Das Wettbewerbsumfeld auf dem globalen Motorradmarkt war auch in 2025 weiterhin anspruchsvoll.

Mit 223.032 (164.480) vollelektrischen Audi Modellen (BEV) lieferte die Markengruppe Progressive im Berichtsjahr 35,6 Prozent mehr Fahrzeuge als im Vorjahr aus. Der Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen der Markengruppe erhöhte sich deutlich von 9,7 Prozent auf 13,6 Prozent. Dabei verzeichneten vor allem der Audi Q6 e-tron mit 84.371 ausgelieferten Einheiten sowie der Audi A6 e-tron mit 37.100 Einheiten starke Zuwächse.

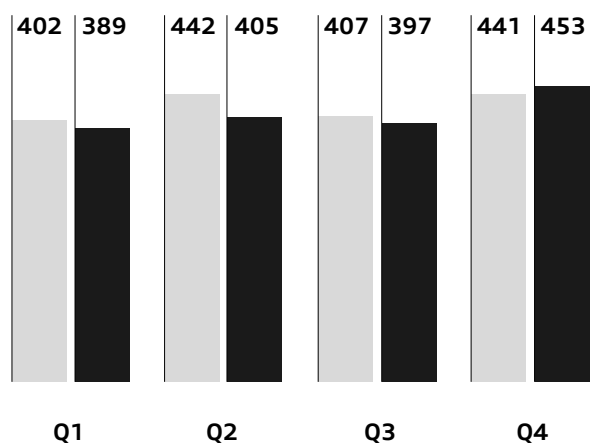
Zudem wurden innerhalb der Markengruppe in Summe 96.605 (88.148) Plug-in-Hybride (PHEV) an Kunden übergeben, ein Zuwachs von 9,6 Prozent im Vorjahresvergleich. Der Anteil der elektrifizierten Fahrzeuge im Berichtsjahr lag damit bei 19,4 (14,9) Prozent.

Die Auslieferungen von High-Performance-Modellen der Audi Sport GmbH reduzierten sich im Berichtsjahr um 12,7 Prozent auf 35.996 (41.227) Fahrzeuge. Der Rückgang ist auf eine begrenzte Produktverfügbarkeit infolge von Modellwechseln zurückzuführen.

Auslieferungen der Markengruppe Progressive im Quartalsverlauf

■ 2024 ■ 2025

in Tsd. Automobilen



Gesamt 2025

1.644.429

-2,8 %

Gesamt 2024

1.692.548

Auslieferungszahlen der Kernregionen im Überblick

In Europa erreichte die Markengruppe Progressive mit 677.466 (670.859) ausgelieferten Fahrzeugen einen leichten Zuwachs von 1,0 Prozent. Dabei erhöhten sich die Auslieferungen im deutschen Heimatmarkt um 4,0 Prozent auf 208.038 (200.009) Einheiten.

Auch die westeuropäischen Märkte Italien (+1,9 Prozent auf 69.152 Fahrzeuge), Frankreich (+0,9 Prozent auf 49.021 Fahrzeuge) und Spanien (+5,9 Prozent auf 41.532 Fahrzeuge) verzeichneten Anstiege, während die Auslieferungszahlen in Großbritannien (-9,2 Prozent auf 112.840 Fahrzeuge) rückläufig waren.

Auf dem US-amerikanischen Automobilmarkt gingen die Auslieferungen um 15,8 Prozent auf 170.890 (202.969) Fahrzeuge zurück. Hauptgründe hierfür waren das herausfordernde Marktumfeld im Zusammenhang mit der Zollsituation sowie der Entfall von Förderungen für Elektrofahrzeuge ab Oktober 2025.

In China schloss die Markengruppe das Jahr 2025 mit 619.931 (653.016) ausgelieferten Fahrzeugen und damit einem Rückgang von 5,1 Prozent ab. Hierin enthalten sind 583.346 (598.778) Audi Fahrzeuge, die von assoziierten chinesischen Unternehmen lokal gefertigt wurden. Die Entwicklung in China ist insbesondere auf die weiterhin intensive Wettbewerbssituation sowie Modellwechsel zurückzuführen.

⁶ Lamborghini Huracán: Fahrzeug wird nicht mehr als Neuwagen zum Kauf angeboten.

⁸ Einschließlich der Auslieferungen von Modellen der Marke AUDI, die in der strategischen Partnerschaft zwischen Audi und seinem chinesischen Partner SAIC entwickelt wurden und ausschließlich in China erhältlich sind.

⁹ Lamborghini Urus: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 14,1–5,7 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 21,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 320–140 g/km; CO₂-Klassen (gewichtet kombiniert): G–E; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 12,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

¹⁰ Lamborghini Revuelto: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 15 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 4,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 350 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): G; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 17,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

Finanzielle Lage

Operatives Ergebnis des Audi Konzerns unter anderem durch schwieriges Marktumfeld mit US-Zöllen und hohem Wettbewerb in China belastet, Netto-Cashflow verbessert.

Ertragslage

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns erhöhten sich im Geschäftsjahr 2025 auf 65.503 (64.532) Mio. EUR und lagen damit um 1,5 Prozent über dem Vorjahreswert. Der leichte Anstieg ist dabei – bei einem stabilen Absatz inklusive Fahrzeugen der Marke Cupra¹¹ – vor allem auf einen höheren Anteil vollelektrischer Fahrzeuge zurückzuführen.

Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen der Marke Audi lagen mit 41.306 (41.577) Mio. EUR auf dem Vorjahresniveau. Dabei verzeichneten insbesondere die neuen vollelektrischen Baureihen Audi Q6 e-tron und Audi A6 e-tron deutliche Zuwächse, während vor allem der Auslauf des Audi Q8 e-tron¹² sowie die Modellwechsel in den Baureihen Audi Q3, Audi A4/ A5 und Audi A6 einen negativen Einfluss hatten. Die Marke Lamborghini konnte im Berichtszeitraum die Umsatzerlöse aus dem Fahrzeuggeschäft erneut steigern und erreichte mit 2.960 (2.848) Mio. EUR einen Zuwachs von 3,9 Prozent. Dies ist vor allem auf die positive Entwicklung des Lamborghini Urus⁹ zurückzuführen. Die Marke Bentley verzeichnete stabile

Umsatzerlöse aus dem Verkauf von Automobilen in Höhe von 2.374 (2.422) Mio. EUR. Die Umsatzerlöse der Marke Ducati aus dem Motorradgeschäft waren mit 760 (840) Mio. EUR rückläufig.

Die Sonstigen Umsatzerlöse des Audi Konzerns lagen bei 16.291 (16.450) Mio. EUR und damit auf dem Niveau des Jahres 2024. Dabei gingen die Umsatzerlöse aus Teilelieferungen für die lokale Produktion in China spürbar zurück, auch die Umsatzerlöse aus Originalteilen waren leicht rückläufig. Positiv wirkte hingegen ein spürbar gestiegener Umsatz aus dem Motoren- und Aggregategeschäft.

Mit Blick auf die Regionen zeigte sich im Berichtsjahr bei den Umsatzerlösen ein heterogenes Bild. In Europa verzeichnete der Audi Konzern einen deutlichen Umsatzanstieg von 12,0 Prozent auf 36.881 (32.925) Mio. EUR. Die Umsatzerlöse in den USA hingegen verringerten sich um 15,9 Prozent auf 10.527 (12.511) Mio. EUR. In China¹³ ging der Umsatz ebenfalls deutlich zurück und lag mit 10.114 (11.767) Mio. EUR 14,0 Prozent unter dem Vorjahreswert.

Verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung Audi Konzern

in Mio. EUR	2025	2024	Δ in %
Umsatzerlöse	65.503	64.532	1,5
Herstellungskosten	-56.844	-54.419	4,5
Bruttoergebnis vom Umsatz	8.659	10.113	-14,4
Vertriebskosten	-3.235	-3.325	-2,7
Allgemeine Verwaltungskosten	-722	-762	-5,3
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.332	-2.123	-37,3
Operatives Ergebnis	3.371	3.903	-13,6
RoS (Return on Sales) in %	5,1	6,0	-0,9 ppt.
Finanzergebnis	2.203	1.097	100,9
Ergebnis vor Steuern	5.574	5.000	11,5
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-957	-811	18,1
Ergebnis nach Steuern	4.617	4.189	10,2

⁹ Lamborghini Urus: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 14,1–5,7 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 21,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 320–140 g/km; CO₂-Klassen (gewichtet kombiniert): G–E; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 12,9 l/100 km; CO₂-Klasse bei entladener Batterie: G

¹¹ Der Cupra Terramar wird im Rahmen einer Auftragsfertigung innerhalb des Volkswagen-Konzerns seit dem zweiten Halbjahr 2024 am Audi Standort Győr produziert und entsprechend verrechnet.

¹² Audi Q8 e-tron: Fahrzeug wird nicht mehr als Neuwagen zum Kauf angeboten.

¹³ Neben den Umsatzerlösen aus nach China exportierten Audi Fahrzeugen beinhaltet diese Position auch die Umsatzerlöse aus Teilelieferungen nach China sowie aus Lizenzen.

Finanzielle Lage

Die Herstellungskosten erhöhten sich infolge von Produktmixeffekten – unter anderem durch den gestiegenen Anteil vollelektrischer Fahrzeuge, durch US-Zölle und Aufwendungen für die CO₂-Compliance sowie durch Belastungen aus Änderungen in der Planung des Produktportfolios.

Sowohl die Vertriebskosten als auch die allgemeinen Verwaltungskosten gingen gegenüber dem Vorjahr leicht zurück, unter anderem aufgrund geringerer Personalkosten.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis verbesserte sich im Vorjahresvergleich sehr stark, war im Berichtsjahr aber weiterhin negativ. Während im Vorjahr Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion am Standort Brüssel anfielen, war das Geschäftsjahr 2025 von Aufwendungen in Verbindung mit der Audi Zukunftsvereinbarung geprägt. Geringere Restwert Risiken infolge stabilerer Preise auf dem Gebrauchtwagenmarkt wirkten positiv auf das Sonstige betriebliche Ergebnis. Im Vorjahr hatten diese noch einen stark negativen Einfluss. Währungseffekte hatten insgesamt eine leicht negative Wirkung.

Operative Rendite im prognostizierten Zielkorridor

Das Operative Ergebnis des Audi Konzerns lag mit 3.371 (3.903) Mio. EUR um 13,6 Prozent unter dem Vorjahreswert. Die Operative Umsatzrendite betrug 5,1 (6,0) Prozent und lag innerhalb des unterjährig angepassten Zielkorridors von 4 bis 6 Prozent.

Forschungs- und Entwicklungskennzahlen im Audi Konzern

Die Forschungs- und Entwicklungsquote¹⁴ lag im Berichtsjahr bei 6,6 (7,1) Prozent. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen gingen dabei spürbar auf 4.333 (4.603) Mio. EUR zurück. Dies ist neben Effizienzen in der Fahrzeugentwicklung auch auf die zahlreichen bereits erfolgten Fahrzeuganläufe im Rahmen der Modelloffensive zurückzuführen.

Die Aktivierungsquote¹⁵ lag bei 47,4 (46,5) Prozent und somit auf dem Niveau des Vorjahres. Die Quote spiegelt dabei den aktuellen Produktlebenszyklus der Modellpalette wider und belegt gleichzeitig die Werthaltigkeit des zukünftigen Produktportfolios. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten verzeichneten aufgrund der im Berichtsjahr erfolgten Modellanläufe sowie Belastungen aus Änderungen in der Planung des Produktportfolios einen Anstieg von 8,3 Prozent auf 1.823 (1.683) Mio. EUR. In Summe lag der Forschungs- und Entwicklungsaufwand bei 4.103 (4.144) Mio. EUR und damit auf dem Vorjahresniveau.

Finanzergebnis des Audi Konzerns

Das Finanzergebnis des Audi Konzerns erhöhte sich im abgelaufenen Geschäftsjahr sehr stark auf 2.203 (1.097) Mio. EUR. Dies beruht im Wesentlichen auf einem stark gestiegenen Übrigen Finanzergebnis, welches eine signifikante Ausgleichszahlung innerhalb des Volkswagen-Konzerns enthält. Während das Zinsergebnis einen leichten Anstieg verzeichnete, erhöhte sich das At-Equity-Ergebnis deutlich. Letzteres war im Vorjahr durch die anteilig erfassten Anlaufverluste der Audi FAW NEV Co. negativ beeinflusst.

Das im Finanzergebnis enthaltene Ergebnis aus dem Chinageschäft belief sich im Jahr 2025 in Summe auf 504 (651) Mio. EUR und lag damit deutlich unter dem Vorjahreswert.

Ergebnis nach Steuern deutlich über Vorjahr

Im Geschäftsjahr 2025 erwirtschaftete der Audi Konzern ein Ergebnis vor Steuern in Höhe von 5.574 (5.000) Mio. EUR. Die Umsatzrendite vor Steuern lag bei 8,5 (7,7) Prozent. Das Ergebnis nach Steuern betrug 4.617 (4.189) Mio. EUR. ›

Finanzergebnis Audi Konzern

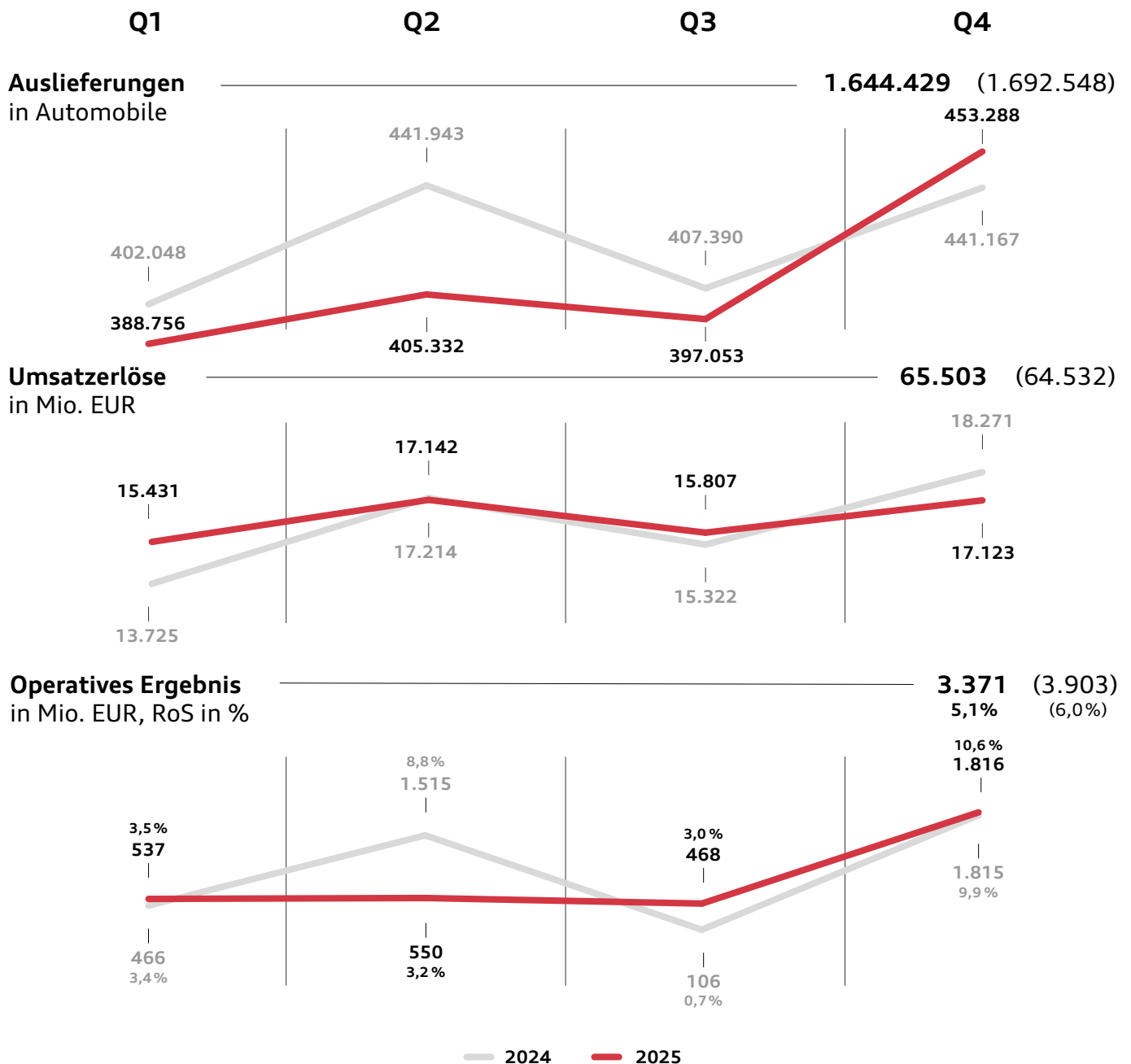
<i>in Mio. EUR</i>	2025	2024	Δ in %
Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen	212	1	X
Zinsergebnis	422	395	6,7
Übriges Finanzergebnis	1.569	701	123,9
Finanzergebnis	2.203	1.097	100,9
davon Chinageschäft ¹⁶	504	651	-22,6

¹⁴ Hierbei werden die Forschungs- und Entwicklungsleistungen ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen gesetzt.

¹⁵ Dabei werden die aktivierten Entwicklungskosten in Relation zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen gesetzt.

¹⁶ Beinhaltet das Ergebnis aus at-Equity-bewerteten Anteilen von FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Volkswagen Automatic Transmission (Tianjin) Co., Ltd., SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Audi FAW NEV Co., Ltd., und den Markenausgleich Chinageschäft.

Entwicklung der Quartale



- | Q1 | Q2 | Q3 | Q4 |
|---|--|--|--|
| <ul style="list-style-type: none"> > Auslieferungen rückläufig durch Modellwechsel und herausfordernde wirtschaftliche Rahmenbedingungen > Operatives Ergebnis auch durch Rückstellungen für die CO₂-Compliance belastet | <ul style="list-style-type: none"> > US-Zollsituation und anspruchsvolle Marktbedingungen, vor allem in China, beeinflussen Auslieferungen > Restrukturierungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Audi Zukunftsvereinbarung und US-Zölle mit negativem Einfluss auf Operatives Ergebnis | <ul style="list-style-type: none"> > Auslieferungen weiterhin durch eine anspruchsvolle Marktsituation geprägt > Neben andauernden Belastungen durch US-Zölle und der hohen Wettbewerbsintensität wirken Aufwendungen aufgrund von Änderungen in der Planung des Produktportfolios negativ | <ul style="list-style-type: none"> > Starker Jahresendspurt mit bestem Quartalsergebnis in 2025 > Operatives Ergebnis wieder auf Vorjahresniveau trotz andauernder herausfordernder Rahmenbedingungen, auch gestützt durch Kostendisziplin |

Vermögenslage

Die Bilanzsumme des Audi Konzerns verringerte sich zum 31. Dezember 2025 auf 72.135 (73.097) Mio. EUR.

Die langfristigen Vermögenswerte des Audi Konzerns stiegen dabei leicht an. Dies ist zum einen auf die Ausgabe eines Darlehens innerhalb des Volkswagen-Konzerns zurückzuführen. Zum anderen erhöhten sich die sonstigen Beteiligungen, auch durch den Erwerb der verbleibenden Anteile der Sauber Holding AG im Zusammenhang mit den Formel-1-Aktivitäten.

Die kurzfristigen Vermögenswerte reduzierten sich zum 31. Dezember 2025 spürbar. Während sich die Zahlungsmittel sehr stark und die Vorräte spürbar verringerten, stiegen die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen deutlich an.

Eigenkapitalquote weiter auf hohem Niveau

Das Eigenkapital des Audi Konzerns erhöhte sich zum 31. Dezember 2025 auf 37.352 (35.882) Mio. EUR, was einer Eigenkapitalquote von 51,8 (49,1) Prozent entspricht.

Die langfristigen Schulden gingen zum Jahresende 2025 deutlich zurück, hauptsächlich aufgrund gesunkener Rückstellungen für Pensionen.

Die kurzfristigen Schulden reduzierten sich ebenfalls vornehmlich aufgrund gesunkener Rückstellungen, vor allem in Zusammenhang mit der Beendigung der Produktion am Standort Brüssel im ersten Quartal 2025, während die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nahezu konstant blieben.

Verkürzte Bilanz Audi Konzern

<i>in Mio. EUR</i>	31.12.2025	31.12.2024	Δ in %
Langfristige Vermögenswerte	36.997	35.318	4,8
Kurzfristige Vermögenswerte	34.830	37.703	-7,6
davon Vorräte	7.124	7.837	-9,1
davon Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6.566	5.932	10,7
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.489	12.229	-30,6
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	308	76	X
Bilanzsumme Aktiva	72.135	73.097	-1,3
Eigenkapital	37.352	35.882	4,1
Fremdkapital	34.625	37.215	-7,0
davon langfristige Schulden	12.419	14.332	-13,3
davon kurzfristige Schulden	22.206	22.884	-3,0
davon Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	8.386	8.275	1,3
Zur Veräußerung gehaltene Schulden	158	-	X
Bilanzsumme Passiva	72.135	73.097	-1,3



Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert): 19,7–17,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A

Finanzlage

Der Audi Konzern erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2025 einen Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit in Höhe von 8.554 (8.674) Mio. EUR, dieser befindet sich somit in etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Der Brutto-Cashflow ging dabei trotz des verbesserten Ergebnisses vor Steuern aufgrund geringerer zahlungsunwirksamer Effekte deutlich zurück. Das Working Capital entwickelte sich im Berichtsjahr hingegen deutlich besser als im Vorjahr und hatte im Geschäftsjahr 2025 nur einen leicht negativen Effekt.

Diese leicht negative Entwicklung ist vor allem auf einen deutlichen Rückgang der Rückstellungen zurückzuführen. Dieser steht vor allem in Zusammenhang mit der erfolgten Beendigung der Produktion am Standort Brüssel im ersten Quartal 2025 und dem Verbrauch der im Jahr 2024 gebildeten Rückstellungen. Zudem stiegen die Forderungen im Vergleich zum Jahresbeginn 2025 leicht an, während diese Position im Vorjahr einen stark negativen Einfluss auf das Working Capital hatte. Positiv im Berichtsjahr wirkte hingegen ein deutlicher Aufbau der Verbindlichkeiten, hier war im Vorjahr ein massiver Verbindlichkeitenabbau zu verzeichnen. Der erneute Abbau der Vorräte wirkte ebenfalls positiv auf das Working Capital im Berichtsjahr.

Investitionsquote deutlich rückläufig

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag im Berichtsjahr bei –5.133 (–5.602) Mio. EUR. Die Sachinvestitionen verringerten sich dabei spürbar auf –3.209 (–3.487) Mio. EUR. Der Rückgang erklärt sich vor allem durch die allgemeine Investitionsdisziplin. Die Sachinvestitionsquote lag im Berichtsjahr bei 4,9 (5,4) Prozent.

Die Investitionsquote des Audi Konzerns, welche die Forschungs- und Entwicklungsleistungen sowie die Sachinvestitionen ins

Verhältnis zu den Umsatzerlösen setzt, lag im Geschäftsjahr 2025 bei 11,5 (12,5) Prozent.

Die Zugänge der aktivierten Entwicklungskosten im Berichtszeitraum waren im Wesentlichen durch insgesamt geringere Forschungs- und Entwicklungsleistungen rückläufig. Gleichzeitig waren die Investitionen in Beteiligungen im Vorjahresvergleich höher, im Wesentlichen durch den Erwerb der verbleibenden Anteile an der Sauber Holding AG im Zusammenhang mit den Formel-1-Aktivitäten.

Netto-Cashflow robust bei weiterhin hoher Netto-Liquidität

Der Netto-Cashflow des Audi Konzerns erreichte im Berichtsjahr 3.422 (3.072) Mio. EUR und lag damit deutlich über dem soliden Niveau des Vorjahres.

Der Cashflow aus der Investitionstätigkeit betrug in Summe –8.403 (–5.994) Mio. EUR und beinhaltete neben der beschriebenen Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts unter anderem die Anlage von Termingeldern sowie die Ausgabe eines langfristigen Darlehens an eine Volkswagen-Konzerngesellschaft.

Der Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit lag bei –3.372 (–4.099) Mio. EUR. Er beinhaltet im Wesentlichen die Gewinnabführung an die Volkswagen AG aus dem Jahr 2024 in Höhe von –2.265 Mio. EUR sowie Dividendenzahlungen an und Kapitaleinzahlungen von anderen Gesellschaftern innerhalb des Volkswagen-Konzerns.

Zum Bilanzstichtag verringerten sich die Zahlungsmittel auf 8.590 (12.229) Mio. EUR. Die Netto-Liquidität des Audi Konzerns zum 31. Dezember 2025 betrug 22.563 (22.847) Mio. EUR.

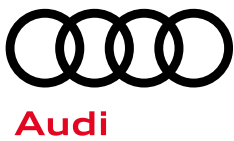
Verkürzte Kapitalflussrechnung Audi Konzern

<i>in Mio. EUR</i>	2025	2024	Δ in %
Zahlungsmittel Anfangsbestand zum 1.1.	12.229	13.436	-9,0
Cashflow aus der laufenden Geschäftstätigkeit	8.554	8.674	-1,4
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-5.133	-5.602	-8,4
davon Sachinvestitionen ¹⁷	-3.209	-3.487	-8,0
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten	-1.823	-2.141	-14,9
davon Veränderung von Beteiligungen	-208	-22	X
davon Abgang von Anlagegegenständen	107	48	121,1
Netto-Cashflow	3.422	3.072	11,4
Veränderung der Geldanlagen und ausgereichten Darlehen	-3.270	-392	X
Ergebnisabführung an den Volkswagen-Konzern	-2.265	-3.831	-40,9
Leasingauszahlungen, Veränderung der übrigen Finanzschulden	-220	-268	-17,8
Veränderung der Zahlungsmittel aus Wechselkursänderungen	-418	213	X
Veränderung der Zahlungsmittel	-3.639	-1.207	X
Zahlungsmittel Endbestand zum 31.12.	8.590	12.229	-29,8
Netto-Liquidität zum 31.12.	22.563	22.847	-1,2
Cashflow aus der Investitionstätigkeit	-8.403	-5.994	40,2
Cashflow aus der Finanzierungstätigkeit	-3.372	-4.099	-17,7

¹⁷ In den Sachinvestitionen sind Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und sonstige immaterielle Vermögenswerte gemäß Kapitalflussrechnung enthalten.

Markengruppe Progressive

Auslieferungen, Umsatzerlöse, Operative Ergebnisse
und Umsatzrenditen im Vergleich:
Die Spitzenkennzahlen 2025



Audi

Auslieferungen
1.623.551
⬇️ -2,9 %

Umsatzerlöse
in Mio. EUR
58.968
⬆️ +1,4 %

Operatives Ergebnis
in Mio. EUR
2.315
⬇️ -12,8 %

Operative
Umsatzrendite (RoS)
3,9 %
⬇️ -0,7 ppt.



Bentley

Auslieferungen
10.131
⬇️ -4,8 %

Umsatzerlöse
in Mio. EUR
2.615
⬇️ -1,2 %

Operatives Ergebnis
in Mio. EUR
216
⬇️ -42,1 %

Operative
Umsatzrendite (RoS)
8,3 %
⬇️ -5,8 ppt.



Lamborghini

Auslieferungen
10.747
⬆️ +0,6 %

Umsatzerlöse
in Mio. EUR
3.197
⬆️ +3,3 %

Operatives Ergebnis
in Mio. EUR
768
⬇️ -8,0 %

Operative
Umsatzrendite (RoS)
24,0 %
⬇️ -3,0 ppt.



Ducati

Auslieferungen
50.895
⬇️ -6,6 %

Umsatzerlöse
in Mio. EUR
925
⬇️ -7,8 %

Operatives Ergebnis
in Mio. EUR
52
⬇️ -43,1 %

Operative
Umsatzrendite (RoS)
5,6 %
⬇️ -3,5 ppt.



EU-Taxonomie

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

Audi A6 Sportback e-tron performance: Stromverbrauch (kombiniert): 15,9–14,0 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A;
 Audi A6 Avant e-tron performance: Stromverbrauch (kombiniert): 17,0–14,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A;
 Audi S6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,7–15,7 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A

Die Europäische Union (EU) legt den Fokus stark auf den Klimaschutz. Der „European Green Deal“ und das Ziel, bis zum Jahr 2050 klimaneutral zu werden, sind Ausdruck der großen Ambition und Rahmen für ein weitreichendes Maßnahmenpaket. Die sogenannte EU-Taxonomie stellt auf diesem Weg der EU einen zentralen Bestandteil des Maßnahmenpakets dar. Ihre Ziele: Kapitalströme in nachhaltige Investitionen umzulenken sowie Transparenz und Langfristigkeit in der Finanz- und Wirtschaftstätigkeit zu fördern. Hierfür legt die EU in der EU-Taxonomie-Verordnung (EU) 2020/852 und den zugehörigen erlassenen delegierten Rechtsakten, einschließlich der delegierten Verordnung (EU) 2026/73, die der Audi Konzern für die Berichterstattung über das Geschäftsjahr 2025 angewendet hat, Kriterien fest, um nachhaltiges Wirtschaften von Unternehmen einheitlich messbar und vergleichbar zu machen.

Die EU-Taxonomie geht dabei über den Aspekt des Klimaschutzes hinaus und verlangt zum Beispiel auch die Einhaltung sozialer Aspekte. Der Audi Konzern bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und beabsichtigt, bis 2050 bilanziell CO₂-neutral¹⁸ zu sein.

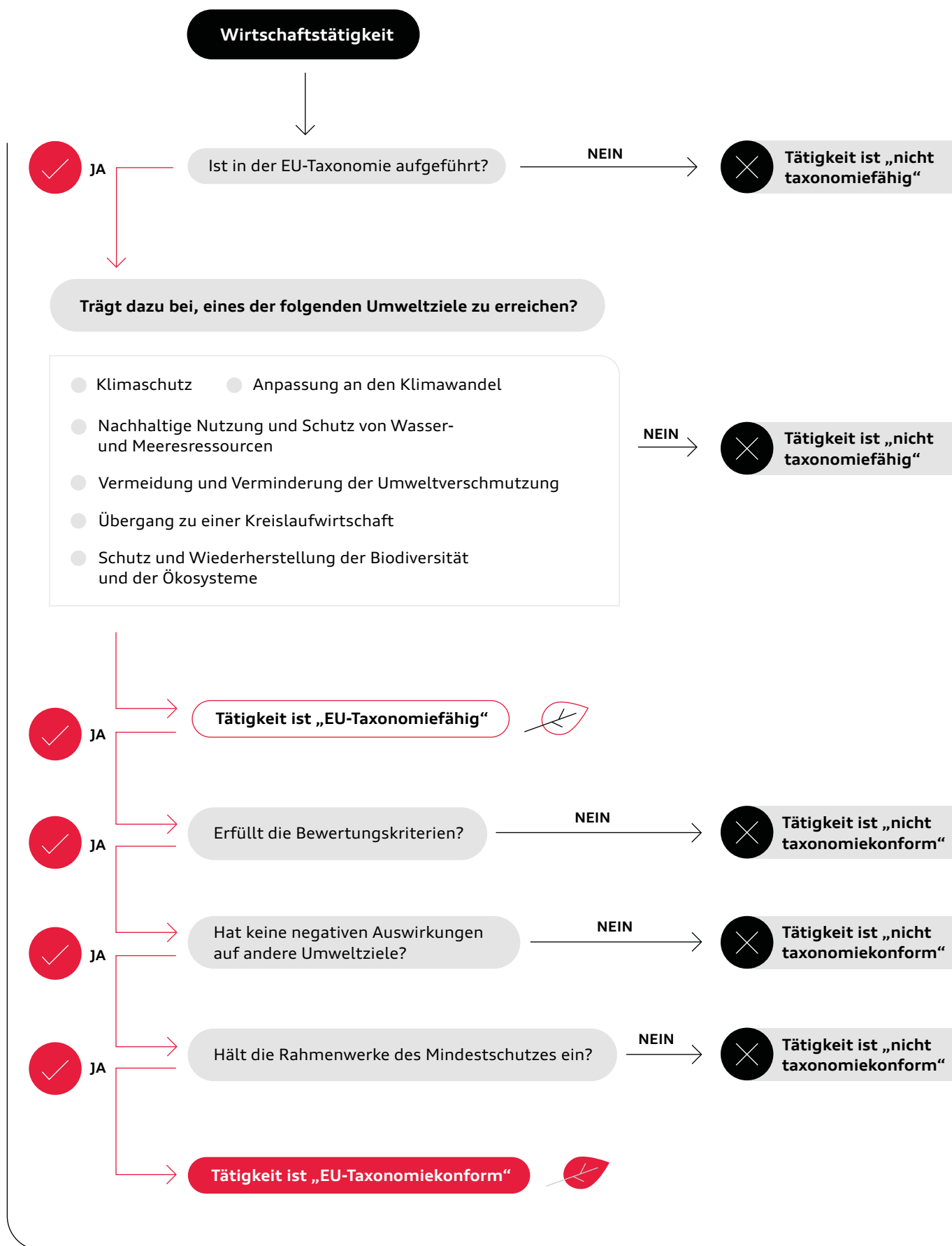
Freiwillige Berichterstattung des Audi Konzerns¹⁹

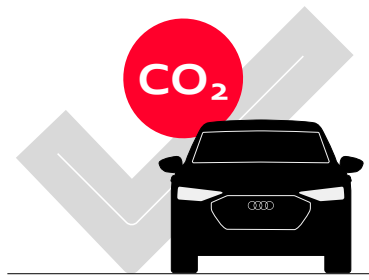
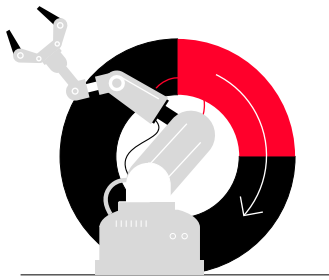
Der Audi Konzern ist im Volkswagen-Konzern vollkonsolidiert und daher von einer eigenständigen externen Berichtspflicht zur EU-Taxonomie befreit. Aus Transparenzgründen berichtet der Audi Konzern seit dem Geschäftsjahr 2021 freiwillig über die Kennzahlen der EU-Taxonomie, wodurch dem hohen Stellenwert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

¹⁸ 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, der Herstellung und des Recyclings 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 Kunden, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

¹⁹ Für detailliertere Informationen rund um die EU-Taxonomie lesen Sie auch den [Geschäftsbericht des Volkswagen-Konzerns](#) für das Jahr 2025.

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





1 Taxonomiefähigkeit

- > Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz
- > Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien
- > Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten

Das Geschäftsmodell des Audi Konzerns umfasst die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen und die damit in Verbindung stehenden Aktivitäten.

Im Sinne der EU-Taxonomie sind Aktivitäten in diesen Bereichen geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz durch den Ausbau sauberer oder klimaneutraler Mobilität zu erbringen. Innerhalb des Umweltziels Klimaschutz ordnet der Audi Konzern alle genannten Aktivitäten den Wirtschaftstätigkeiten „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie der Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ zu. Diese beziehen sich unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie auf alle produzierten Automobile und Motorräder und schließen die Originalteile mit ein. Durch die zweite Wirtschaftstätigkeit können auch Komponenten berücksichtigt werden, die eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen. Darunter fällt insbesondere der Verkauf von produzierten Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten von untergeordneter Bedeutung, die im Audi Konzernabschluss unter den Sonstigen Umsatzerlösen ausgewiesen werden, sind nach aktueller Einschätzung des Audi Konzerns keiner Wirtschaftstätigkeit zuzuordnen und gelten daher zunächst als nicht taxonomiefähig. Weitere Aktivitäten, die mit dem oben genannten fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und gemäß der Auffassung des Audi Konzerns ebenfalls diesen Wirtschaftstätigkeiten zuzuordnen sind, werden derzeit als nicht taxonomiefähig eingestuft. Letztlich war auf Basis der bisher durch die EU veröffentlichten Vorgaben nicht abschließend zu klären, unter welcher Wirtschaftstätigkeit sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen gewesen wären. Hierunter fallen insbesondere der ebenfalls unter den Sonstigen Umsatzerlösen ausgewiesene Verkauf von weiteren Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen und die lizenzierte Fertigung durch Dritte.

2 Erfüllung der Bewertungskriterien

- > CO₂-Emissionen der Fahrzeuge
- > BEV = 0 g/km CO₂ und PHEV < 50 g/km CO₂ bis 2025

Maßgebliche Kennzahl für die Erfüllung der Bewertungskriterien sind die CO₂-Emissionen der vom Audi Konzern produzierten Fahrzeuge. Aus diesem Grund wurden im fahrzeugbezogenen Geschäft die CO₂-Emissionen gemäß WLTP nach Modellen und Antriebsarten analysiert. So wurden aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, welche die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substantielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Bis zum 31. Dezember 2025 galt dabei ein Grenzwert von < 50 g/km CO₂ gemäß WLTP.

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

Audi Q4 e-tron, Audi e-tron²⁰ / Audi Q8 e-tron¹², Audi e-tron GT²¹, Audi Q6 e-tron und Audi A6 e-tron

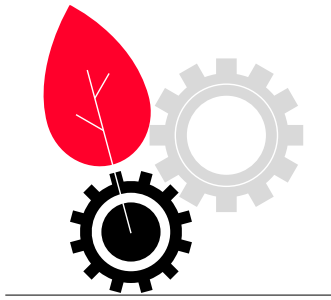
Darüber hinaus erfüllt ein Teil der Plug-in-Hybride (PHEV) des Audi Konzerns grundsätzlich die Bewertungskriterien.

Für Motorräder gilt für die Erfüllung der Bewertungskriterien bereits eine CO₂-Grenze von 0 g/km. Diese Vorgabe erfüllte kein Motorrad aus der Ducati Produktpalette.

¹² Audi Q8 e-tron: Fahrzeug wird nicht mehr als Neuwagen zum Kauf angeboten.

²⁰ Der Audi e-tron wird im Markt Deutschland nicht mehr als neuer Personenkraftwagen zum Kauf angeboten.

²¹ Audi e-tron GT: Stromverbrauch (kombiniert): 19,7–17,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A



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

- > **Keine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele**
- > **Zentrale Volkswagen-Prüfung: Anforderungen für vollelektrische Audi Modelle erfüllt**

Ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie müssen nicht nur zu mindestens einem der definierten Umweltziele beitragen, sondern dürfen auch keine negativen Auswirkungen auf die anderen Umweltziele haben. Die sogenannten DNSH-Kriterien (Do No Significant Harm) für wirtschaftliche Tätigkeiten legen die Anforderungen fest, die erfüllt werden müssen, um eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele auszuschließen. Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ für den Audi Konzern weitestgehend auf übergeordneter Ebene des Volkswagen-Konzerns analysiert. Dabei wurde für das fahrzeugbezogene Geschäft die jeweilige Analyse auf Ebene der einzelnen Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute oder künftig Audi Fahrzeuge gefertigt werden, welche die unter Schritt 2 genannten Bewertungskriterien erfüllen bzw. gemäß der Fünf-Jahres-Planung künftig erfüllen sollen. Im Geschäftsbericht des Volkswagen-Konzerns sind die wesentlichen Interpretationen und Analysen dargestellt, mit denen der Volkswagen-Konzern untersucht hat, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis der Bewertungen ist, dass die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr für die fahrzeugproduzierenden Standorte des Audi Konzerns sowie die dort gefertigten vollelektrischen Fahrzeuge und deren Komponenten erfüllt sind.

4 Mindestschutz (Minimum Safeguards)

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

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

Der Audi Konzern nimmt seine unternehmerische Menschenrechtsverantwortung an, bekennt sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen. Der Volkswagen-Konzern hat für alle Audi Konzerngesellschaften Risikobewertungen für den Bereich Menschenrechte durchgeführt und abgeschlossen.

Dies umfasst auch alle im Rahmen der DNSH-Kriterien überprüften Standorte. In dieser Risikoanalyse wurden die Ergebnisse und Risikobewertungen des Vorjahres berücksichtigt.

Für die im Rahmen der Analyse identifizierten Risiken erhielten die Gesellschaften risikospezifische Maßnahmen, die sie verpflichtend umsetzen mussten. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von Konzernseite laufend überwacht. Ergebnis der Bewertungen ist, dass die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllt wurden.

Kennzahlen des Audi Konzerns gemäß EU-Taxonomie²²

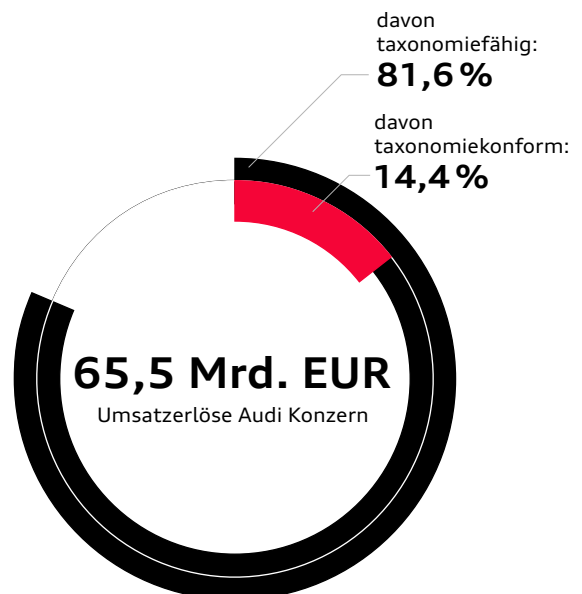


Audi Q6 SUV e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 19,3–15,6 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A

Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse des Audi Konzerns 2025 beliefen sich auf insgesamt 65,5 (64,5) Mrd. EUR (siehe Seite 38). Auf die Wirtschaftstätigkeiten „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ sowie „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ entfielen davon 53,4 (52,5) Mrd. EUR bzw. 81,6 (81,3) Prozent, die somit taxonomiefähig sind. Hierin enthalten sind im Wesentlichen die Umsatzerlöse aus Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus der Anschlussgarantie und aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft.

Davon erfüllten 9,4 (6,6) Mrd. EUR, das sind 14,4 (10,2) Prozent, die Bewertungskriterien. Aufgrund der Einhaltung der Kriterien zu DNSH und Mindestschutz ist dieser Anteil der Umsatzerlöse als taxonomiekonform zu klassifizieren.²³



²² Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und die bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht letztlich das Risiko, dass die als taxonomiekonform ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Die Interpretation des Audi Konzerns ist nachstehend dargestellt.

²³ Im Berichtsjahr lag der Fokus der DNSH-Prüfung auf den vollelektrischen Fahrzeugen (BEV) und zugehörigen Automobilkomponenten. Infolge der umfangreichen, geänderten Anforderungen konnte der Nachweis für PHEV nicht erbracht werden.

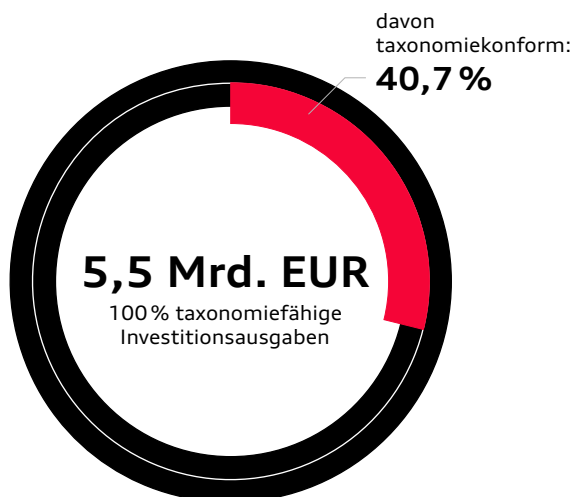
Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie umfassen die Zugänge zu Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie Vermieteten Vermögenswerten. Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben standen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“. Auf zunächst noch nicht berücksichtigte andere Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts (insbesondere Motoren, Aggregate und Teilelieferungen sowie Lizenzvergaben) entfallen keine wesentlichen eigens dafür getätigten Investitionsausgaben.

Im Geschäftsjahr 2025 beliefen sich im Audi Konzern die entsprechenden Werte bei den Zugängen auf

- > 3,0 (3,1) Mrd. EUR aus Sachanlagen
- > 2,5 (2,7) Mrd. EUR aus Immateriellen Vermögenswerten
- > 0,0 (0,1) Mrd. EUR aus Vermieteten Vermögenswerten

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben betrugen somit in Summe 5,5 (5,9) Mrd. EUR, was einem Anteil von 100 (100) Prozent entspricht. Die Investitionsausgaben in Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien einhalten, beliefen sich auf 2,2 (2,0) Mrd. EUR. Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes waren 2025 somit 40,7 (33,9) Prozent der gesamten Investitionsausgaben taxonomiekonform. Der prozentuale Anstieg ist im Wesentlichen auf gestiegene Investitionen in vollelektrische Fahrzeuge zurückzuführen.



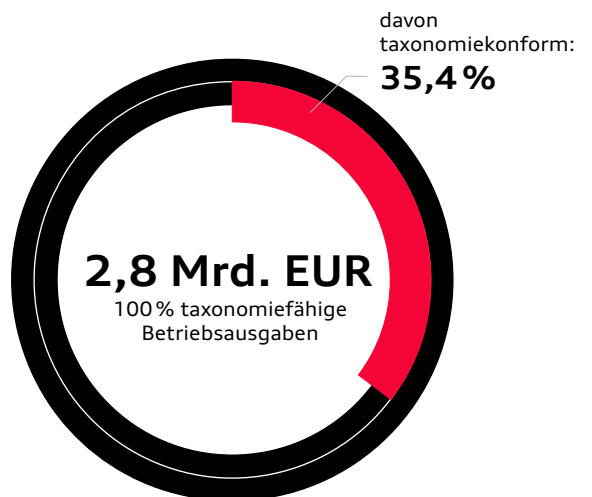
Betriebsausgaben

Die Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie umfassen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten und die Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen sowie kurzfristige Leasingverhältnisse. Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und wurden somit als taxonomiefähig klassifiziert.

An den gesamten Betriebsausgaben des Audi Konzerns waren

- > taxonomiefähige Betriebsausgaben: 2,8 (2,9) Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 100 (100) Prozent
- > taxonomiekonforme Betriebsausgaben: 1,0 (1,4) Mrd. EUR, das entspricht einem Anteil von 35,4 (46,0) Prozent

Der Rückgang der taxonomiekonformen Betriebsausgaben – sowohl absolut als auch anteilig – spiegelt dabei den aktuellen Produktlebenszyklus der Modellpalette wider.



Prognosebericht

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2026 voraussichtlich mit einer ähnlichen Dynamik wachsen wie im Berichtsjahr. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und auf dem Vorjahresniveau liegen.

Audi erwartet auch in 2026 ein anspruchsvolles Geschäftsjahr bei weiterhin volatilem und herausforderndem Umfeld.



Audi Q5 Sportback: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,7–5,8 l/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 198–148 g/km; CO₂-Klassen: G–E

Der Audi Konzern geht davon aus, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2026 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2025 ähnlichen Dynamik wachsen wird. Die nachlassende Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende graduelle Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sieht Audi weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten sowie in strukturellen Defiziten einzelner Länder. Die Wachstumsaussichten

werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie Unsicherheiten im Zusammenhang mit der wirtschaftspolitischen Ausrichtung der USA und der Zunahme geoökonomischer Maßnahmen, die geopolitische Spannungen weiter verschärfen können. Der Audi Konzern geht davon aus, dass die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Durchschnitt eine ähnliche und die Gruppe der Schwellenländer eine leicht niedrigere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr. ›

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

Der Audi Konzern erwartet, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2026 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen.

In Europa rechnet Audi für 2026 mit einem Neuzulassungsvolumen des Pkw-Gesamtmarktes leicht über dem Niveau des Berichtsjahres. Für den deutschen Pkw-Markt wird erwartet, dass das Volumen der Neuzulassungen auf dem Vorjahresniveau liegen wird.

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in den USA wird für 2026 mit einem Verkaufsvolumen leicht unter dem Niveau des Vorjahres gerechnet. Dabei dürften weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV- und Pick-up-Segmenten gefragt sein. Zudem ist zu erwarten, dass die Neuzulassungen vollelektrischer Fahrzeuge infolge der Neuausrichtung

der BEV-Förderung auf Bundesebene stark abnehmen werden. Weiterhin rechnet Audi damit, dass sich das Marktvolumen in China auf dem Niveau des Jahres 2025 bewegen wird. Dabei dürften zunehmend reichweitenstarke Plug-in-Hybridmodelle gefragt sein. Beeinträchtigungen können sich aus einer schwächer als erwartet verlaufenden wirtschaftlichen Erholung sowie aus der Verschärfung geopolitischer Spannungen ergeben. Insbesondere der volatile Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte – sofern sich keine Lösung abzeichnet – das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen weiter belasten.

Ausblick für 2026

Derzeit geht der Audi Vorstand – vorbehaltlich des erwarteten leichten Wachstums der Wirtschaft – von folgender Entwicklung der Spitzenkennzahlen für das Geschäftsjahr 2026 aus: Die Auslieferungen von Automobilen der Markengruppe Progressive an Kunden dürften zwischen 1,65 und 1,75 Mio. Fahrzeugen liegen. Der Audi Konzern erwartet Umsatzerlöse im Bereich von 63 bis 68 Mrd. EUR. Die Operative Umsatzrendite (RoS) wird voraussichtlich zwischen 6 und 8 Prozent liegen. Für den Netto-Cashflow rechnet der Audi Konzern mit einem Wert im Korridor von 3 bis 4 Mrd. EUR. Für das Geschäftsjahr 2026 wird zudem eine Investitionsquote¹ zwischen 11 und 13 Prozent prognostiziert. Die Prognose basiert auf der Annahme, dass die derzeit gültigen Zollsätze im internationalen Handel Bestand haben.

Erwartete Entwicklung der Spitzenkennzahlen des Audi Konzerns

	Ist 2025	Prognose 2026
Auslieferungen Automobile der Markengruppe Progressive an Kunden ²⁴	1,64 Mio. Automobile	zwischen 1,65 und 1,75 Mio. Automobile
Umsatzerlöse	65,5 Mrd. EUR	zwischen 63 und 68 Mrd. EUR
Operative Umsatzrendite (RoS)	5,1 %	zwischen 6 und 8 %
Netto-Cashflow	3,4 Mrd. EUR	zwischen 3 und 4 Mrd. EUR
Investitionsquote ¹	11,5 %	zwischen 11 und 13 %

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

²⁴ Darin enthalten sind ausgelieferte Audi Modelle, die von assoziierten Unternehmen in China lokal gefertigt und ausschließlich in China angeboten und verkauft wurden/werden, sowie Modelle der Marke AUDI, die in der strategischen Partnerschaft zwischen Audi und seinem chinesischen Partner SAIC entwickelt wurden und ausschließlich in China erhältlich sind.

Risiko- und Chancenbericht

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



Audi A6 Limousine: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,1–4,8 l/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 184–126 g/km; CO₂-Klassen: G–D

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

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

Der verantwortungsvolle, transparente Umgang des Audi Konzerns mit Risiken zeigt sich unter anderem in der Ausgestaltung ambitionierter Unternehmensziele unter umfassender Berücksichtigung von Rendite-Risiko-Betrachtungen. Diese sind sowohl innerhalb der Markengruppe Progressive als auch mit dem Volkswagen-Konzern synchronisiert. Das Interne Kontrollsystem (IKS) sichert ergänzend zum RMS die Einhaltung und Stabilität der Prozesse im Audi Konzern ab und wird kontinuierlich weiterentwickelt. Im IKS werden bereichsübergreifend zu allen wesentlichen risikobehafteten Geschäftsprozessen Kontrollaktivitäten erfasst. Im Rahmen einer jährlichen Stichprobe werden die erfassten Kontrollen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit überprüft.

Wirkungsweise des Risikomanagementsystems

Das Risikomanagementsystem des Audi Konzerns basiert auf dem international anerkannten Rahmenwerk des Committee of >

Sponsoring Organizations of the Treadway Commission (COSO). Dabei sind Risiken durch die jeweiligen Verantwortlichen zu identifizieren, zu bewerten und angemessen zu steuern. Eine transparente, sach- und zeitgerechte Kommunikation erfolgt an die jeweiligen Geschäftsbereichsverantwortlichen sowie an den Audi Vorstand. Alle Geschäftsbereiche und wesentlichen Tochtergesellschaften von Audi sind in das Risikomanagementsystem einbezogen, um der Erfüllung sowohl unternehmerischer als auch gesetzlicher Anforderungen Rechnung zu tragen. Ferner werden Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen in Bezug auf das Risikomanagement kontinuierlich beobachtet und entsprechend im RMS und zusätzlich auch im IKS des Unternehmens zeitnah umgesetzt.

Aufgaben des Risikomanagements

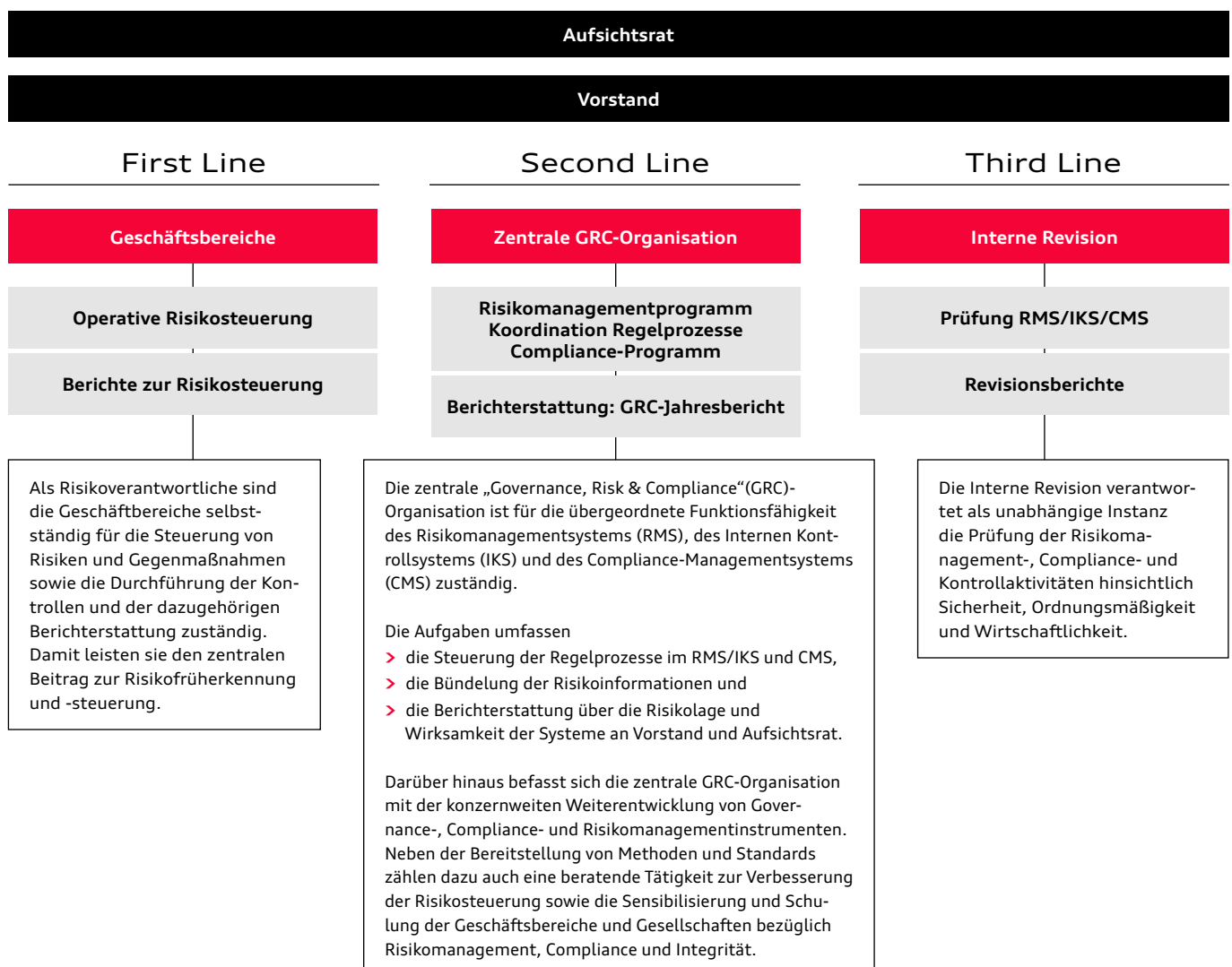
Das Zentrale Risikomanagement von Audi hat die Aufgabe, sicherzustellen, dass Risiken identifiziert, bewertet und transparent gemacht und unter Anwendung angemessener Risikosteuerungsinstrumente bestmöglich beherrscht werden. Die operative Risikolage wird grundsätzlich vierteljährlich über eine strukturierte Risikoabfrage im Rahmen des Risikoquartalsprozesses ermittelt. Zudem kommt gemäß dem COSO-Rahmenwerk

konzernweit der jährliche Standard-IKS-Prozess zum Einsatz. Dieser definiert entlang der gesamten Wertschöpfungskette risikoadäquate interne Kontrollen und überwacht deren Wirksamkeit. Die kontinuierliche Weiterentwicklung des RMS/IKS wird im Audi Konzern im Rahmen geschäftsbereichs- und gesellschaftsübergreifender Projekte gefördert. Auch die enge Verzahnung mit der finanziellen Unternehmensplanung und -steuerung sowie mit der Bilanzierung steht hierbei im Fokus. Aufgrund der hohen strategischen Relevanz ist das regulatorische Rahmenwerk zum RMS/IKS sowohl in einer internen Unternehmensrichtlinie der AUDI AG als auch in einer durch wesentliche Tochtergesellschaften umzusetzenden Markengruppenrichtlinie verankert.

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

Das Risikofrüherkennungssystem als Teil des RMS sowie das IKS bezogen auf die Rechnungslegung unterliegen der Prüfung durch den Konzernabschlussprüfer. ›

Das „Three Lines“-Modell





Audi Q6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 18,4–15,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A

Wirkungsweise des Chancenmanagements

Neben der effektiven Steuerung von Risiken gilt es bei allen langfristig wirkenden unternehmerischen Entscheidungen auch, Chancen zu erkennen und zu nutzen, um den nachhaltigen Erfolg des Audi Konzerns abzusichern. Das Chancenmanagement – das unter anderem Erlös- und Kostenoptimierungen sowie Produktverbesserungen enthält – ist in die operative Aufbau- und Ablauforganisation des Audi Konzerns integriert und orientiert sich eng an den strategischen Zielsetzungen. Dazu wird das internationale Umfeld kontinuierlich auf potenzielle Auswirkungen auf das Geschäftsmodell analysiert, um Trends und branchenbezogene Schlüsselfaktoren frühzeitig zu erkennen. Relevante Entwicklungen werden mithilfe von Szenarioanalysen im Detail betrachtet, woraus sich mögliche Auswirkungen auf den Audi Konzern ableiten lassen. Dabei sind auch die strategische Unternehmensplanung, die betroffenen Geschäftsbereiche und das Controlling einbezogen. Die langfristige Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit soll neben der Unternehmensstrategie unter anderem durch Effizienz- und Chanceninitiativen wie das Performance Program Next sowie fallbezogen durch Benchmarking abgesichert werden. Ergänzend leiten die Geschäftsbereiche laufend mittel- und kurzfristige Chancenpotenziale ab und operationalisieren diese.

Risiken und Chancen des Audi Konzerns

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

Wesentliche Risiken bestehen derzeit im Zusammenhang mit Zöllen auf Automobilimporte, wobei insbesondere die unsichere zukünftige Entwicklung von Zollsätzen für Importe aus Mexiko in die USA im Fokus steht. Zudem ergeben sich aus der weiterhin sehr herausfordernden lokalen Marktsituation in der Region

China Volumen- und Ergebnisrisiken. Darüber hinaus bestehen Projekt- und Terminrisiken in der Fahrzeugentwicklung, die in der Folge zu einem Verzug beim Anlauf neuer Modelle und zu damit einhergehenden finanziellen Belastungen führen können. Rechtliche Risiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik, mit potenziellen negativen Auswirkungen in 2026, liegen weiterhin vor, haben sich jedoch im Vergleich zu früheren Jahren deutlich abgeschwächt.

Grundsätzlich können sich zusätzlich allgemeine wirtschaftliche Risiken ergeben, die negative Auswirkungen auf das Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung haben könnten. Diese bestehen aus Sicht von Audi vor allem in einer weiteren Zunahme geopolitischer Spannungen. Auch Turbulenzen an den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten, zunehmend protektionistische Tendenzen sowie strukturelle Defizite können die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden.

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

Gesamtrisikosituation des Audi Konzerns

Die Gesamtrisikosituation des Audi Konzerns hat sich im Hinblick auf die Anzahl und die aggregierte Bewertung der Risiken gegenüber dem Vorjahr leicht verringert, auch aufgrund der Verarbeitung einiger Risiken in der aktuellen Planung. Nach den heute bekannten Informationen bestehen nach wie vor keine Risiken, die den Fortbestand des Audi Konzerns gefährden könnten. /

Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen die SDGs 8 und 9.



Mehr Informationen zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 132](#).



ESG

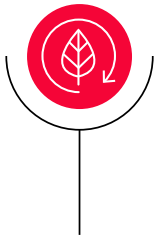
57 // Wesentlichkeitsanalyse

61 // Environmental

89 // Social

98 // Governance

Die 15 wesentlichsten Nachhaltigkeitsthemen



E

Environmental

**Klimawandel
und Energieeffizienz**

Seite 62

**Verminderung von
Umweltverschmutzung**

Seite 70

Wassermanagement

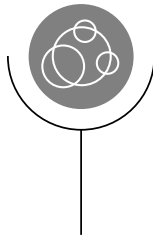
Seite 73

Biodiversität

Seite 77

**Ressourceneinsatz
und Kreislaufwirtschaft**

Seite 82



S

Social

**Unternehmenskultur
und Chancengleichheit**

Seite 90

**Verantwortung
in der Lieferkette**

Seite 93

**Faire Arbeitsbedingungen
und moderne Arbeitsformen**

audi.com

**Arbeits- und
Gesundheitsschutz**

audi.com

**Verantwortungsbewusste
Digitalisierung**

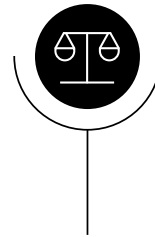
audi.com

Fahrzeugsicherheit

audi.com

**Gesellschaftliches
Engagement**

audi.com



G

Governance

**Nachhaltige
Unternehmensentwicklung**

Seite 99

**Nachhaltige
Unternehmensführung**

audi.com

Compliance und Integrität

audi.com

Die Wesentlichkeitsanalyse der AUDI AG

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

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

Seit 2024 regelt die Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) die Pflicht zur Nachhaltigkeitsberichterstattung für Unternehmen in der EU.¹ Diese sollen in ihren Lageberichten detaillierte nichtfinanzielle Informationen aus den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance zur Verfügung stellen. Die CSRD gibt den regulatorischen Rahmen für diese Berichterstattung vor. Die zu berichtenden Inhalte und die Berichtsstruktur werden durch die European Sustainability Reporting Standards (ESRS) definiert. Wie auch beim finanziellen Reporting sollten sich Nachhaltigkeitsberichte auf aussagekräftige Informationen und Themen konzentrieren, die für Stakeholder² relevant und bewertbar sind. Diese Eingrenzung wird als „Wesentlichkeit“ bezeichnet.

Audi veröffentlicht freiwillig einen Bericht, der finanzielle und ESG-Aspekte kombiniert. Der Audi Report orientiert sich an der europäischen CSRD, bildet insbesondere die darin geforderten ESG-Kennzahlen ab und berichtet entlang der wesentlichen Themen nach CSRD.

Doppelte Wesentlichkeitsanalyse für mehr Transparenz

Zur Bestimmung dieser Themen dient die Wesentlichkeitsanalyse, die Audi bereits seit zwölf Jahren durchführt. Sie schafft im Kontext der Nachhaltigkeit Transparenz zu relevanten ESG-Themen. 2024 hat Audi das Konzept der „doppelten Wesentlichkeit“ eingeführt, wie sie die CSRD fordert. Das Prinzip leitet ein Unternehmen dazu an, die Wesentlichkeit von Nachhaltigkeitsthemen aus zwei Perspektiven zu betrachten. Durch die Inside-Out-Perspektive (Impact Materiality) ermittelt das Unternehmen, welche tatsächlichen und potenziellen positiven und negativen Auswirkungen sein unternehmerisches Handeln auf verschiedene Nachhaltigkeitsthemen hat. Die Outside-In-Perspektive (Financial Materiality) ermittelt Chancen und Risiken von Nachhaltigkeitsthemen für die finanzielle Entwicklung des Unternehmens.

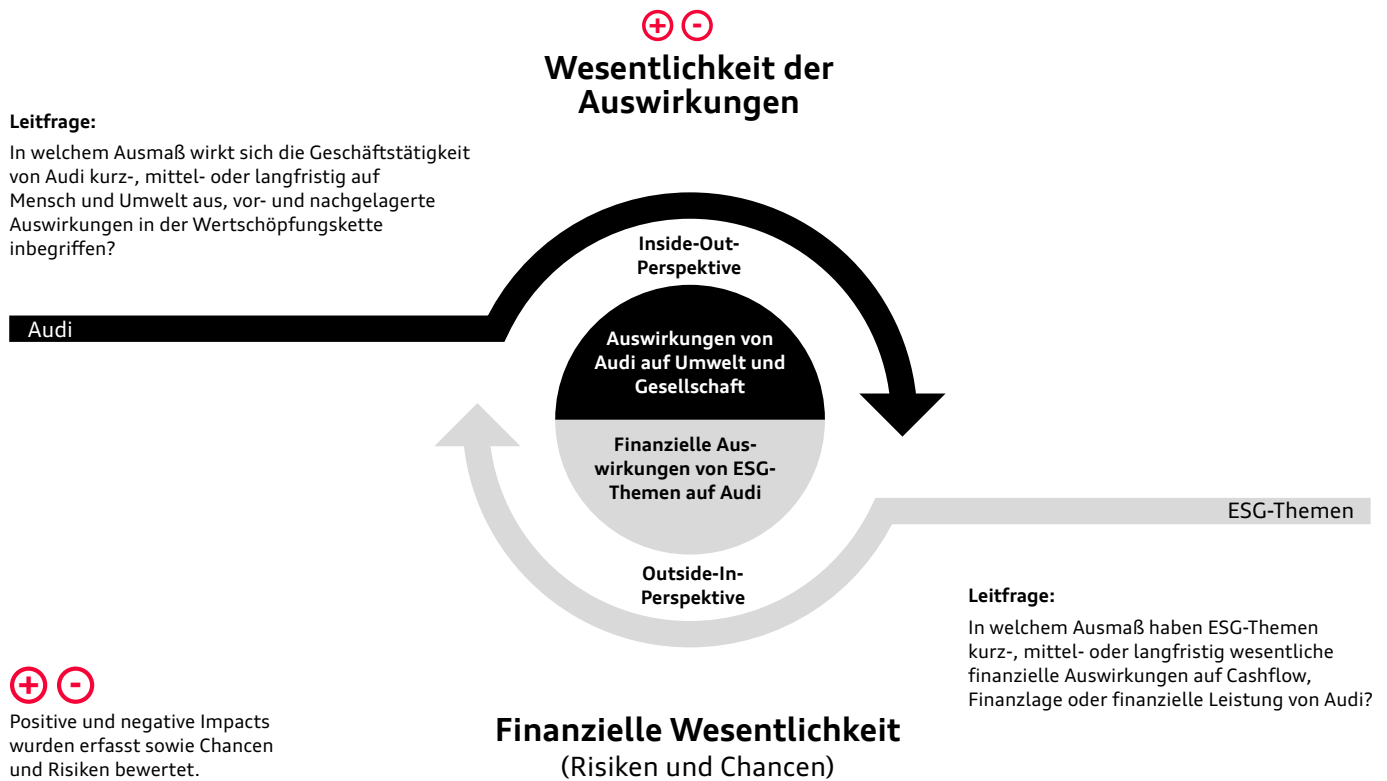
Audi setzt die doppelte Wesentlichkeitsanalyse als strategisches Instrument ein. Sie leistet einen Beitrag für die regelmäßige Überprüfung von Zielen sowie den Einsatz von Ressourcen und damit für die Weiterentwicklung des Unternehmens. Sie hilft, die Wechselwirkung von wirtschaftlichem Erfolg und nachhaltigem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

Aktualisierung der Wesentlichkeitsanalyse

Im Berichtsjahr wurde die 2024 durchgeführte Wesentlichkeitsanalyse von Audi teilweise angepasst. Die Vorgaben des Volkswagen-Konzerns sowie die ESRS dienten der Analyse als inhaltliche Leitlinien. Die ESRS gliedern sich in 37 Subthemen. Diese bilden die Basis für die Wesentlichkeitsanalyse des Unternehmens. Darüber hinaus erfolgte 2024 ein Abgleich mit Themen, die bei Wettbewerbern, im Volkswagen-Konzern sowie in externen ESG-Rahmenwerken und ESG-Ratings als relevant erachtet werden. ➤

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

² Als Stakeholder – oder auch wesentliche Anspruchsgruppen – versteht Audi alle internen und externen Personengruppen, die von den unternehmerischen Tätigkeiten direkt oder indirekt betroffen sind. Die Identifikation der jeweiligen Stakeholder basiert grundsätzlich auf deren Expertise sowie den Möglichkeiten ihrer Einflussnahme auf Audi. Bei den Stakeholdern unterscheidet Audi verschiedene Anspruchsgruppen: Kunden, Analysten und Investoren, Presse und Medien, Geschäftspartner, Mitarbeitende, Anwohner und Nachbarn, Politik und Verbände sowie Organisationen von Arbeitnehmenden, den wissenschaftlichen Bereich und Nachhaltigkeitsexperten sowie zivilgesellschaftliche Organisationen (NGOs) und weitere sonstige Gruppen. Die Grundlage für die Ermittlung und Auswahl der Stakeholder sind der Stakeholder Engagement Standard AccountAbility 1000 (AA1000SES) und dessen Prinzipien Inklusivität, Wesentlichkeit und Reaktivität.



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

Daraus wurden zwei zusätzliche, über die ERS hinausgehende Themen abgeleitet: Das Thema „Nachhaltige Unternehmensentwicklung“ wurde im Rahmen der Experteninterviews als wesentlich eingestuft und „soziales Engagement“ wurde in Angleichung an die Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen-Konzerns auch für die AUDI AG als wesentliches Thema aufgenommen. Insgesamt unterzog das Unternehmen folglich 39 Themen einer genaueren Bewertung.

In einem weiteren Schritt führte die AUDI AG 2024 Stakeholder-Interviews³ durch. Die Auswertung der Interviews ergab

für jedes Thema potenzielle positive und negative Auswirkungen der Geschäftstätigkeit von Audi auf Umwelt und Gesellschaft (Impact Materiality) und zusätzlich Chancen und Risiken für das Unternehmen (Financial Materiality). Anhand der Impact Materiality und der Financial Materiality ließen sich die 39 Themen als wesentlich oder nicht wesentlich für das Unternehmen klassifizieren. Interne Experten haben diese Ergebnisse 2025 erneut überprüft und danach die Themen leicht angepasst.

Im Berichtsjahr bestätigte Audi die bereits 2024 als wesentlich eingestuften Themen –

mit Ausnahme von „Auswirkungen auf die Artenvielfalt“ und „Auswirkungen auf den Umfang und Zustand von Ökosystemen“. Diese Themen wurden auf Basis der Risikobewertung der internen Experten und in Angleichung an die Wesentlichkeitsanalyse des Volkswagen-Konzerns als „nicht wesentlich“ klassifiziert. Zusätzlich wurden die neuen Themen „Bodenverschmutzung“ und „Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften“ als wesentlich für die AUDI AG eingestuft. Das Unternehmen stimmte anschließend die Bewertung der Themen mit dem Volkswagen-Konzern ab.

³ Für die Stakeholder-Interviews hat das Unternehmen 2024 insgesamt elf relevante Stakeholder-Gruppen identifiziert, anhand der Dimensionen „Einfluss der Stakeholder auf das Unternehmen“ und „Abhängigkeit der Stakeholder vom Unternehmen“ priorisiert und dann qualitative Einzelinterviews durchgeführt.

Die wesentlichen Themen im Überblick

Der Audi Report und die Unternehmenswebsite [audi.com](https://www.audi.com) decken die als wesentlich eingestuften Themen in folgenden Kapiteln ab:

	Wesentliche Themen	Wesentliche Unterthemen	Berichterstattung von Audi
E	Klimawandel	> Anpassung an den Klimawandel > Klimaschutz > Energie	Klimawandel und Energieeffizienz
	Umweltverschmutzung	> Luftverschmutzung > Bodenverschmutzung > Besonders besorgniserregende Stoffe > Mikroplastik	Verminderung von Umweltverschmutzung
	Wasser- und Meeresverschmutzung	> Wasserverschmutzung > Wasser	Wassermanagement
	Biodiversität und Ökosysteme	> Direkte Ursachen des Biodiversitätsverlusts > Auswirkungen und Abhängigkeiten von Ökosystemdienstleistungen	Biodiversität
	Kreislaufwirtschaft	> Ressourcenzuflüsse einschließlich Ressourcennutzung > Ressourcenabflüsse im Zusammenhang mit Produkten und Dienstleistungen > Abfälle	Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft
S	Arbeitskräfte des Unternehmens	> Arbeitsbedingungen > Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Sonstige arbeitsbezogene Rechte	Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen Arbeits- und Gesundheitsschutz Unternehmenskultur und Chancengleichheit
	Arbeitskräfte in der Wertschöpfungskette	> Arbeitsbedingungen > Gleichbehandlung und Chancengleichheit für alle > Sonstige arbeitsbezogene Rechte	Verantwortung in der Lieferkette
	Betroffene Gemeinschaften	> Wirtschaftliche, soziale und kulturelle Rechte von Gemeinschaften > Unternehmensspezifisch: Corporate Citizenship	Verantwortung in der Lieferkette Gesellschaftliches Engagement
	Verbraucher und Endnutzer	> Informationsbezogene Auswirkungen für Verbraucher und/oder Endnutzer > Persönliche Sicherheit von Verbrauchern und/oder Endnutzern	Verantwortungsbewusste Digitalisierung Fahrzeugsicherheit
G	Unternehmensführung	> Unternehmenskultur	Nachhaltige Unternehmensführung
		> Schutz von Hinweisgebern > Politisches Engagement und Lobbytätigkeiten > Korruption und Bestechung	Compliance und Integrität
		> Management der Lieferantenbeziehungen	Verantwortung in der Lieferkette
		> Unternehmensspezifisch: Nachhaltige Unternehmensentwicklung	Nachhaltige Unternehmensentwicklung



**62 // Klimawandel und
Energieeffizienz**

**70 // Verminderung von
Umweltverschmutzung**

73 // Wassermanagement

77 // Biodiversität

**82 // Ressourceneinsatz und
Kreislaufwirtschaft**



Klimawandel und Energieeffizienz

Bis spätestens 2050¹ möchte der Audi Konzern über die gesamte Wertschöpfungskette bilanzielle CO₂-Neutralität² erreichen. Bereits seit dem 1. Januar 2025 fertigen alle Audi Produktionsstandorte³ bilanziell CO₂-neutral².



Ziele für nachhaltige Entwicklung



Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen die SDGs 7, 9 und 13. Mehr Informationen zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 132](#).

¹ Der Transformationspfad von Audi auf dem Weg zur bilanziellen CO₂-Neutralität sieht klar definierte Zwischenziele vor, die maßgeblich von der Marktentwicklung sowie dem Tempo des Ausbaus der Elektromobilität abhängen. Aufgrund volatiler Märkte sowie der unsicheren wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen ist es derzeit nicht möglich, belastbare Aussagen zu Zwischenzielen bis zum Jahr 2050 zu treffen.

² 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, der Herstellung und des Recyclings 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 Kunden, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

³ Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.

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

Das Unternehmen bekennt sich zum Pariser Klimaschutzabkommen und dessen Zielen. Audi ist Mitglied im United Nations Global Compact (UNGC), der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung, und treibt in diesem Rahmen die Umsetzung der UN-Nachhaltigkeitsziele (Sustainable Development Goals, SDGs) voran. Die Dekarbonisierung der gesamten Wertschöpfungskette ist fester Bestandteil der Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ und des Umweltleitbildes „goT0zero“ des Volkswagen-Konzerns. Die hierfür definierten Zielvorgaben orientieren sich dabei an den Vorgaben der ScienceBased Targets initiative (SBTi). Diese Initiative entwickelt für verschiedene Sektoren wissenschaftlich fundierte Klimapfade, um die Ambitionen des Pariser Klimaabkommens messbar zu machen und sektorspezifisch umzusetzen. Für die operativen Emissionen (Scope 1 und 2) des Volkswagen-Konzerns gilt ein SBTi-konformer 1,5-Grad-Zielpfad, der bereits erfolgreich validiert wurde. Für die Emissionen in der Nutzungsphase (Scope 3) verfolgt der Konzern – entsprechend den derzeitigen Vorgaben der SBTi – ein 2-Grad-Reduktionsziel. Ein belastbarer Klimatransitionspfad konnte von diesen Zielen bisher nicht abgeleitet werden. Gründe dafür sind veränderte politische und wirtschaftliche Rahmenbedingungen sowie volatile Märkte. Darüber hinaus gibt es aktuell keine finalen SBTi-Anforderungen für eine belastbare Ableitung eines 1,5-Grad-Klimatransitionspfades. Insbesondere die Anforderungen für die Scope-3-Emissionen sind unklar. Diese hängen maßgeblich vom Absatz batterieelektrischer Fahrzeuge ab und können nur bedingt durch den Volkswagen-Konzern beeinflusst werden.

Audi strebt danach, die Auswirkungen der eigenen Produkte, Dienstleistungen, Prozesse und Produktionsanlagen auf die Umwelt fortlaufend zu reduzieren sowie deren Energieverbrauch zu optimieren. Dies wird in der Grundsatzerklärung zur gemeinsamen Unternehmenspolitik der AUDI AG deutlich. Sie gilt für alle Produkte, Dienstleistungen und Tätigkeiten des Unternehmens. Der Audi Code of Conduct identifiziert für die Beschäftigten des Audi Konzerns den Umweltschutz als eines der zentralen Themen der Organisation. Audi verpflichtet auch seine Lieferanten – unter



Umwelterklärungen der Audi Standorte Ingolstadt und Neckarsulm für 2025

anderem durch den Code of Conduct für Geschäftspartner –, geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um Luftemissionen, die eine Gefährdung für Umwelt und Gesundheit darstellen, einschließlich THG-Emissionen, zu reduzieren. Das Umwelt-Compliance-Management-System identifiziert, bewertet und steuert im Rahmen des Umweltmanagements Umweltrisiken und stellt so die Einhaltung der Vorgaben des Audi Umweltschutzes sicher. In ihren Umwelterklärungen berichtet die AUDI AG jährlich über kontinuierliche Verbesserungen im Umweltmanagement.

THG-Emissionen entlang der gesamten Wertschöpfungskette reduzieren

THG-Emissionen entstehen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Diese lässt sich in fünf Phasen unterteilen: Lieferkette, Produktion, Logistik, Nutzungsphase und End-of-Life. Um eine wirkungsvolle Dekarbonisierung zu erzielen, strebt Audi die Reduktion der THG-Emissionen in allen Phasen der Wertschöpfungskette an. Bis spätestens 2050¹ möchte der Audi Konzern über die gesamte Wertschöpfungskette bilanzielle CO₂-Neutralität² erreichen. Der Fortschritt wird mit dem Dekarbonisierungsindex (DKI)⁴ gemessen. Dies erfolgt sowohl für die einzelnen Marken des Volkswagen-Konzerns als auch für den Konzern als Ganzes.

Der DKI⁴ ist eine strategische Messgröße auf dem Weg zur bilanziellen CO₂-Neutralität². Audi ermittelt mithilfe des DKI⁴, angegeben in Tonnen CO₂e⁵ pro Fahrzeug, die durchschnittlichen

¹ Der Transformationspfad von Audi auf dem Weg zur bilanziellen CO₂-Neutralität sieht klar definierte Zwischenziele vor, die maßgeblich von der Marktentwicklung sowie dem Tempo des Ausbaus der Elektromobilität abhängen. Aufgrund volatiler Märkte sowie der unsicheren wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen ist es derzeit nicht möglich, belastbare Aussagen zu Zwischenzielen bis zum Jahr 2050 zu treffen.

² 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, der Herstellung und des Recyclings 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 Kunden, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

³ Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.

⁴ Der interne Dekarbonisierungsindex (DKI) ist ein Key Performance Indicator (KPI), mit dem der Volkswagen-Konzern die CO₂-Emissionen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette bilanziert und steuert. Dieser beschreibt die durchschnittlichen Emissionen (gemessen in CO₂-Äquivalenten) entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios in den Regionen Europa (EU 27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (FBU, Fully Built Up) und USA und wird in Tonnen CO₂-Äquivalente pro Fahrzeug angegeben. Der DKI beinhaltet die direkten und indirekten Emissionen, die an den einzelnen Produktionsstandorten entstehen (Scope 1 und 2), sowie weitere direkte und indirekte Emissionen, die innerhalb des Lebenszyklus der Audi Fahrzeuge anfallen (Scope 3). Die Nutzungsphase, als Teil der Lebenszyklen der Audi Fahrzeuge, wird hierbei über 200.000 Kilometer und unter Bezugnahme gesetzlicher Vorgaben zu Flottenwerten in den Vertriebsregionen berechnet. Die CO₂-Intensität des Ladestroms für die elektrifizierten und teilelektrischen Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis regionsspezifischer Strommische berechnet. Als Grundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen dienen verifizierte Fahrzeug-Ökobilanzen (nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044, siehe Umweltbilanzen: Dokumente & Policies | audi.com).

⁵ CO₂-Äquivalente (CO₂e) sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung von verschiedenen Treibhausgasen. Hierbei werden die Treibhausgasemissionen in CO₂-Äquivalente umgerechnet und zusammengefasst.

Emissionen von CO₂ und CO₂e⁵ über den gesamten Lebenszyklus des aktuellen Portfolios in den Kernregionen⁶. Der DKI⁴ beinhaltet sowohl die direkten und indirekten THG-Emissionen der einzelnen Produktionsstandorte³ (Scope 1⁷ und 2⁸) als auch alle weiteren direkten und indirekten THG-Emissionen im Lebenszyklus der Fahrzeuge (Scope 3⁹).

Der Audi Konzern hat als ein wesentliches Zwischenziel die Reduzierung des DKI um 30 Prozent bis 2025 gegenüber dem Basisjahr 2015 festgelegt. Trotz intensiver Bemühungen wurde das DKI-Ziel für 2025 nicht erreicht. Ein wesentlicher Grund war der Marktanteil elektrifizierter Fahrzeuge, der unter den Prognosen lag und somit die Zielerreichung beeinträchtigte. Dennoch hält der Audi Konzern am langfristigen DKI-Zielpfad fest. Die Transformation hin zur Elektromobilität bleibt ein zentraler Hebel auf dem Weg zur bilanziellen CO₂-Neutralität². Ihre Dynamik wird dabei wesentlich von wirtschaftlichen und politischen Rahmenbedingungen mitbestimmt. Weitere Informationen zum DKI finden Sie in der Audi [Umwelterklärung](#).

Zielwerte für den DKI⁴ sind für die Mitglieder des Vorstands der AUDI AG, das Management und alle außertariflich Beschäftigten vergütungsrelevant. Das Unternehmen unterstreicht damit die Relevanz von THG-Reduktionsmaßnahmen.

Einen Ansatzpunkt für die Identifikation von Reduktionspotenzialen der Umweltwirkungen von Fahrzeugen bietet die [Lebenszyklusanalyse](#)¹⁰, auch Ökobilanz oder Umweltbilanz (engl.: Life Cycle Assessment, LCA) genannt. Dabei werden die Umweltauswirkungen ausgewählter Fahrzeuge über den gesamten Lebenszyklus (Cradle-to-Grave) betrachtet. Die Schritte entlang der Wertschöpfungskette eines jeden Bauteils werden in der generischen Umweltbilanz berücksichtigt. Diese Analyse macht die Umweltauswirkungen der Modelle über deren gesamten Lebenszyklus hinweg transparent. Mit ihr lassen sich THG-Reduktionsmaßnahmen und Optimierungspotenziale innerhalb des gesamten Lebenszyklus identifizieren, bewerten und umsetzen.

Die AUDI AG stellt mit dem Prozess für „freiwillige, selbstverpflichtende Umweltziele im Fahrzeugprojekt“ die Einhaltung selbst gesetzter Umweltziele sicher. Seit 2024 werden CO₂-Grenzwerte für die Lieferkette der Fahrzeuge festgelegt und auf Material- und Bauteilebene gemeinsam mit Lieferanten definiert. Die Grenzwerte beziehen sich auf alle CO₂-Emissionen, die während der Herstellung anfallen. Diese Vorgaben sind im Vergabeprozess verpflichtend – eine Auftragsvergabe ohne Zusage zur Erfüllung der CO₂-Ziele ist ausgeschlossen. Weitere Informationen dazu finden Sie im Kapitel „[Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft](#)“.

Phase 1: Dekarbonisierung der Lieferkette

Die AUDI AG nutzt Potenziale in der eigenen Lieferkette, um die Dekarbonisierungsziele entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu erreichen. CO₂-Emissionen entstehen in der Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen sowie der Herstellung von Komponenten. Sie haben einen wesentlichen Anteil am CO₂-Fußabdruck eines Fahrzeugs. Unter anderem durch die fortschreitende Elektrifizierung des Audi Fahrzeugportfolios steigt beispielsweise der Anteil der THG-Emissionen in der Lieferkette an.¹¹ Audi arbeitet gemeinsam mit seinen Zulieferunternehmen an der Umsetzung von CO₂-Reduktionsmaßnahmen – etwa durch den Einsatz von CO₂-ärmeren Prozessen, Sekundärmaterialien oder erneuerbaren Energien – und schafft so die Grundlage für eine konsequente Dekarbonisierung der Lieferkette.

Bereits früh im Produktentstehungsprozess adressiert Audi zentrale CO₂-Einsparpotenziale und definiert verbindliche Umwelt- und CO₂-Ziele für Fahrzeugprojekte. Diese Vorgaben werden systematisch auf Material- und Komponentenebene heruntergebrochen und sind fester Bestandteil der Beschaffungsprozesse: 2018 wurde das [Audi CO₂-Programm](#) ins Leben gerufen. Es identifiziert gemeinsam mit Zulieferunternehmen CO₂-Reduktionsmaßnahmen und Optimierungspotenziale entlang des gesamten Herstellungsprozesses von Materialien und Bauteilen. Anhand von sogenannten CO₂-Hotspots werden im

² 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, der Herstellung und des Recyclings 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 Kunden, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

³ Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.

⁴ Der interne Dekarbonisierungsindex (DKI) ist ein Key Performance Indicator (KPI), mit dem der Volkswagen-Konzern die CO₂-Emissionen entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette bilanziert und steuert. Dieser beschreibt die durchschnittlichen Emissionen (gemessen in CO₂-Äquivalenten) entlang des gesamten Lebenszyklus des Audi Pkw-Portfolios in den Regionen Europa (EU 27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (FBU, Fully Built Up) und USA und wird in Tonnen CO₂-Äquivalente pro Fahrzeug angegeben. Der DKI beinhaltet die direkten und indirekten Emissionen, die an den einzelnen Produktionsstandorten entstehen (Scope 1 und 2), sowie weitere direkte und indirekte Emissionen, die innerhalb des Lebenszyklus der Audi Fahrzeuge anfallen (Scope 3). Die Nutzungsphase, als Teil der Lebenszyklen der Audi Fahrzeuge, wird hierbei über 200.000 Kilometer und unter Bezugnahme gesetzlicher Vorgaben zu Flottenwerten in den Vertriebsregionen berechnet. Die CO₂-Intensität des Ladestroms für die elektrifizierten und teilelektrischen Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis regionsspezifischer Strommixe berechnet. Als Grundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recyclingemissionen dienen verifizierte Fahrzeug-Ökobilanzen (nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044, siehe Umweltbilanzen: [Dokumente & Policies | audi.com](#)).

⁵ CO₂-Äquivalente (CO₂e) sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung von verschiedenen Treibhausgasen. Hierbei werden die Treibhausgasemissionen in CO₂-Äquivalente umgerechnet und zusammengefasst.

⁶ Kernregionen = Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (FBU, Fully Built Up) und USA

⁷ Scope 1: 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. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 1 nach dem GHG-Protokoll.

⁸ Scope 2: Indirekte CO₂-Emissionen. Diese Kenngröße erfasst die CO₂-Emissionen, die bei der Herstellung von bezogener Energie (Strom, Wärme, Kälte) entstehen. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 2 nach dem GHG-Protokoll.

⁹ In Scope 3 wird unterschieden zwischen vorgelagerten und nachgelagerten Aktivitäten. Als vorgelagert werden zum Beispiel die Emissionen bezeichnet, die aufseiten der Zulieferbetriebe entstehen (von der Herstellung des Produkts aus Rohstoffen bis zur Anlieferung zu Audi, sog. Wiege bis Werk). Auch Dienststreifen und produzierte Abfälle zählen zu dieser Scope-Kategorie. Nachgelagert sind beispielsweise Emissionen aus Transporten von verkauften Produkten und solche, die in der Nutzungsphase der verkauften Güter bei den Endkunden entstehen.

¹⁰ Audi erstellt zum Produktionsstart eines neuen Fahrzeugmodells eine Lebenszyklusanalyse, auch Ökobilanz oder Umweltbilanz (engl.: Life Cycle Assessment, LCA) genannt. Dies ist eine gemäß der internationalen Normenreihe ISO 14040 ff. genormte, systematische Analyse der Umweltwirkungen eines Produkts während des gesamten Lebensweges. Der Lebenszyklus erfasst dabei alle Belastungen, die von den benötigten Rohstoffen über die Logistik bis hin zur Produktion, vom ersten bis zum letzten Kilometer auf der Straße, von der Abmeldung bis zum Recycling auftreten.

¹¹ Während sich im Lebenszyklus eines Audi Modells mit Verbrennungsmotor im Durchschnitt circa 20 Prozent der THG-Emissionen auf die Herstellung, also die Phasen Lieferkette, Produktion und Logistik belaufen (vorausgesetzt wird eine Produktion in der EU) und schätzungsweise 80 Prozent auf die Nutzungsphase, verlagert sich das Verhältnis bei Audi BEV-Modellen (Battery Electric Vehicle). Hier fallen im Durchschnitt schätzungsweise 50 Prozent der THG-Emissionen in der Herstellung an (vorausgesetzt wird eine Produktion in der EU) und circa 50 Prozent in der Nutzungsphase (vorausgesetzt wird hier der durchschnittliche Strommix in der EU). Nicht zuletzt aus diesem Grund muss auch die CO₂-Bilanz in der Lieferkette verbessert werden.

Unternehmen bestimmte Materialien oder Bauteile identifiziert, bei denen mit den höchsten Einsparpotenzialen gerechnet werden kann. Bei einem Elektrofahrzeug ist beispielsweise die Hochvoltbatterie der größte Emissionstreiber, gefolgt von Aluminium- und Stahlbauteilen. Alle Komponenten aus diesen drei Bereichen sind in der Regel für annähernd 70 Prozent des CO₂-Fußabdrucks in der Lieferkette eines E-Fahrzeugs verantwortlich.

Audi beabsichtigt, zukünftig den Anteil von Rohstoffkreisläufen und den Einsatz von Rezyklaten in Fahrzeugprojekten zu erhöhen. Ein Beispiel dafür ist der Aluminium Closed Loop, welcher seit 2017 implementiert ist. Aluminiumblechverschnitte, die im Presswerk anfallen, gehen direkt an die Lieferbetriebe zurück. Diese recyceln sie zu Aluminiumblechen gleicher Qualität, die Audi anschließend wieder in der Fertigung verwendet. Gegenüber der Fertigung von Primäraluminium wird der Energiebedarf dabei um bis zu 95 Prozent reduziert. Damit einher geht eine Reduktion der CO₂-Emissionen. Die Presswerke an den Audi Standorten Ingolstadt, Neckarsulm und Győr sowie der Standort Münchsmünster sind an den Aluminium Closed Loop angebunden. Darüber hinaus belegt die Rezertifizierung der Standorte Ingolstadt, Neckarsulm und Győr den verantwortungsvollen Umgang mit Aluminium: Das Zertifikat „Chain of Custody“ der Aluminium Stewardship Initiative wurde 2024 ein weiteres Mal verliehen. Zudem hat Audi 2025 erneut das Zertifikat für den „Performance Standard“ erreicht. Allein 2025 wurden mit dem Aluminium-Closed-Loop-Prozess und weiteren Maßnahmen – wie beispielsweise dem Einsatz CO₂e⁵-reduzierter Materialien oder der Nutzung von Strom aus erneuerbaren Energien bei der Fertigung von Hochvoltbatteriezellen – in der Lieferkette bilanziell circa 500.000 Tonnen CO₂e⁵ vermieden.

Phase 2: Dekarbonisierung der Produktion

Das Umweltprogramm Mission:Zero bündelt sämtliche Initiativen von Audi zur Reduzierung des ökologischen Fußabdrucks in der Produktion und Logistik. Es besteht aus vier Handlungsfeldern: Wassernutzung, Biodiversität, Ressourceneffizienz und Dekarbonisierung. Das Ziel des Handlungsfeldes Dekarbonisierung, ab dem 1. Januar 2025 an allen Audi Produktionsstandorten³ bilanziell CO₂-neutral² zu fertigen, wurde erreicht, nachdem seit dem 1. Januar 2025 auch die Werke in Neckarsulm (Deutschland) und in San José Chiapa (Mexiko) bilanziell CO₂-neutral² produzieren. Die anderen Standorte erreichten dieses Ziel bereits in den Vorjahren: Ingolstadt (Deutschland) 2024, Győr (Ungarn) im Jahr 2020. Die bilanziell CO₂-neutrale² Fertigung umfasst THG-Emissionen, die direkt am Standort entstehen (Scope 1⁷), sowie indirekte THG-Emissionen aus Energie, welche über externe Versorgungsunternehmen bezogen wird (Scope 2⁸). Die Überprüfung und

Zertifizierung der bilanziellen CO₂-Neutralität² der Audi Produktionsstandorte³ erfolgt jährlich durch externe Prüfgesellschaften.

Die bilanzielle CO₂-Neutralität² der Audi Produktionsstandorte³ konnte durch die nachfolgenden Schritte erreicht werden:

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

Steigerung der Energieeffizienz

Zur Steigerung der Energieeffizienz ist das anlagen- und standortbezogene Energiemanagement integraler Bestandteil der Geschäftsprozesse der Produktionsstandorte³. Das Energiemanagement wird mittels eines strukturierten Energie- und Compliance-Managementsystems (EnCMS) überwacht und kontinuierlich verbessert – entsprechend den gesetzlichen Anforderungen sowie der weltweit gültigen Norm ISO 50001. Audi hat sich jährlich ein Energiesparziel von mindestens zwei Prozent im Vergleich zum Verbrauch des Vorjahres gesetzt. Im Berichtsjahr konnte das Unternehmen knapp 73.965 Megawattstunden Energie an den Produktionsstandorten³ im Vergleich zum Vorjahr einsparen. Die Energiesparziele wurden demnach im Jahr 2025 zu 124 Prozent erfüllt. Über 400 umgesetzte Effizienzmaßnahmen aus dem Umweltprogramm Mission:Zero waren dafür die Grundlage.

Eigenerzeugung von regenerativer Energie

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

- **Győr:** In Ungarn verfügt der Audi Standort derzeit über eine rund 160.000 Quadratmeter große Photovoltaikanlage mit 36.000 Solarzellen und einer Spitzenleistung von zwölf Megawatt. Diese wird nun erweitert: Auf dem Gebäude der Fahrzeugmontagehalle werden knapp 85.000 Quadratmeter Solarmodule installiert und auf einem Teil der Grünfläche des Werkgeländes rund 75.000 Quadratmeter Solarmodule errichtet. Die Photovoltaikanlage soll eine Spitzenleistung von 18 Megawatt erbringen. Hinzu kommt eine Geothermieanlage. Der Produktionsstandort ist heute größter Nutzer industrieller Geothermie in Ungarn und deckt mehr als 95 Prozent seines Wärmeenergieverbrauchs mit Erdwärme ab. Aktuell liefert dieses System dem Standort jährlich über 85.000 Megawattstunden Wärmeenergie und versorgt über eine Fernwärmeleitung sogar die benachbarte Stadt Győr.

² 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, der Herstellung und des Recyclings 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 Kunden, anfallende CO₂-Emissionen werden hierbei nicht berücksichtigt.

³ Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.

⁵ CO₂-Äquivalente (CO₂e) sind eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung von verschiedenen Treibhausgasen. Hierbei werden die Treibhausgasemissionen in CO₂-Äquivalente umgerechnet und zusammengefasst.

⁷ Scope 1: 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. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 1 nach dem GHG-Protokoll.

⁸ Scope 2: Indirekte CO₂-Emissionen. Diese Kenngröße erfasst die CO₂-Emissionen, die bei der Herstellung von bezogener Energie (Strom, Wärme, Kälte) entstehen. Hierbei handelt es sich um eine wesentliche Teilmenge von Scope 2 nach dem GHG-Protokoll.

- > **Ingolstadt:** Die bestehende Photovoltaikfläche im Werk Ingolstadt beträgt circa 23.000 Quadratmeter. Aktuell läuft die Inbetriebnahme von etwa 41.000 Quadratmetern zusätzlicher Photovoltaikfläche.
- > **Neckarsulm:** Am Standort Neckarsulm ging im Berichtsjahr eine neue Photovoltaikanlage mit 35.000 Quadratmetern Fläche in Betrieb. Sie liefert jährlich rund 3,2 Megawatt Strom. Die vor Ort erzeugte Energiemenge würde gemessen am aktuellen Strommix in Deutschland einer jährlichen Einsparung von rund 1.250 Tonnen CO₂ entsprechen.
- > **San José Chiapa:** Eine Photovoltaikanlage mit einer Leistung von 4,2 Megawatt befindet sich im Bau. Auf 67.000 Quadratmetern werden dafür über 8.400 Solarpaneele installiert.

Die Photovoltaikfläche an den Audi Produktionsstandorten in Ingolstadt, Neckarsulm, Győr und San José Chiapa wuchs damit im Berichtsjahr auf insgesamt circa 218.000 Quadratmeter an. Zurzeit sind weitere 268.000 Quadratmeter an den Standorten Győr, Ingolstadt und San José Chiapa in Planung und Bau.

Einkauf erneuerbarer Energien

Beim Einkauf von Energie achtet Audi darauf, dass diese aus erneuerbaren Quellen stammt. Alle Audi Produktionsstandorte³ beziehen seit 2021 ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien. Der Produktionsstandort Ingolstadt beispielsweise stellte bereits 2012 auf Strom aus erneuerbaren Energien um.

Kompensation bislang nicht vermeidbarer THG-Emissionen durch Klimaschutzprojekte

Trotz der Vielzahl an Maßnahmen verbleiben THG-Emissionen in der Produktion, die bislang aufgrund technischer, prozessbedingter oder wirtschaftlicher Beschränkungen nicht vermieden werden können. Darunter fällt zum Beispiel der Betrieb von Prüfständen, auf denen die Diesel- und Benzinmotoren getestet werden. Diese THG-Emissionen kompensiert das Unternehmen durch den Zukauf von Kompensationszertifikaten für THG-Emissionen aus externen Klimaschutzprojekten¹², welche hohen Qualitätsstandards entsprechen müssen.



Batteriemodule aus Ungarn erreichen die Produktion in Ingolstadt seit dem Frühjahr 2025 mit der Bahn.

Phase 3: Dekarbonisierung der Logistik

Maßnahmen zur Reduzierung der THG-Emissionen in der Logistik sind ebenfalls Bestandteil des Audi Umweltprogramms Mission:Zero. Das Unternehmen folgt dabei – in Zusammenarbeit mit der Logistik des Volkswagen-Konzerns – einer langfristigen Roadmap, um Transporte zum und vom Werk so zu organisieren, dass möglichst wenig CO₂ ausgestoßen wird.

Folgende Maßnahmen zählen auf dieses Ziel ein: Mit intelligenter Steuerungsmethodik lassen sich Sendungen bündeln und so Transporte vermeiden. Zusätzlich werden Auslastungen und Routen kontinuierlich optimiert, um Transporte und damit CO₂-Emissionen zu reduzieren. Fortlaufende Verpackungsoptimierungen erhöhen zudem die Füllichte und reduzieren damit das Transportvolumen und den CO₂-Ausstoß. Ein Beispiel aus der Logistik im Bereich CKD (Completely Knocked Down): Im Rahmen eines kontinuierlichen Verbesserungsprozesses wurden weltweit sämtliche Verpackungslösungen im CKD-Bereich auf den Prüfstand gestellt. Ziel war es, Verpackungsmaterial zu reduzieren und durch erhöhte Packdichten Transportvolumen und -prozesse zu optimieren. Das Ergebnis des innerhalb von neun Monaten abgeschlossenen Projekts: Dank eingesparter Verpackungsmaterialien konnten mehrere Tausend Tonnen CO₂-Emissionen eingespart werden. Möglich wurde das durch angepasste Behältergrößen, optimierte Packschemata und den Verzicht auf überflüssige Umverpackungen.

Zur weiteren Einsparung setzt Audi auf klimaschonendere Transportmittel wie zum Beispiel die Bahn. Die Kombination verschiedener Verkehrsformen, etwa Zug- und Lkw-Verkehr, ermöglicht es, flexibel und effizienter auf unterschiedlichste Logistikanforderungen zu reagieren. Durch den verstärkten Einsatz von Bahntransporten reduziert Audi die CO₂-Emissionen in der Lieferkette weiter. Seit Frühjahr 2025 werden Batteriemodule für den Audi A6 e-tron und den Audi Q6 e-tron vom Lieferanten in Ungarn per Bahn statt per Lkw nach Ingolstadt transportiert. Ein Zugwaggon kann bei voller Ladung drei Lkw ersetzen. In Neckarsulm wurde Mitte 2025 die Anlieferung der Module für Plug-in-Hybride (PHEV) der Audi A5 und Audi A6 Familie ebenfalls auf Bahntransporte umgestellt.

Beide Maßnahmen sparen pro Jahr bis zu 1.300 Tonnen CO₂ ein und tragen zur Dekarbonisierung der Wertschöpfungskette bei. Um den Bahnanteil am Transportaufkommen langfristig zu stabilisieren, rückt die Kombination von Material- und Fahrzeugtransporten zunehmend in den Fokus: Material und Fahrzeuge werden gemeinsam transportiert, um die Auslastung der Züge sicherzustellen.

In enger Zusammenarbeit mit Lkw-Herstellern, kraftstoffproduzierenden Unternehmen und Speditionen setzt Audi zudem bewusst auf biogene Kraftstoffe wie Bio-LNG und HVO100 als wichtige Brückentechnologie, die im Vergleich zum Einsatz von Diesel im Fahrbetrieb bis zu 85 Prozent weniger CO₂-Emissionen verursachen. Bereits über 180 Transportrelationen werden inzwischen gemeinsam mit Spediteuren auf Basis biogener Kraftstoffe realisiert. Audi setzte im Berichtsjahr erstmals vollelektrische Lkw für Langstreckentransporte in der Inbound-Logistik (Materiallogistik) für die Standorte Ingolstadt und Neckarsulm ein. ➤

³ Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.

¹² Weitere Informationen finden Sie unter registry.verra.org, registry.goldstandard.org, assurance-platform.goldstandard.org, registry.goldstandard.org/projects/details.



Audi startet vollelektrische Lkw-Transporte zur Materialversorgung der Werke Ingolstadt und Neckarsulm.

Auf zwei Testrouten mit einer jeweiligen Streckenleistung von etwa 120.000 Kilometern pro Jahr sammelt das Unternehmen wichtige Erkenntnisse für diese alternative Antriebstechnologie. Damit schafft Audi die Basis für eine schrittweise Ausweitung des E-Lkw ab 2028. Die Initiative hat das Potenzial, CO₂-Emissionen im Güterverkehr zu reduzieren, und ist ein wichtiger Schritt zur Dekarbonisierung der Logistik.

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

Phase 4: Dekarbonisierung in der Nutzungsphase

Ein wesentlicher Anteil der THG-Emissionen, die ein Fahrzeug mit Verbrennungsmotor über seine Lebensdauer ausstößt, entsteht bei der Nutzung – also beim Fahren selbst. Elektroautos werden lokal CO₂-emissionsfrei betrieben und können damit einen großen Beitrag zur Reduktion von THG-Emissionen leisten. Wird darüber hinaus mit Strom aus erneuerbaren Energien geladen, verbessert dies die CO₂-Bilanz des gesamten Lebenszyklus der Fahrzeuge.

Zudem werden vollelektrische Fahrzeuge effizienter. So sind zum Beispiel Fahrzeuge auf Basis der Premium Platform Electric (PPE) im Energieverbrauch bis zu 30 Prozent effizienter als der Audi e-tron¹³ (erste Generation). Dies ist das Ergebnis aus dem Einsatz neuester Technologien und der konsequenten Optimierung des Gesamtsystems, bestehend aus E-Maschine, Getriebe und Leistungselektronik, sowie einer verbesserten Aerodynamik. Alle Antriebskomponenten für die PPE sind im Vergleich zu den bisher entwickelten und verbauten elektrischen Antrieben noch kompakter und zeichnen sich durch einen höheren Wirkungsgrad aus. Die E-Maschinen für die PPE benötigen rund 30 Prozent weniger Bauraum und ihr Gewicht ist um rund 20 Prozent geringer als die Aggregate bisheriger Audi E-Modelle.

Audi weitet sein E-Portfolio sukzessive aus. Weitere Informationen zur Elektrifizierungsstrategie des Unternehmens finden Sie im Kapitel „Nachhaltige Unternehmensentwicklung“.

Ein weiterer wesentlicher Hebel zur CO₂-Reduktion ist für Audi der Ladestrom seiner Elektroflotte. Bereits heute können Audi Kunden beispielsweise für das Laden zu Hause die Grünstromangebote der Volkswagen-Tochter Elli (Electric Life) nutzen. Für das Laden unterwegs bietet das Ladenetzwerk von Ionity Strom aus erneuerbaren Energien. Das Joint Venture, an dem der Volkswagen-Konzern mit den Marken Porsche und Audi beteiligt ist, betreibt mit mehr als 5.100 Ladepunkten (Stand: Dezember 2025) in 24 europäischen Ländern das größte paneuropäische High-Power-Charging-Netz mit mehr als 250 Kilowatt Ladeleistung, verfügbar für alle Elektrofahrzeugmarken. Zudem offeriert Audi seinen Kunden mit Audi charging¹⁴ einen Service für das Laden an öffentlichen Ladesäulen. Damit haben Audi Fahrer Zugang zu Hunderttausenden Ladepunkten in 28 europäischen Ländern. Zusätzlich wächst das Netzwerk der Audi Schnellladestationen, die sogenannten Audi charging hubs, stetig und umfasst Standorte in Berlin, Bremen, Düsseldorf, Frankfurt, München, Nürnberg, Salzburg und Tokio. Im Berichtsjahr eröffnete Audi den zweiten charging hub in München. Zwei weitere charging hubs konnte Audi 2025 in Tokio und Umgebung in Betrieb nehmen. In Kiefersfelden entstand im Berichtsjahr ein weiterer Audi charging hub an der A93, einer der wichtigsten Verkehrsachsen zwischen München, Innsbruck und Italien. Unweit des Flughafens Düsseldorf hat Audi 2025 seinen ersten Audi charging hub in Nordrhein-Westfalen eröffnet. Weitere Standorte sind bereits in Planung.

Audi fördert den Ausbau erneuerbarer Energien. Im Rahmen einer Kooperation mit der VW Kraftwerk GmbH unterstützt Audi anteilig verschiedene Projekte zum Aufbau regenerativer Energie wie Photovoltaik oder Windkraft – insgesamt 56 Grünstromprojekte in elf europäischen Ländern. Seit Beginn dieser freiwilligen Initiative in 2021 haben die geförderten Grünstromprojekte für Audi kumuliert circa 2,6 Terawattstunden Grünstrom in das europäische Stromnetz eingespeist. Quer durch Europa treibt die VW Kraftwerk GmbH den Ausbau erneuerbarer Energien voran. Aktuell werden 42 Photovoltaikanlagen und 14 Windparks in Deutschland, Finnland, Großbritannien, Italien, in den Niederlanden, in Norwegen, Polen, Portugal, Schweden, Serbien und Spanien gefördert. Die Unterstützung ist langfristig angelegt und läuft in der Regel über zehn Jahre. Die bis inklusive 2025 unter Vertrag genommenen Projekte produzieren nun fortlaufend pro Jahr circa 1,4 Terawattstunden Strom aus erneuerbaren Energien.

Synthetische Kraftstoffe können den CO₂-Ausstoß von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor gegenüber dem Einsatz konventioneller Kraftstoffe senken. Für die Verbrennermodelle von Audi gilt: DIN-konforme synthetische Kraftstoffe können von allen Audi Fahrzeugen getankt werden. Der Prozess zur Absicherung der technologischen Kompatibilität konnte im Jahr 2024 abgeschlossen werden. Dies leistet einen Beitrag zur Dekarbonisierung des Produktportfolios. Über diese Maßnahme wird eine zusätzliche CO₂-Reduktion auch in der Bestandsflotte ermöglicht. ›

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

¹⁴ Der Audi Charging Service ist ein Angebot der Volkswagen Group Charging GmbH (Elli), Mollstraße 1, 10178 Berlin, Deutschland. Weitere Informationen zur Anzahl der Ladepunkte sowie aktuelle Tarif- und Vertragsinformationen erhalten Sie auf audi.de. Die AUDI AG übernimmt keine Gewährleistung für den Betrieb, die Verfügbarkeit, die Ladeleistung und/oder sonstige Eigenschaften der jeweiligen Ladeinfrastruktur. Der Zugang zum Audi Charging Service Portal ist nur mit einem myAudi Konto möglich. In Abhängigkeit des individuellen Mobilfunktarifs können zusätzliche Gebühren durch den jeweiligen Mobilfunkprovider erhoben werden.



Audi eröffnete im April 2025 seinen zweiten charging hub in Tokio und baut sein globales Schnellladernetz weiter aus.

Nahezu alle Motoren von Audi Modellen¹⁵ sind rückwirkend bis Modelljahr 2015 für weitere Entwicklungsstufen alternativer Kraftstoffe überprüft (Ethanolanteil bis 20 Prozent (E20)), obwohl hierfür noch keine Norm verfügbar ist. Der Anteil, der auch für E20 geeigneten Motoren am Gesamtvolumen produzierter Audi Modelle soll bis 2030 kontinuierlich über 99 Prozent betragen.

Im Berichtsjahr wurde die Erstbetankung aller in Deutschland produzierten Dieselmotoren auf HVO100 umgestellt. HVO steht für „Hydrotreated Vegetable Oil“ (hydriertes Pflanzenöl), wobei die Kennzeichnung „100“ angibt, dass der Kraftstoff vollständig aus HVO besteht und somit als Reinkraftstoff eingesetzt wird. Im Vergleich zu fossilem Diesel lässt sich mit HVO100 der CO₂e-Ausstoß um 70 bis 95 Prozent reduzieren. Seit 2025 erfolgt auch die Nachbetankung von Kundenfahrzeugen zur Werkabholung in Ingolstadt und Neckarsulm mit HVO100. Zusätzlich werden in Ingolstadt an den Werktankstellen Fahrzeuge für den internen Werkverkehr sowie Geschäftsfahrzeuge ebenfalls mit HVO100 betankt.

Auch im Handel forciert Audi im Verbund mit dem Volkswagen-Konzern die Reduktion von CO₂-Emissionen. Das Vertriebsnetz der Volkswagen Group erstreckt sich mit all seinen Marken weltweit auf über 150 Märkte mit knapp 17.000 Handels- sowie Servicestandorten und verursacht

entsprechende CO₂-Emissionen. Daher initiierten 2021 mehrere Marken des Volkswagen-Konzerns das Projekt „goTOzero RETAIL“. Die Vision: ein Handels- und Servicenetz mit möglichst geringen negativen Umweltauswirkungen. Dafür hat sich der Volkswagen-Konzern ambitionierte Ziele zur Reduzierung des CO₂-Fußabdrucks seines weltweiten Handels- und Servicenetzes gesetzt. Ausgehend von der ersten Erhebung im Jahr 2020 mit einem Basiswert von 3,22 Mio. Tonnen CO₂-Ausstoß, soll der CO₂-Fußabdruck bis 2030 um mindestens 30 Prozent, bis 2040 um mindestens 55 Prozent und schließlich bis 2050 um mindestens 75 Prozent gesenkt werden. Nicht vermeidbare CO₂-Emissionen werden kompensiert. Um wesentliche Maßnahmen zur Dekarbonisierung zu identifizieren und erfolgreich umzusetzen, stehen den Betrieben Schulungen und Handbücher zur Verfügung. Darüber hinaus wurde ein Bewertungssystem entwickelt: die „goTOzero RETAIL“-Zertifizierung. Sie basiert auf dem ISO-14001-Standard sowie auf Anforderungen von Zertifizierungsinstituten für Gebäude und ESG-Ratingagenturen wie MSCI, ISS ESG und Sustainalytics. Die „goTOzero RETAIL“-Zertifizierung ist inzwischen in 18 Märkten weltweit ausgerollt und bei 180 Händlern erfolgreich durchgeführt worden. Insgesamt können vier Level (Bronze, Silber, Gold und Platinum) erreicht werden, welche den Erfüllungsgrad der zugrunde liegenden Anforderungsliste reflektieren. Die Platinum-Zertifizierung erhielten Händler in Argentinien, Brasilien, Frankreich, Italien und der Türkei. Das Projekt „goTOzero RETAIL“ erweiterte 2025 seinen Fokus: ›

¹⁵ Eine Ausnahme gilt für das Aggregat des Audi S3 (EA888 Gen.3 und evo4).

Neben Umweltaspekten sind nun auch Social- und Governance-Themen integriert. Im Rahmen des Projekts werden Handbücher, Schulungen und Marketingmaterialien bereitgestellt. Sie sollen helfen, Maßnahmen zur Dekarbonisierung umzusetzen. Zum Beispiel zeigt ein umfassendes Guidebook auf, wo im Handelsbetrieb Energieverbrauch, CO₂ und Kosten reduziert werden können. Ein ausführliches Web Based Training unterstützt die Beschäftigten der weltweiten Autohäuser dabei, entsprechende Maßnahmen vor Ort zu realisieren. Darüber hinaus steht seit 2024 allen Märkten und Partnerbetrieben ein Energie- und Ressourcenberatungskonzept zur Verfügung.

Während die „goTZero RETAIL“-Initiative das Ziel verfolgt, die weltweiten Handels- und Servicestandorte auf ihrem Weg zur Reduktion von CO₂-Emissionen zu unterstützen, bietet der Audi spezifische „e-Readiness check“ eine umfassende Bewertung zum aktuellen Status der Ladeinfrastruktur der Handels- und Servicepartner. Dabei wird jedem teilnehmenden Autohaus ein individueller Implementierungsplan zur Erreichung seiner Ziele – zum Beispiel bei der Ladekapazität – zur Verfügung gestellt. Der Check wurde 2023 eingeführt und in 13 Märkten und in über 650 Handelsbetrieben in Europa erfolgreich umgesetzt. Weitere Märkte in Europa sowie in den Regionen Mittelamerika und Mittlerer Osten werden aktuell geprüft.

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

Die AUDI AG optimiert auch die letzte Phase im Lebenszyklus eines Fahrzeugs, indem sie nach der Nutzungsphase der Fahrzeuge einige Materialien in die Wertschöpfungskette zurückführt. So sollen nach und nach Kreisläufe von wichtigen Ressourcen geschlossen werden. Bei Elektroautos ist in puncto Recycling ein Bauteil von besonderer Bedeutung: die Lithium-Ionen-Batterie. Hochvoltbatterien können auch nach jahrelangem Einsatz auf der Straße weiter sinnvoll genutzt werden. Audi verfolgt dahingehend in Kooperation mit dem Volkswagen-Konzern drei Ansätze:

Erstens das Remanufacturing, bei dem wiederaufbereitete Hochvoltbatterien erneut in E-Fahrzeugen eingesetzt werden. Zweitens sogenannte Second-Life-Konzepte, bei denen die Akkus noch jahrelang in einem „zweiten Leben“ außerhalb eines E-Fahrzeugs – zum Beispiel in den Schnellladesäulen eines Audi charging hubs – genutzt werden. Ein weiteres Beispiel: Seit 2022 treiben Windmühlen auf Mallorca wiederverwendete E-Motoren aus Audi Modellen zur Stromerzeugung an. Abhängig von der Größe produzieren die Windräder bis zu 22 Megawattstunden pro Jahr. Das spart nicht nur CO₂-Emissionen, sondern auch Ressourcen, indem es die Kreislaufwirtschaft fördert. Im Berichtsjahr wurde das Projekt mit dem Green Product Award ausgezeichnet. Der dritte Ansatz ist das effiziente Recycling. Audi arbeitet mit Partnern an der Rückgewinnung wertvoller Rohstoffe aus Hochvoltbatterien. Dies geschieht in Deutschland zum Beispiel in einer Pilotanlage von Volkswagen in Salzgitter. Weitere Informationen dazu finden Sie im Kapitel „Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft“. /



Nachhaltigkeit im Handel und Verantwortung aus Leidenschaft: Nachhaltigkeitsinitiativen, die bei Audi Händlern vorangetrieben werden.



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

Impact-Points-Methode

Um die Umweltleistung der Standorte mit all den verschiedenen Umweltaspekten gesamtheitlich darzustellen, kommt seit 2023 die Impact-Points-Methode zum Einsatz. Für die Einordnung und Gewichtung der Umweltauswirkungen werden sieben quantifizierbare Umweltaspekte (Primärenergiebedarf, CO₂-Äquivalente, Luftschadstoffe, lokaler Wasserverbrauch, Wasserschadstoffe, Abfallaufkommen, Kraftwerksemissionen) betrachtet. Im Rahmen der Impact-Points-Methode verfolgt der Volkswagen-Konzern das Ziel, die negativen Umwelteinflüsse seiner Produktionsstandorte gegenüber 2018 zu reduzieren. Audi hat für seine Produktionsstandorte eine Halbierung dieser negativen Umwelteinflüsse bis 2030 gegenüber dem Basisjahr 2018 festgelegt. Dieses Ziel löste im Jahr 2025 den Zielwert Umweltentlastung Produktion (UEP) ab.



Verminderung von Umweltverschmutzung

Audi setzt sich bei der Produktion seiner Fahrzeuge für eine bessere Luft- und Bodenreinhaltung sowie für eine Verminderung von Mikroplastik und besonders besorgniserregenden Stoffen ein.

Eine saubere Umwelt bildet die Grundlage für eine hohe Lebensqualität und für die Artenvielfalt von Flora und Fauna. Die Reduktion von Luftschadstoffen, Mikroplastik und sogenannten besonders besorgniserregenden Stoffen (Substances of Very High Concern, SVHC) trägt dazu bei, gesundheitliche Belastungen zu verringern und chronischen Erkrankungen vorzubeugen. Die globale Relevanz von Umweltschutz belegen auch die [Nachhaltigkeitsziele](#) und das [Mikroplastikabkommen der Vereinten Nationen](#) sowie der [Null-Schadstoff-Aktionsplan der Europäischen Union](#).

Als Luftschadstoffe sind zum Beispiel Stickstoffoxide (NO_x), Feinstaub, Schwefeldioxid (SO₂) und Ozon zu nennen. NO_x, SO₂ und Feinstaub entstehen unter anderem bei den Verbrennungsprozessen in Motoren; Feinstaub wird auch durch den Abrieb von Bremsbelägen und -scheiben an die Luft abgegeben. Dadurch besteht das Risiko von gesundheitlichen Auswirkungen.

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

Besonders besorgniserregende Stoffe wie die Gruppe der Phthalate, Weichmacher in Kunststoffen, können irreversible Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und die Umwelt haben. Deshalb ist ihr Einsatz gesetzlich streng geregelt.

Regularien zur Verminderung der Umweltauswirkungen

Audi versteht Umweltschutz als Teil seiner unternehmerischen Verantwortung. Regulatorische Vorgaben und Selbstverpflichtungen



Ziele für nachhaltige Entwicklung



Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen die SDGs 11 und 13. Mehr Informationen zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 132](#).

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

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

Verringerung von Umweltverschmutzung in der Lieferkette und in der Logistik

Audi verpflichtet seine Lieferanten zur Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner. Darunter fallen Maßnahmen, um Luftemissionen und Bodenverschmutzung zu verringern, die eine Gefährdung für Umwelt und Gesundheit darstellen, sowie Anforderungen, um den Einsatz von Stoffen und Materialien mit nachteiligen Auswirkungen auf Umwelt oder Gesundheit weitestgehend zu reduzieren.

Beim Transport von Gütern kann es zum Ausstoß von Luftschadstoffen kommen, wenn dafür Lkw mit Verbrennungsmotoren, Schiffe oder Flugzeuge eingesetzt werden. Das gilt für Zulieferungen von Teilen ebenso wie für die Auslieferung von Audi Fahrzeugen. Mit durchdachter Logistik können daher schädliche Luftemissionen verringert werden. Audi ist bestrebt, Transporte zu vermeiden. Wo das nicht möglich ist, soll bei der Auswahl des Verkehrsmittels auf die Umweltverträglichkeit geachtet und der Transport zum Beispiel von der Straße auf die Schiene verlagert werden. Eine intelligente Logistiksteuerung der notwendigen Transporte hilft dabei. Weitere Informationen lesen Sie im Kapitel „Klimawandel und Energieeffizienz“.

Verringerung von Umweltverschmutzung in der Produktion

Bei den Herstellungsprozessen gewährleistet Audi, dass alle gesetzlichen Vorgaben zur Emission von Luftschadstoffen erfüllt werden. Darüber hinaus gilt es, den Ausstoß von Luftschadstoffen in der Produktion so weit wie möglich zu minimieren. Emissionen überwacht das Unternehmen durch regelmäßige Messungen, um die Einhaltung der behördlich festgelegten Grenzwerte sicherzustellen und die Möglichkeit für frühzeitige Eingriffe und Optimierungen zu schaffen. Im Rahmen von Dokumentationspflichten werden dabei neben den Angaben zu Treibhausgasemissionen

Audi Stiftung für Umwelt

Zur Erweiterung des gesellschaftlichen und vor allem umweltpolitischen Engagements wurde 2009 die gemeinnützige Audi Stiftung für Umwelt ins Leben gerufen. Sie fördert die Erforschung von Technologien und wissenschaftlichen Methoden für eine lebenswerte Zukunft. Damit ebnet sie neue Wege für nachhaltiges Handeln und zeigt, wie sich Technik, Umweltschutz und soziales Engagement ergänzen können. Ihr Schwerpunkt ist die Förderung sogenannter Greenovation-Projekte, die Technologien zum schonenden Umgang mit natürlichen Ressourcen entwickeln. Die Stiftung möchte mit langfristig angelegten Umweltprojekten wertvolle Forschungserkenntnisse gewinnen und diese als Open Source für die Gesellschaft bereitstellen. Die Stiftung versteht sich als Impulsgeber. In ihrem Talkformat „Let’s talk Greenovation“ lädt sie regelmäßig zum aktiven Dialog über aktuelle Umweltthemen ein, um mit dem geteilten Wissen Menschen jeden Alters für Umweltschutz zu sensibilisieren, zu inspirieren und Lösungsansätze aufzuzeigen.



Mehr finden Sie auf
audi-umweltstiftung.de

auch die Mengen an Stickoxiden (NO_x), Feinstaub (PM) und Schwefeldioxid (SO₂) sowie an flüchtigen organischen Verbindungen (Volatile Organic Compounds, VOC) und Kältemitteln dokumentiert.

In der Produktion werden bei der Fahrzeuglackierung in den Lackierkabinen unter anderem VOC freigesetzt. Die im Lacknebel (Overspray) enthaltenen Partikel können bei hoher Konzentration zum Beispiel Atemwegserkrankungen oder allergische Reaktionen hervorrufen.

Um den Eintrag von Lackpartikeln und VOC in die Luft zu verringern, setzt Audi in den Lackierereien in Ingolstadt und Neckarsulm moderne Abscheideprozesse ein. Im Rahmen der Modernisierung der Lackiererei in Ingolstadt errichtet das Unternehmen eine neue Decklacklinie mit zwei parallelen Lackierstrecken. Der erste Strang wurde bereits 2025 in Betrieb genommen, der zweite soll 2027 folgen.

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

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

Verringerung von SVHC in Audi Fahrzeugen

Die Verwendung von besonders besorgniserregenden Stoffen (SVHC) unterliegt der REACH-Verordnung der Europäischen Union (1907/2006). Diese regelt die Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe in den EU-Mitgliedstaaten. SVHC werden auf der sogenannten Kandidatenliste für zulassungspflichtige Stoffe geführt, auf der zum Berichtszeitpunkt 251 Stoffe bzw. Stoffgruppen gelistet sind. Stoffe auf der Kandidatenliste kommen für eine mögliche Zulassung unter Anhang XIV der REACH-Verordnung infrage. Stoffe aus dem Anhang XIV darf ein Unternehmen nur verwenden, wenn es von der Europäischen Chemikalienagentur ECHA eine Zulassung dafür erhalten hat. Im Anhang XIV befinden sich zum Berichtszeitpunkt 59 Stoffe bzw. Stoffgruppen.

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

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

Die wesentlichen Pflichten, die sich aus der REACH-Verordnung für das Unternehmen ergeben, wurden zudem im Audi REACH-Handbuch zusammengefasst und in der Audi Regelungswelt verankert. Zur Erfüllung der Anforderungen wurde bei Audi ein Arbeitskreis unter der Leitung der Sicherheitschemie (REACH-Manager) installiert. In diesem Arbeitskreis sind unter anderem Beschaffung, Rechtswesen, Qualitätssicherung, Entwicklung, Vertrieb und Umweltschutz vertreten. Hier werden wesentliche Aufgaben identifiziert, deren Abarbeitung vorangetrieben wird. In der Audi eigenen Produktion werden alle chemischen Produkte intern einer Prüfung unterzogen und erst nach der Freigabe



Die Installation des URBANFILTERS in Straßenabläufe in Kopenhagen ist der vierte Praxistest im Realbetrieb seit Beginn der Kooperation der Audi Stiftung für Umwelt mit der TU Berlin.

benutzt. Eine Gefährdung von Mensch und Umwelt lässt sich weitestgehend vermeiden, solange diese Stoffe bestimmungsgemäß verwendet werden.

Verringerung von Umweltverschmutzung in der Nutzungsphase

Während der Nutzung von mit fossilen Brennstoffen angetriebenen Fahrzeugen entstehen Luftschadstoffe, hauptsächlich Stickoxide (NO_x) und Feinstaub. Durch die Weiterentwicklung der Verbrennungsmotoren und moderne Filtertechnologien zur Abgasreinigung wird die Emission von Luftschadstoffen auch während der Nutzungsphase reduziert. Bei Dieselfahrzeugen erfolgt die Reinigung mehrstufig über die Zuführung des Additivstoffes AdBlue sowie über den Oxidationskatalysator (NSC). Diese Art der Abgasnachbehandlung verringert zum Beispiel den Stickoxidausstoß bei TDI-Motoren. Bei Fahrzeugen mit Benzinantrieb sorgt ein Otto-Partikelfilter für die Abgasreinigung.

Reduzierung von Mikroplastik

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

Ein aktuelles Projekt zum Thema Mikroplastik unterstützt die gemeinnützige Audi Stiftung für Umwelt, die sich seit über 15 Jahren für die Erforschung von Technologien zum Schutz der Umwelt einsetzt. Sie fördert Wissenschaftler der Technischen Universität Berlin bei der Entwicklung eines Filtersystems für den Straßenablauf. Damit soll reduziert werden, dass umweltschädliche Partikel mit dem Regenwasser in die Kanalisation und in die Gewässer gelangen. Das Projekt trägt den Namen URBANFILTER. Insgesamt wurden neun Module entwickelt, von denen sich jeweils bis zu drei zu einem System zusammenstecken lassen. Dadurch kann der Filter an den jeweiligen Einsatzort angepasst werden und Mikroplastik herausfiltern, bevor es in den Wasserkreislauf gelangt. Die im Filter abgelagerten Partikel werden bei der Entleerung später fachgerecht entsorgt. Der URBANFILTER wurde bereits erfolgreich auf einem ADAC-Gelände sowie auf einer viel befahrenen Straße in Berlin unter realen Bedingungen getestet. Bei diesen Tests konnte der eingesetzte Filter bis zu 97 Prozent der Feststoffe und 66 Prozent der Feinstpartikel auffangen und auch Starkregenereignissen standhalten.

In Kopenhagen startete im November 2024 der erste Praxiseinsatz im Realbetrieb außerhalb Deutschlands mit einem seriennahen Prototyp. Nach rund vier Monaten im Test fällt das Ergebnis positiv aus: In den Ablaufschächten wurde eine speziell auf dänische Dimensionen angepasste Filtervariante installiert. Verglichen mit den Ablaufschächten ohne URBANFILTER-Module sammelten die Filter mehr als die doppelte Menge an Feststoffen und Mikroplastik. Der Filter hielt vor allem Partikel der Größe 63-500 µm zurück. Das entspricht der Größe von menschlichem Haar (80-120 µm) oder Espressopulver (0,3-0,4 mm). Das zeigt, dass der URBANFILTER eine sinnvolle Ergänzung für städtische Abwassersysteme sein kann.

Um weitere Praxiserfahrungen zu bündeln und die Nähe zu kommunalen und industriellen Anwendern zu erleichtern, wurde Anfang 2025 der URBANFILTER SUSTAINABILITY HUB gegründet. Ziele dieses Reallabors sind die Begleitung von Pilotanwendungen sowie die Optimierung und Weiterentwicklung der URBANFILTER-Module. /



Wassermanagement

Audi setzt sich für einen verantwortungsvollen Umgang mit Wasser entlang der eigenen Wertschöpfungskette ein. Bis 2035 soll der ökologisch gewichtete Wasserverbrauch¹ an den Audi Produktionsstandorten² auf etwa die Hälfte gegenüber dem Basisjahr 2019 sinken.



Ziele für nachhaltige Entwicklung



Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen die SDGs 13 und 15. Mehr Informationen zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 132](#).

¹ Der ökologisch gewichtete Wasserverbrauch ermöglicht der AUDI AG die Vergleichbarkeit der absoluten Wasserbedarfe an den weltweiten Audi Standorten unter Berücksichtigung lokal vorherrschender Wasserstressfaktoren und der Nutzung von Regenwasser. So können Einsparungen dort priorisiert werden, wo die Verfügbarkeit von Wasser besonders knapp ist.

² Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.

Sauberes Trinkwasser zählt zu den wertvollsten Ressourcen. Es dient als Lebensgrundlage für die Menschheit und trägt zur Artenvielfalt bei. Ineffizientes Wassermanagement, zunehmende Verschmutzung sowie beispielsweise Dürren und stärkere Niederschlagsschwankungen als Folgen des Klimawandels führen in vielen Regionen zu immer größerem Wasserstress. Der Zugang zu sauberem Wasser zählt deshalb zu den 17 globalen Nachhaltigkeitszielen der Vereinten Nationen.

Wasser zählt zu den zentralen natürlichen Ressourcen in der automobilen Wertschöpfungskette – sowohl innerhalb der eigenen Geschäftstätigkeit als auch in der vor- und nachgelagerten Lieferkette. Es wird an den Audi Produktionsstandorten² für vielfältige betriebliche Anwendungen eingesetzt, zum Beispiel für die technische Infrastruktur, Produktionsprozesse und Sanitäreinrichtungen. Die interne Wiederaufbereitung und effiziente Nutzung von Wasser gewinnt zunehmend an Bedeutung, um den Ressourceneinsatz zu optimieren und Umweltauswirkungen zu minimieren.

Aufgrund der geografischen Lage nutzen die Audi Produktionsstandorte² keine Ressourcen aus marinen Ökosystemen. Direkte Einflüsse auf Meeres- und Küstenökosysteme bestehen daher nicht.

Strategie und Leitlinien

Der schonende Umgang mit den natürlichen Ressourcen, darunter auch Wasser, ist in der Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ des Volkswagen-Konzerns festgeschrieben. Darauf aufbauend ist die Förderung von Wasserkreisläufen an seinen Produktionsstandorten im Umweltleitbild „goTOzero“ geregelt. Ein weiteres Ziel des Umweltleitbilds des Konzerns ist der Schutz von Ökosystemen, indem die Einleitung von Schadstoffen durch Abwässer reduziert wird. Die Vision „Zero Impact Factory“ für die Produktionsstandorte des Volkswagen-Konzerns sieht vor, dass die Frischwasserentnahme reduziert, Wasser effizient eingesetzt und der Eintrag wassergefährdender Stoffe minimiert wird sowie keine Verschlechterung der ökologischen und chemischen Wasserqualität aufnehmender Gewässer erfolgt.

Um die Umweltleistung der Volkswagen-Standorte mit all den verschiedenen Umweltaspekten gesamtheitlich darzustellen, kommt dafür seit 2023 die Impact-Points-Methode zum Einsatz. Für die Einordnung und Gewichtung der Umweltauswirkungen werden sieben quantifizierbare Umweltaspekte – unter anderem der lokale Wasserverbrauch und die Einleitung von Schadstoffen durch Abwässer – betrachtet. Weitere Informationen zur Methodik finden sich im Kapitel „Klimawandel und Energieeffizienz“.

Die AUDI AG adressiert im Rahmen des Umweltprogramms Mission:Zero mehrere Handlungsfelder³, darunter auch die verantwortungsvolle Wassernutzung. Weitere wichtige Leitlinien für Audi sind die gemeinsame Unternehmenspolitik und das Booklet of Policies. Der schonende Umgang mit den natürlichen Ressourcen ist auch fester Bestandteil des Audi Code of Conduct, der für alle Mitarbeitenden gilt. Aufgrund der Relevanz von Wasser für die vor- und nachgelagerte Lieferkette verpflichtet Audi



Audi A6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,8–13,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A

seine Lieferanten mit dem Code of Conduct für Geschäftspartner zum verantwortungsvollen Umgang mit Wasser.

Mit dem Umwelt-Compliance-Management-System identifiziert, bewertet und steuert das Unternehmen Umweltrisiken und trägt so dazu bei, die Einhaltung von Vorgaben des Umweltschutzes sicherzustellen.

Neben der strategischen Ausrichtung und der Einhaltung von gesetzlichen und unternehmensinternen Vorgaben fördert Audi zur Erreichung seiner Nachhaltigkeitsziele die Beziehungen zu seinen Stakeholdern und bindet sie aktiv ein. 2023 trat Audi dazu als erster Premium-Automobilhersteller der Alliance for Water Stewardship (AWS) bei. Dieser globale Zusammenschluss aus Unternehmen, NGOs und dem öffentlichen Sektor setzt sich für eine verantwortungsvolle Nutzung von Wasserressourcen entlang der Wertschöpfungskette ein. Der AWS-Standard⁴ ist ein international anwendbares Rahmenwerk für Unternehmen und Organisationen und verfolgt das Ziel, Wasser möglichst effizient und unter Berücksichtigung aller relevanten Interessengruppen im jeweiligen Einzugsgebiet zu nutzen. ➤

² Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.

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

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

Wassernutzung in der Lieferkette

Ein erheblicher Teil des Wasserbedarfs entsteht in vorgelagerten Lieferketten, etwa bei der Gewinnung und Verarbeitung von Rohstoffen. Die Nutzung großer Wassermengen kann insbesondere in Regionen mit begrenzter Verfügbarkeit zu Wasserstress führen. Mögliche Folgen sind die Erschöpfung von Grundwasserreserven, die Beeinträchtigung lokaler Ökosysteme sowie negative Auswirkungen auf die Gesundheit der lokalen Bevölkerung. Diese Themen wurden im Rahmen der Wesentlichkeitsanalyse als langfristig wirkende Auswirkungen identifiziert, die Umwelt und Gesellschaft negativ beeinflussen können.

Regionale Unterschiede in der Verfügbarkeit von sauberem Wasser sind bei der Entwicklung einer Wasserstrategie für die Lieferkette besonders herausfordernd. Deshalb verfolgt Audi einen risikobasierten Ansatz, der die regionale Verfügbarkeit berücksichtigt. Dieser Ansatz wurde in Mexiko, einer Region mit hohem Wasserstress, pilotiert. Basierend auf der Analyse von Materialgruppen und Bauteilen, die für ihre Herstellung besonders viel Wasser erfordern, identifizierte Audi relevante Lieferanten mit lokaler Produktion. Für diese Lieferanten wurden Schulungsmaßnahmen zum Thema nachhaltiges Wassermanagement entwickelt und durchgeführt, um für das Thema zu sensibilisieren und lokale Kompetenz aufzubauen.

Im Berichtsjahr wurden die Schulungsangebote zum Wassermanagement in der Lieferkette konsequent fortgeführt. Exemplarisch dafür steht der Water Day im Rahmen der Act4Impact-Themenwoche zu Nachhaltigkeit im Juli. Die Veranstaltung zielte darauf ab, das Thema Wassermanagement stärker zu verankern und den strategischen Ansatz systematisch weiterzuentwickeln. Im Mittelpunkt stand ein interaktiver Workshop mit ausgewählten Lieferanten sowie externen und internen Fachleuten für Wasser und Nachhaltigkeit. Gemeinsam wurden konkrete Maßnahmen zur Reduzierung wasserbezogener Risiken und zur Förderung eines verantwortungsvollen Umgangs mit Wasserressourcen entlang der Lieferkette erarbeitet.

Fünf Hebel für besseren Wasserschutz an den Audi Produktionsstandorten²

In der Automobilproduktion ist der Einsatz von Wasser unverzichtbar, beispielsweise in der Lackiererei oder bei Dichtigkeitsprüfungen. Für die Produktion eines Fahrzeugs werden aktuell durchschnittlich circa zwei bis drei Kubikmeter Wasser benötigt. Die Reduktion des Wasserverbrauchs in der Produktion ist daher einer der Schwerpunkte des Audi Umweltprogramms Mission:Zero. Der verantwortungsvolle Umgang mit der Ressource Wasser trägt zur Versorgungssicherheit in den umliegenden Gebieten und zum Erhalt der Trinkwasserqualität bei. Audi plant, bis 2035 den ökologisch gewichteten Wasserverbrauch¹ an seinen Produktionsstandorten² um circa 50 Prozent im Vergleich zu 2019 zu reduzieren.

Das Unternehmen bezieht Wasser von Wasserversorgern oder gewinnt dieses selbst aus Regenwasser, Oberflächenwasser und Grundwasser. Nach der Erstverwendung in Audi Produktions-

prozessen wird Wasser bereits heute wiederaufbereitet und im Kreislauf mehrfach weiterverwendet.

In den Produktionsprozessen entstehendes Abwasser, das nicht wintern wiederverwendet werden kann, wird wo erforderlich in speziell dafür vorgesehenen Anlagen – wie chemisch-physikalischen Behandlungsanlagen oder Leichtflüssigkeitsabscheidern – vorbehandelt. Ziel dieser Maßnahmen ist es, Schadstoffe in Abwässern zu reduzieren und die Belastung durch die Einleitung von Schadstoffen zu minimieren. Die Einhaltung der lokalen Vorgaben wird durch regelmäßige Analysen und Überwachung der Abwässer sichergestellt. Diese orientieren sich an der nationalen und lokalen Gesetzgebung der Länder und Regionen, in denen Audi Produktionsstandorte² betreibt. Nicht wiederverwendbares Abwasser wird ordnungsgemäß eingeleitet. In der Regel geschieht dies indirekt über einen kommunalen Abwasserbeseitiger. Sämtliche wasserrechtlichen Auflagen bezüglich Abwasserfrachten werden dabei eingehalten. Negative Auswirkungen aufgrund der Einleitung von Abwasser sind nicht bekannt. Diese würden im Rahmen des Dialogs mit Stakeholdern wie beispielsweise Behörden identifiziert.

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

- 1. Prozessoptimierung:** Wasser, das nicht benötigt wird, muss gar nicht erst bezogen werden. Audi will den Wasserverbrauch deshalb in allen Produktionsprozessen verringern.
- 2. Ausbau von Wasserkreisläufen:** Wird Abwasser wiederverwendet, senkt das den Frischwasserverbrauch und die Einleitung von Abwasser. An seinen Produktionsstandorten² engagiert sich Audi für geschlossene Wasserkreisläufe, um so Umweltauswirkungen zu minimieren.
- 3. Trinkwasserfreie Produktion:** Trinkwasser ist eine qualitativ sehr hochwertige und damit wertvolle Ressource. Deshalb gibt es an den Produktionsstandorten² Initiativen, um den Trinkwassereinsatz in der Produktion zu reduzieren und somit die Nutzung von Trinkwasser zur Ausnahme werden zu lassen.
- 4. Nutzung von Regenwasser:** An den Produktionsstandorten² sollte Regenwasser möglichst ungehindert zurück ins Grundwasser gelangen können. Ist dies nicht gewährleistet, sammelt Audi nach Möglichkeit das verfügbare Regenwasser und verwendet es weiter.
- 5. Schadstofffrachten⁵ reduzieren:** Möglichst wenig Schadstoffe sollen ins Wasser gelangen. Audi hält die gesetzlichen Auflagen zum Schadstoffeintrag ins Wasser an seinen Produktionsstandorten² ein und strebt danach, den Schadstoffeintrag darüber hinaus zu minimieren.

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

¹ Der ökologisch gewichtete Wasserverbrauch ermöglicht der AUDI AG die Vergleichbarkeit der absoluten Wasserbedarfe an den weltweiten Audi Standorten unter Berücksichtigung lokal vorherrschender Wasserstressfaktoren und der Nutzung von Regenwasser. So können Einsparungen dort priorisiert werden, wo die Verfügbarkeit von Wasser besonders knapp ist.

² Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.

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

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

Neckarsulm

Audi errichtet am Standort Neckarsulm ein neues Wasserwerk, das 2026 in Betrieb gehen soll. Die Inbetriebnahme war ursprünglich bereits für 2025 geplant und verschiebt sich aufgrund von Bauverzögerungen. Die neue Anlage ermöglicht einen geschlossenen Wasserkreislauf mit der am Werk angrenzenden Kläranlage des Zweckverbandes Unteres Sulmtal. Von der Kläranlage gereinigtes Abwasser wird mithilfe von Filteranlagen und Membranen für die Produktion weiter aufbereitet. Nach der Verwendung in Produktionsprozessen fließt das entstandene Abwasser in die Kläranlage zurück. Der so erzeugte Kreislauf soll den gesamten Frischwasserbedarf am Standort Neckarsulm um bis zu 70 Prozent (Basisjahr 2010) reduzieren.

Die Audi Stiftung für Umwelt unterstützt in Kooperation mit der Technische Universität Berlin die Entwicklung des URBANFILTER-Systems, das Mikroplastik und Schadstoffe aus Straßenabläufen entfernt, bevor sie in Gewässer gelangen. Erste Praxistests in Deutschland und Dänemark zeigen eine hohe Filterleistung und bestätigen das Potenzial des Systems als Ergänzung für städtische Abwassersysteme. Weitere Informationen zum URBANFILTER-System finden sich im Kapitel „Verminderung von Umweltverschmutzung“.

Um die Wirksamkeit auch außerhalb urbaner Räume zu prüfen, testet die Audi Stiftung für Umwelt gemeinsam mit Projektpartnern das System an den AUDI AG Produktionsstandorten Ingolstadt und Neckarsulm. Dort werden jeweils zwei Filter installiert. Ziel ist es, die Filter an die speziellen Verkehrsbedingungen von Produktionsarealen anzupassen. Zwischen 2025 und 2030 werden vier verschiedene Modulkombinationen untersucht – darunter Varianten für Trocken- und Nassschlamm. Die Tests werden wissenschaftlich von der TU Berlin begleitet und liefern umfangreiche Daten zur Filterleistung unter realen Bedingungen.

Alle Ergebnisse fließen in die zentrale Datenbank des URBANFILTER SUSTAINABILITY HUB ein. Diese Plattform dient als Wissensbasis für die Weiterentwicklung der Module und unterstützt die Optimierung zukünftiger Anwendungen.

Ingolstadt

Der Neubau der Aufbereitungsanlage für Regenwasser und Kühlturmbabwasser begann im Jahr 2024. Sie soll ab dem ersten Quartal 2027 die alte Anlage ersetzen und erzeugt dann etwa 300.000 Kubikmeter Betriebswasser pro Jahr. Der Einsatz neuerer Technik verbessert die Betriebswasserqualität und erweitert dadurch die Einsatzmöglichkeiten auf zusätzliche Produktionsbereiche.

Ein zentrales Element am Standort Ingolstadt, um den Einsatz von Frischwasser in der Produktion durch den Ausbau von Wasserkreisläufen kontinuierlich zu reduzieren, ist das Betriebswasserversorgungszentrum. Als es 2018 in Betrieb ging, lag die interne Kreislaufführungsquote bei rund 15 Prozent. Im Jahr 2024 wurde erstmals die Marke von über 40 Prozent überschritten. Möglich wird dies durch ein mehrstufiges Aufbereitungsverfahren: In der



Audi A6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,8–13,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A

ersten Stufe werden im Rahmen einer chemisch-physikalischen Vorbehandlung Schwermetalle und andere Störstoffe aus dem Produktionsabwasser entfernt. Die Schadstoffe setzen sich als Schlamm ab. Anschließend bauen im Membranbioreaktor Mikroorganismen organische Verunreinigungen ab. Feine Membranen filtern anschließend mikroskopisch kleine Partikel, Keime und Bakterien aus dem Wasser. In der letzten Stufe, der Umkehrosmose, wird das Wasser unter hohem Druck durch Membranen gepresst. Dabei werden auch gelöste Salze entfernt. Durch die Kombination dieser Verfahren mit bestehenden Technologien zur Wasseraufbereitung können mittlerweile mehr als 50 Prozent des am Standort anfallenden Abwassers wiederverwendet und in den Produktionskreislauf zurückgeführt werden.

San José Chiapa

Die AUDI AG legt beim verantwortungsvollen Umgang mit Wasser besonderen Fokus auf Produktionsstandorte in Regionen mit hohem oder extrem hohem Wasserstress. Audi identifiziert derartige Wasserrisikogebiete anhand des Index für Wasserstress aus der Datenbank Verisk Maplecroft⁶. Der einzige Audi Produktionsstandort in einer Region mit hohem Wasserstress befindet sich in San José Chiapa (Mexiko). Audi produzierte dort bereits seit 2018 aufgrund von Kreislaufführung vollständig abwasserfrei. 2024 wurde vor dem Verdunstungsbecken, in dem aufkonzentrierte Abwässer getrocknet, eingedickt und abschließend als Reststoffe entsorgt werden, eine weitere Reinigungsstufe (Umkehrosmose) installiert und 2025 in Betrieb genommen. So wird nicht nur das Verdunstungsbecken entlastet, sondern auch etwa 15.000 Kubikmeter Betriebswasser jährlich erzeugt und der Produktion sowie der Bewässerung auf dem Werkgelände zugeführt.

Győr

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

⁶ Maplecroft stuft Gebiete unter hohem Wasserstress ein, wenn das Verhältnis von Wasserentnahme zur verfügbaren Wassermenge 40 Prozent übersteigt. Damit folgt das Unternehmen der international anerkannten Standarddefinition. Dieser Prozentsatz entspricht in der nicht-linearen Skalierung von Maplecroft einem Wert von 5. Extremer Wasserstress (80 Prozent oder mehr) wird in der Skala ab einem Wert von 2,5 oder geringer ausgewiesen. Weitere Informationen finden Sie [hier](#).



Biodiversität

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

Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen die SDGs 13 und 15.



Mehr Informationen zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 132](#).

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

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

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

Biodiversität nimmt in der Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ des Volkswagen-Konzerns eine Schlüsselrolle ein. Mit dem Umweltleitbild „goTOzero“ und einem eigenen Biodiversity Commitment bekennt sich der Volkswagen-Konzern zu Schutz, Erhalt und Förderung der Biodiversität und verfolgt diese zudem in der strategischen Vision zur „Zero Impact Factory“. In deren Rahmen werden an allen Standorten des Volkswagen-Konzerns zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 143 Umweltkriterien mittels der sogenannten Site Checklist kontinuierlich im Hinblick auf ihren Umsetzungsstatus überprüft – darunter auch Projekte und Maßnahmen zum Erhalt der Biodiversität. 2024 führte der Volkswagen-Konzern den Biodiversity Landuse Indicator (BLI) ein, um die Wirksamkeit von Biodiversitätsmaßnahmen und die Fortschritte zur Verbesserung der Biodiversität messbar zu machen. Der BLI gibt Auskunft über den Anteil und die Qualität naturnaher Flächen an einem Standort. So wird die genutzte Gesamtfläche eines Standorts ins Verhältnis zu naturnahen Flächen gesetzt, die durch den Standort geschaffen wurden. Die aufgewerteten Flächen können sich auf dem Werkgelände oder in einem Radius von bis zu 30 Kilometern um den Standort herum befinden. Sie müssen Eigentum des Standorts sein oder durch ihn bewirtschaftet werden und in erster Linie der Förderung der biologischen Vielfalt dienen. Es können auch gemeinsam mit Partnern bewirtschaftete Flächen berücksichtigt werden, sofern der Umfang der gemeinsamen Verwaltung klar umrissen ist. Die konzernweite Erhebung des BLI im Jahr 2025 führte, unter der Berücksichtigung der Flächenqualitäten, zu einem Ergebnis von circa 30 Prozent. Audi erreichte dabei einen Wert von rund 31 Prozent. Ein Zielwert für den BLI im Volkswagen-Konzern wird derzeit definiert. Darüber hinaus hat der Volkswagen-Konzern 2025 für externe Projekte einen Biodiversitätsfonds mit bis zu 25 Mio. EUR pro Jahr



Der Bericht umfasst den Fortschritt, den die AUDI AG mit ihren deutschen Standorten in den Jahren 2023–2025 bei der Umsetzung der in der Leadership-Erklärung formulierten Ziele erreicht hat.

aufgelegt. Der Fonds hat eine geplante Laufzeit von fünf Jahren (2025–2029).

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

Förderung der Artenvielfalt an den Produktionsstandorten¹

Die Vereinten Nationen haben die Jahre 2021 bis 2030 zur Dekade für die Wiederherstellung von Ökosystemen erklärt. Audi begrüßt die Bestrebungen, einen globalen Rahmen für den wirksamen Schutz der biologischen Vielfalt, auch unter Einbeziehung von wirtschaftlichen Akteuren, zu schaffen. Bereits im Vorfeld der UN Biodiversity Conference (CBD COP 15), die 2022 stattfand, hat sich Audi dazu bekannt, Biodiversität an seinen Produktionsstandorten¹ weltweit zu fördern.

Zur Messung des Engagements zum Erhalt von Biodiversität an den Produktionsstandorten¹ hat Audi gemeinsam mit dem Volkswagen-Konzern einen Biodiversitätsindex erarbeitet. Der Index erfasst rund 50 Biodiversitätsparameter. Mit diesen umweltspezifischen Kennzahlen bewertet Audi seine Produktionsstandorte¹ und definiert verbindliche Ziele. Die Wirksamkeit von Einzelmaßnahmen wird so messbar und Fortschritte lassen sich leichter erfassen. Dabei spielen etwa folgende Fragen eine Rolle: Gibt es Fassaden- oder Dachbegrünung? Wie sind die Freiflächen gestaltet? Werden Mitarbeitende für das Thema sensibilisiert, beispielsweise mittels Schulungen? Dadurch stellt das Unternehmen zum einen fest, in welchem Umfang an den Produktionsstandorten¹ Biodiversität gefördert wird und inwieweit die

¹ Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.



Auf dem Gelände in Ingolstadt werden geeignete Rasenflächen in Wildblumenwiesen umgewandelt, um Lebensraum für Flora und Fauna zu schaffen.

Standorte einen stringenten Plan für eine bessere Naturbilanz verfolgen, und zum anderen misst der Index dessen Umsetzung. Das Ziel, den Biodiversitätsindex der Produktionsstandorte¹ im Durchschnitt bis Ende 2025 von 25 Prozentpunkten (Basisjahr 2020) auf 60 Prozentpunkte anzuheben, wurde erreicht. Bis 2028 soll der Biodiversitätsindex jährlich um einen Prozentpunkt auf 63 Prozent und bis 2035 auf 70 Prozent gesteigert werden.

Audi engagiert sich dazu unter anderem in den vier folgenden Feldern:

1. Naturnahe Gestaltung von Freiflächen und Gebäuden

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

Zukünftig richtet Audi den Fokus verstärkt auf Flächen außerhalb des Werkzauns. Dort sollen Trittsteine, Vernetzungen und Korridore zwischen Landschaft und Werkflächen geschaffen werden, um die Regeneration der biologischen Vielfalt zu fördern. Bei Trittsteinen handelt es sich um kleine, isolierte Naturflächen oder Biotope, die in stark industrialisierten oder in landwirtschaftlich intensiv genutzten Gebieten als Zwischenstationen für Tiere und Pflanzen in einer Art Netzwerk dienen. So können sie sich von einem Lebensraum zum nächsten bewegen. Das trägt zu einem größeren Genpool bei und unterstützt die Artenvielfalt.

Ingolstadt

Am Hauptsitz in Ingolstadt konnten 2025 Maßnahmen wie die Schaffung neuer Lebensräume mit Totholz in großem Umfang oder die weitere Gestaltung von naturnahen Flächen umgesetzt werden. Als besonders wirkungsvolle Maßnahme zur Erhöhung der Artenvielfalt wurde erstmals die extensive Beweidung artenreicher Wiesen mit Schafen erprobt. Diese Form des Flächenmanagements unterstützt die Entwicklung ökologischer Strukturen und gewährleistet die Pflege der Vegetation.

Im Rahmen des Projekts „Natur auf Zeit“ des Bundesumweltministeriums und des Bundesamtes für Naturschutz überlässt Audi ungenutzte Flächen auf dem incampus-Gelände vorübergehend der Natur und schafft so wertvolle Lebensräume für Flora und Fauna. Während 15 Hektar des Geländes unter dauerhaftem Schutz stehen, sollen sich auf rund 40 Hektar des incampus artenreiche Naturräume wie Magerrasen oder Hecken- und Baumstrukturen entwickeln, bis die Flächen im Zuge der weiteren Standortentwicklung für Bauprojekte benötigt werden. Obwohl diese 40 Hektar des incampus bis zu ihrer Bebauung nur vorübergehend der Natur überlassen werden, leistet Audi mit dem Projekt einen wichtigen Beitrag zur Förderung der biologischen Vielfalt. Betrachtet man das zugrunde liegende Konzept „Natur auf Zeit“ auf nationaler Ebene, wird klar, wie wirkungsvoll es sein kann: Je mehr Akteure sich beteiligen, desto mehr temporäre Naturflächen entstehen bundesweit. Zwar werden diese irgendwann bebaut, doch gleichzeitig entstehen immer wieder neue temporäre Schutzräume auf bestehenden Industrieflächen. Gerade für sogenannte Pionierarten, die gut an dynamische Veränderungen von Lebensräumen angepasst sind, bedeutet das einen Zugewinn. ➤

¹ Audi Produktionsstandorte in Ingolstadt und Neckarsulm (Deutschland), Brüssel (Belgien), Győr (Ungarn), San José Chiapa (Mexiko). Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.

In der Gesamtbilanz erhöht sich damit der verfügbare Naturraum. Vertreter der IN-Campus GmbH, einer Tochtergesellschaft der AUDI AG, sowie der Regierung von Oberbayern und der Stadt Ingolstadt unterzeichneten einen gemeinsamen Vertrag, der das Projekt „Natur auf Zeit“ am incampus rechtlich absichert. So ist gewährleistet, dass die Flächen bis zu ihrer Nutzung für künftige Bauprojekte als Naturräume zur Verfügung stehen.

2025 wurde hier erstmals ein umfassendes Monitoring umgesetzt mit Nachweisen für mittlerweile seltene Arten wie den Laubfrosch und den Kiebitz.

Münchsmünster

Der Audi Standort Münchsmünster liegt im Osten des Standorts Ingolstadt in circa 25 Kilometer Entfernung und ist ein Kompetenzzentrum für Hightechfahrwerkteile, Aluminiumstrukturbauteile und Pressteile. Hier wurden im Rahmen des Projekts „Natur auf Zeit“ bereits ab 2019 sechs Hektar Fläche vorübergehend für Biodiversitätsmaßnahmen zur Verfügung gestellt, wovon heute noch fünf Hektar Teil des Projekts sind.

Im Jahr 2025 lag der Schwerpunkt auf der ökologischen Aufwertung externer Flächen. So wurde zum Beispiel in Kooperation mit der Gemeinde Münchsmünster und einer sozialen Einrichtung eine rund 2.000 Quadratmeter große Fläche von invasiven Pflanzen (sog. Neophyten) befreit. Diese Maßnahme trägt zur Wiederherstellung naturnaher Vegetationsstrukturen bei und unterstützt die Regeneration standorttypischer Arten. Invasive Neophyten verbreiten sich schnell, verdrängen heimische Flora und damit auch die heimische Tierwelt. Dies führt zu einem Ungleichgewicht im Ökosystem. Zudem können invasive Arten die Bodenbeschaffenheit und die Wasserverfügbarkeit verändern, was sich ebenfalls negativ auf die gesamte Pflanzen- und Tierwelt auswirkt. Durch die Entfernung gebietsfremder Pflanzen wird die Konkurrenz für heimische Flora reduziert, was langfristig die Biodiversität und die ökologische Stabilität des Areals fördert.

Neckarsulm

Der Standort Neckarsulm hat im Berichtsjahr sein Biodiversitätskonzept weiterentwickelt und um artenreiche Blühflächen sowie standortgerechte Gehölzpflanzungen erweitert. Auf dem Werkgelände wurden bereits 2024 die Dächer von Raucherkabinen und werkinternen Shuttlebus-Unterständen mit widerstandsfähigen Sedumpflanzen und heimischen Blühpflanzen begrünt. Die Pflanzen erfüllen verschiedene Aufgaben: Sie bieten Insekten Nahrung sowie Unterschlupf und haben damit einen positiven Effekt auf die Biodiversität. Darüber hinaus binden sie Feinstaub und CO₂, speichern Regenwasser, fungieren im Sommer als Hitzeschild und dämpfen den Schall. Einen ähnlichen Effekt haben Moosmatten, die zur Bepflanzung von Parkhausdächern zum Einsatz gekommen sind. 2025 wurde mit einer Begrünung von insgesamt 15 Raucherkabinen diese Strategie weiterverfolgt.

Győr

Im Berichtsjahr lag der Fokus am Standort Győr auf der Bekämpfung invasiver Baumarten, um die Regeneration der heimischen Vegetation zu fördern. Im Rahmen der Maßnahme wurden invasive Baumarten entfernt und davon rund 100 Kubikmeter Holz als Totholz in ein Waldsteppenhabitat auf dem Werkgelände eingebracht. Dadurch entstehen wertvolle Lebensräume für totholzbewohnende Arten wie Insekten, Pilze und Vögel. Darüber hinaus erfolgte die Umgestaltung aller einjährigen Blumenbeete auf dem Werkgelände: Sie wurden durch mehrjährige,

regionaltypische Stauden ersetzt, was die ökologische Stabilität erhöht und den Pflegeaufwand reduziert. Diese Schritte stellen einen wichtigen Beitrag zur Förderung der Biodiversität und zur nachhaltigen Flächenbewirtschaftung dar.

San José Chiapa

Am Audi Produktionsstandort in San José Chiapa setzte Audi Mexiko die 2023 gestartete, groß angelegte Wiederaufforstungsinitiative in der Region fort. Bislang pflanzte das Unternehmen knapp 43.000 heimische Bäume wie die Teocote-Kiefer auf einer Fläche von 39 Hektar, die zuvor vom Borkenkäfer geschädigt worden war. Vor-Ort-Evaluierungen und Analysen von Satellitenaufnahmen bestätigen, dass das Projekt Vegetationslücken schließt und die natürliche Sukzession (Waldverjüngung) fördert. Monitorings der Bodenbeschaffenheit sowie relevanter Biodiversitätsindikatoren bestätigten zudem günstige Bedingungen: Die Überlebensrate der Teocote-Kiefern beträgt über 70 Prozent. Ergänzend zu den positiven Effekten der Wiederaufforstungsmaßnahmen in der Region zeigen sich auch auf dem Werkgelände positive Auswirkungen der dortigen Maßnahmen. Denn Zugvogelarten wie die Schnatterente und der Silberreiher nutzen die am Werk befindliche Regenwasserlagune. Zusätzlich entwickeln sich bestäuberfreundliche Habitate mit mehr als 6.000 Bäumen und Pflanzen auf dem Werkgelände positiv.

2. Kooperationen mit Wissenschaft, Forschung, Verbänden und NGOs

Audi fördert den Austausch mit externen Stakeholdern im Rahmen von Mitgliedschaften in Netzwerken und Initiativen, um gemeinsam Auswirkungen auf die Biodiversität entlang der Wertschöpfungskette so gering wie möglich zu halten. Die Grundlage für die Artenvielfalt ist eine saubere Umwelt; deshalb ist Audi bemüht, Umweltverschmutzungen zu verringern.

Mit dem Beitritt zur Alliance for Water Stewardship bestärkt Audi sein Engagement für einen verantwortungsvollen Umgang mit der Ressource Wasser. Zur Minimierung von Produktionsabfällen engagiert sich Audi seit 2013 in der Aluminium Stewardship Initiative.

Darüber hinaus initiieren die Standorte vermehrt Kooperationen mit NGOs, um Austausch und eine Qualitätssteigerung der Maßnahmen zu erreichen.

Bereits seit 2015 ist die AUDI AG Mitglied in der deutschlandweiten Initiative „Biodiversity in Good Company“ und fördert im Rahmen der Mitgliedschaft den Erhalt der biologischen Vielfalt. Als Unterzeichner der damit einhergehenden Leadership-Erklärung bekennt sich das Unternehmen zu den drei Zielen des internationalen Übereinkommens zur biologischen Vielfalt: den Erhalt der biologischen Vielfalt, ihre nachhaltige Nutzung und die gerechte Aufteilung der sich aus der Nutzung der genetischen Ressourcen ergebenden Vorteile. Audi veröffentlicht im Rahmen seiner Mitgliedschaft alle zwei Jahre einen Fortschrittsbericht und schafft damit Transparenz in Bezug auf sein Engagement zur Förderung der Artenvielfalt.

3. Kommunikation und Bewusstseinsbildung

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

zur Stärkung des Teamgeistes, Urban-Gardening-Angebote, Kommunikations- und Awareness-Kampagnen sowie Qualifizierungsangebote.

Unter dem Motto „MachMIT!“ haben Mitarbeitende der AUDI AG die Möglichkeit, sich mit einem gemeinnützigen Partner um eine Förderung eines Umweltschutzprojekts zu bewerben. Von Projektkosten in Höhe von maximal 2.009 EUR, angelehnt an ihr Gründungsjahr (2009), gewährt die Audi Stiftung für Umwelt 75 Prozent als Förderung. Bisher wurden über 50 externe Projekte umgesetzt, darunter mehrere Wildbienenwände, Blumenwiesen, Hochbeete und Pflanzaktionen.

Ingolstadt

Umwelt- und Klimaschutz ist bei Audi bereits seit vielen Jahren fester Bestandteil der Ausbildung – etwa im Rahmen von Umwelttagen, an denen sich Mitarbeitende theoretisch und praktisch mit dem Thema auseinandersetzen. In dem Projekt „AzuBioTop“ konzentriert sich das Engagement von rund 1.400 Ingolstädter Auszubildenden seit 2022 vor allem auf ein 1,24 Hektar großes Grundstück vor den Ingolstädter Werktores. Hier entstand ein neuer Lebensraum für bedrohte Tier- und Pflanzenarten, indem beispielsweise Streuobst- und Blumenwiesen oder ein Ersatzhabitat für Zauneidechsen angelegt wurden.

Im Jahr 2025 lag der Schwerpunkt auf der Verbesserung der Pflege sowie dem Erwerb neuer Kompetenzen, etwa dem fachgerechten Schneiden von Obstbäumen. Weitere Aktionen für Mitarbeitende – darunter der Bau von Käferkellern und Insektenhotels sowie das Entfernen invasiver Pflanzen – boten die Gelegenheit, praktische Fertigkeiten zu erlernen und neue Themen zu erschließen.

Gefördert durch die Audi Stiftung für Umwelt und in Zusammenarbeit mit dem Landesbund für Vogelschutz (LBV) entwickelten Auszubildende sogenannte Horchboxen. Diese KI-basierten Aufnahmegeräte für Vogelstimmen sollen dazu beitragen, die Veränderung der Artenvielfalt in verschiedenen Gebieten zu dokumentieren. Die wetterfesten, solarbetriebenen Geräte in Vogelhausoptik sind mit Raspberry Pi, Mikrofon und der BirdNET-Software, einer KI-gestützten Anwendung zur automatischen Erkennung von Vogelarten anhand ihrer Gesänge, ausgestattet und übertragen die Daten an die Online-Plattform BirdWeather. So können Veränderungen der Artenvielfalt langfristig dokumentiert werden. Erste Horchboxen wurden auf dem AzuBioTop bei Ingolstadt installiert, weitere Standorte sind die Landesgartenschau in Furth im Wald und der Natursteig Osterfelder in den Alpen.

Neckarsulm

Auf Initiative der Audi Stiftung für Umwelt wurde 2024 ein Projekt mit der Pädagogischen Hochschule Heidelberg, der Stadt Neckarsulm und Audi Auszubildenden am Standort Neckarsulm gestartet. Unter dem Titel „Streuobst gemeinsam erhalten und gestalten“ trägt dieses zum Erhalt der Biodiversität bei. In der Region Neckarsulm sind die Streuobstbestände in den vergangenen Jahrzehnten zunehmend gefährdet. Gründe sind unter anderem Siedlungsausdehnung und die intensive landwirtschaftliche Nutzung. Außerdem wird die Bewirtschaftung von Streuobstwiesen im Vergleich zu großen Obstplantagen immer unrentabler. Diese Entwicklungen führen dazu, dass Lebensräume für Tier- und Pflanzenarten bedroht sind. Wissenschaftler der Hochschule wollen die Bestände der Streuobstbäume erhalten und werten dazu den Pflegezustand, die Vitalität und einen möglichen Krankheitsbefall der Obstbäume aus. Auszubildende von Audi helfen im Rahmen des Projekts mit und unterstützen beispielsweise beim Einsatz von



Artenvielfalt erhalten: Im Rahmen eines Abteilungsworkshops wurde eine 500 Quadratmeter große Fläche auf dem Werkgelände mit 5.000 regional-typischen Wildstauden bepflanzt.

Drohnen zur Überwachung des Pflegezustands der Streuobstbäume. Hierdurch sollen die Auszubildenden für den Schutz wertvoller Kulturlandschaften sensibilisiert und für das Thema Nachhaltigkeit begeistert werden – auch über ihre Ausbildung hinaus.

Győr

Im Berichtsjahr wurden verschiedenste Sensibilisierungsmaßnahmen umgesetzt: zum Beispiel die Integration von Biodiversität in den Schulungsplan von Auszubildenden, der Bau von Nistkästen oder das gemeinsame Müllsammeln auf einem externen Naturlehrpfad durch Audi Mitarbeitende. Eine weitere Maßnahme zur Sensibilisierung war die Anpassung der Speisepläne in der Gastronomie. Im Berichtsjahr wurde der Anteil veganer Gerichte in Betriebsrestaurants und Cafeterien auf 20 Prozent erhöht – ein wirkungsvoller Schritt, um gesunde Ernährung mit einer Verringerung des Landverbrauchs zu verbinden. Weniger Flächen für Tierhaltung und Futtermittelanbau bedeuten nicht nur geringere Umweltbelastungen, sondern schaffen auch mehr natürliche Lebensräume und fördern damit die Biodiversität.

4. Biodiversitätsmaßnahmen im Vertrieb

Mit der Eröffnung des zweiten Audi charging hubs in München setzte Audi im Berichtsjahr ein Zeichen für ökologische Verantwortung. In enger Zusammenarbeit mit dem Naturschutzbund Deutschland e. V. (NABU) wurde der Standort ökologisch gestaltet: Regionale Bepflanzung, Dachbegrünung und Durchlässe für Kleintiere fördern aktiv die Biodiversität. NABU begleitete die Planung beratend, prüfte die Gestaltungskonzeption und gab konkrete Empfehlungen zu heimischen Pflanzenarten und Artenschutzmaßnahmen. Im Berichtsjahr unterstützte Audi den NABU bei bestehenden internationalen Natur- und Umweltschutzprojekten.

Darüber hinaus stellt die AUDI AG ihren Händlern weltweit ein Guidebook zur Verfügung, das praxisnahe Anregungen auf freiwilliger Basis für Biodiversitätsmaßnahmen am eigenen Standort bietet. Empfohlen wird unter anderem die Aufwertung von Grünflächen, da ein guter Pflegezustand nicht nur die Artenvielfalt stärkt, sondern auch das Mikroklima positiv beeinflusst. Zu den vorgeschlagenen Schritten zählen die Anlage zusätzlicher Grünflächen, eine insekten- und vogelfreundliche Bepflanzung, die Reduzierung versiegelter Flächen sowie die Begrünung von Dächern und Fassaden. Besonders hervorgehoben wird der Einsatz von Bäumen als natürliche Schattenspender: Durch Verdunstung und Verschattung können sie die Umgebungstemperatur spürbar senken. Dies verbessert nicht nur das lokale Klima, sondern auch die Energieeffizienz und die CO₂-Bilanz von Gebäuden. /



Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft

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



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

Der Klimawandel und andere globale Herausforderungen, wie die Verschwendung von Rohstoffen und die Umweltverschmutzung, lassen sich

abmildern, Lebensräume und damit biologische Vielfalt erhalten. Für die Wirtschaft ergeben sich ebenfalls vielfältige Chancen: Durch die Wiederverwendung wertvoller Ressourcen können zum Beispiel die Abhängigkeit von kritischen Primärrohstoffen und der CO₂-Fußabdruck von Produkten reduziert sowie neue Geschäftsmodelle erschlossen werden.

Übergeordnet ist das Thema Kreislaufwirtschaft in der Nachhaltigkeitsstrategie „regenerate+“ des Volkswagen-Konzerns verankert. Zentrale Elemente sind dabei die Kreislaufführung ausgewählter Materialien, die Mitentwicklung innovativer Recyclingtechnologien, die Verwendung von Sekundärmaterialien, die Verbesserung der Ressourceneffizienz sowie die Wiederverwertung und das Recycling von definierten Werkstoffen und Bauteilen. >

Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen die SDGs 9, 12 und 13.



Mehr Informationen zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 132](#).

Ziel ist es, durch den verstärkten Einsatz von recycelten Materialien die Nutzung von Primärrohstoffen deutlich zu reduzieren und die Lebensdauer wertvoller Ressourcen zu verlängern. Damit versteht sich „regenerate+“ als strategischer Hebel für die Kreislaufwirtschaft.

Audi übernimmt Verantwortung für einen bewussten Umgang mit Ressourcen und betrachtet dabei den gesamten Lebenszyklus eines Automobils – von den eingesetzten Materialien in der Fahrzeugentwicklung bis hin zum Fahrzeugrecycling sowie der Materialrückführung. Konkret bedeutet das: Die Kreislaufwirtschaft beginnt bei Audi bereits im Design. Mit dem Ansatz „Design for Circularity“ möchte das Unternehmen die Demontage- und Recyclingfähigkeit steigern.

Entlang der Lieferkette setzt Audi verbindliche Vorgaben für den Einsatz von Rezyklaten. Der besondere Fokus liegt auf Post-Consumer-Rezyklat. In der Produktion besteht der Anspruch, Ressourcen möglichst sparsam einzusetzen und Produktionsreste konsequent in den Kreislauf zurückzuführen. Am Ende des Produktlebenszyklus sollen Bauteile und Materialien möglichst lange in einem hochwertigen Kreislauf geführt werden.

Audi verfolgt das Ziel, den Anteil an Rezyklaten in seinen Fahrzeugen kontinuierlich zu erhöhen – dort, wo es technisch möglich sowie ökologisch und ökonomisch sinnvoll ist. Im Jahr 2023 wurden interne Zielwerte für den Sekundärmaterialanteil und den Post-Consumer-Sekundärmaterialanteil auf Gesamtfahrzeugebene definiert und im Unternehmen verankert. Diese Zielgrößen wurden 2024 und 2025 in Form verbindlicher technischer Anforderungen an Lieferanten für relevante Bauteile und Materialien heruntergebrochen und sind Teil der Vertragsunterlagen. Ein Beispiel ist die Verwendung von Post-Consumer-Stahlschrott.

Um ambitionierte und gleichzeitig realisierbare Vorgaben auf Material- und Bauteilebene festzulegen, setzt Audi auf enge Zusammenarbeit mit seinen Lieferanten und Partnern in der Lieferkette. Das ermöglicht Vorteile bei Skalierbarkeit, Geschwindigkeit und Effizienz.

Im Berichtsjahr wurde bereichsübergreifend an der Überarbeitung der Audi Strategie für Kreislaufwirtschaft gearbeitet.

Wichtige unternehmensinterne Richtlinien in Bezug auf Kreislaufwirtschaft bei Audi bilden die gemeinsame Unternehmenspolitik im Volkswagen-Konzern, der Audi Code of Conduct sowie der Code of Conduct für Geschäftspartner.

Rethink, Reduce, Reuse, Recycle – Kreislaufwirtschaft bei Audi

Der verantwortungsvolle Umgang mit Rohstoffen ist für Audi zentraler Eckpfeiler einer zukunftsorientierten Automobilproduktion. Audi setzt sich dafür ein, durch Erhöhung der Sekundärmaterialanteile den Einsatz von Primärmaterialien zu reduzieren und Ressourcenkreisläufe sowohl innerhalb als auch außerhalb des Unternehmens zu schließen. Dabei verfolgt Audi ein ganzheitliches Konzept entlang der Prinzipien: Rethink, Reduce, Reuse und Recycle. Das bedeutet, in der Entwicklungsphase neben anderen Faktoren auch Ressourceneffizienz und Recyclingfähigkeit der Bauteile zu berücksichtigen (Rethink), die Fahrzeuge ressourcenschonend zu produzieren und langlebig ausulegen (Reduce) sowie noch nutzbare Bauteile am Ende des Produktlebens wiederzuverwenden (Reuse) oder sie bestmöglich zu verwerten (Recycle).

Rethink: Von Anfang an das Ende bedacht

Das Rethink-Prinzip setzt in der frühen Phase der Produktentwicklung an. Nach diesem Prinzip entwickelte Bauteile werden bereits in der Konzeptionsphase auf eine spätere Kreislauffähigkeit ausgerichtet. Im Vordergrund stehen dabei unter anderem die Auslegung und Reparaturfähigkeit von Bauteilen für eine hohe Lebensdauer, die Möglichkeit zur Demontage und Wiederverwendbarkeit von Komponenten sowie die Recyclingfähigkeit zum Schließen der eigenen Kreisläufe.

Besonders wichtig in diesem Zusammenhang ist das Fahrzeug- und Bauteildesign. Audi hat deshalb Handbücher zum nachhaltigen Gestalten mit Best Practices erarbeitet. Darin ist beispielsweise beschrieben, wie Bauteile mit weniger Ressourceneinsatz hergestellt und Komponenten durch eine erleichterte Demontage besser in den Recyclingkreislauf zurückgeführt werden können.

Entwickler von Audi haben einen großen Einfluss auf die Kreislauffähigkeit von ausgewählten Bauteilen eines Fahrzeugs. Detaillierte werkstoffbezogene Leitfäden unterstützen sie bei der Auswahl kreislauffreundlicher Materialien oder Verbindungstechniken – zum Beispiel durch die Verwendung von Monomaterialien, gut trennbaren Materialverbünden oder Verbindungstechniken, die eine zerstörungsfreie Zerlegung ermöglichen. In Zusammenarbeit mit Polymerexperten wurden beispielsweise ein Web Based Training sowie ein Leitfaden zur recyclinggerechten Produktentwicklung von Kunststoffbauteilen erarbeitet. Der Leitfaden enthält unter anderem Empfehlungen dazu, welche Kunststofftypen bevorzugt zu verwenden sind, da sie mit einer hohen Wahrscheinlichkeit zurückgewonnen werden können, und welche



Rethink: Design for Circularity

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



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

Kunststofftypen es zu vermeiden gilt, da sie große Herausforderungen in der Wiederaufbereitung verursachen. Dieser Leitfaden ist auch für Lieferanten von Audi einsehbar und wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Ein Beispiel, wie Audi das Rethink-Prinzip und somit die Verwendung sortenreiner Bauteile im Fahrzeug vorantreibt, ist ein Sitzbezug, der vollständig aus einer Materialfamilie besteht: Polyester. Sowohl die Sitzoberfläche und das Faservlies der Unterware als auch Kleber und alle weiteren Anbindekomponenten sind aus diesem Monomaterial gefertigt, wenn technisch umsetzbar in recycelter Qualität. Diese Materialreinheit ermöglicht es zum einen, Verschnitte aus der Produktion direkt wiederzuverwerten, und zum anderen, die Bezüge am Ende ihres Produktlebens in den Materialkreislauf zurückzuführen. Sie werden geschreddert,

eingeschmolzen und zu neuem Garn verarbeitet – die Grundlage für neue Sitzbezüge. Im Vergleich zu herkömmlichen Sitzbezügen, die meist nur einmal verwendet werden können, lassen sich diese innovativen Bezüge bis zu fünfmal wiederverwerten. Für diese zukunftsweisende Entwicklung wurde Audi im Jahr 2025 gemeinsam mit dem Partnerunternehmen AUNDE Achter & Ebels von der Internationalen Gesellschaft für Kunststofftechnik e.V. mit dem ersten Platz des SPE Automotive Award in der Kategorie Nachhaltigkeit ausgezeichnet.

Reduce: Weniger Primärmaterialbedarf, verlängerte Nutzungsphase

Das Prinzip Reduce umfasst sowohl Maßnahmen während des Herstellungsprozesses als auch während der nachgelagerten Nutzungsphase. Dabei geht es grundsätzlich um zwei Aspekte: erstens um den effizienten Einsatz von Materialien und zweitens um die Verlängerung des Produktlebenszyklus, zum Beispiel durch Instandsetzung von Fahrzeugen.

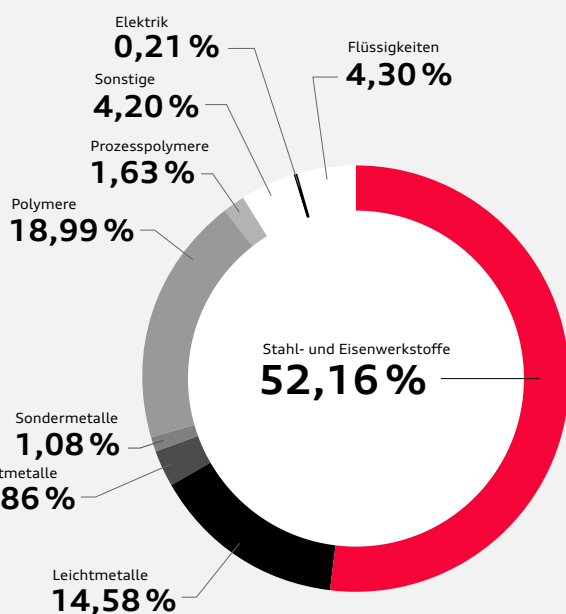
Effizienter Einsatz von Materialien: Das Reduce-Prinzip kommt unter anderem in der Fahrzeugproduktion zur Anwendung. Umgesetzt wird es beispielsweise über das Audi Umweltprogramm Mission:Zero im Handlungsfeld Ressourceneffizienz.

Folgende Beispiele werden unter anderem in der Audi Logistik umgesetzt:

- > Wo es möglich ist, werden Verpackungen vermieden. Falls Verpackungsmaterial genutzt werden muss, werden bevorzugt kreislauffähige Rohstoffe eingesetzt. Bis 2030 soll der Anteil an kreislauffähigen Materialien für Verpackungen bei Neufahrzeugprojekten kontinuierlich gesteigert werden. Dafür achtet Audi bereits in der frühen Planungsphase neuer Fahrzeugprojekte auf nachhaltige Verpackungskonzepte. Für deren ganzheitliche Optimierung werden Anforderungen in die Lastenhefte für Lieferanten eingearbeitet. Verträge mit Lieferanten legen zum Beispiel fest, dass auf Styropor verzichtet wird und Verpackungen kreislauffähig zu gestalten sind.
- > Im Jahr 2024 wurde ein IT-System eingeführt, welches bei der Vermeidung von Verpackungsmaterial unterstützt. Die datenbankbasierte Anwendung dokumentiert optimierte Verpackungslösungen anhand von Best-Practice-Beispielen: Mithilfe einer integrierten Fotodokumentation im Vorher- und Nachher-Zustand ermöglicht das Programm die Suche nach effizienten Verpackungskonzepten. Damit wird ein standortübergreifender Austausch von Best-Practice-Lösungen sichergestellt, um Synergien zu heben. Für Audi Modelle auf Basis der PPE (Premium Platform Electric) konnte die Kunststoffverpackung für einen definierten Bauteileumfang um fast 50 Prozent reduziert werden. Das Programm soll bei weiteren Fahrzeugprojekten zum Einsatz kommen. Für Neufahrzeugprojekte wurde zudem eine Kennzahl definiert, die den Kunststoffanteil bei Verpackungen für ausgewählte Bauteile pro Fahrzeug wiedergibt und anhand eines Zielwertes kontinuierlich verfolgt wird.
- In der laufenden Serie setzt die Verpackungsplanung zahlreiche Optimierungsmaßnahmen für die Verpackungen der „Knocked-Down“-Bausätze um. Mit der Umstellung auf optimierte Innenverpackungen sowie dem Verzicht auf Kunststoffe und zusätzliche Umverpackungen werden wertvolle Ressourcen geschont.

Menge der von Audi verarbeiteten Rohstoffe in Fahrzeugen 2025

Darstellung beruht auf den Produktionszahlen der Marke Audi (exkl. AUDI) 2025 und aktuellen Zerlegestudien ausgewählter Modelle der jeweiligen Baureihen. Dabei wurden alle Fahrzeugsegmente berücksichtigt; rundungsbedingte Abweichungen vorbehalten.



¹ „Knocked-Down“ beschreibt, dass Fahrzeuge für den Transport zu einer anderen Produktionsstätte in große Baugruppen oder in Einzelteile zerlegt werden.

Reuse: Erneut im Einsatz

Das Reuse-Prinzip der Kreislaufwirtschaft setzt auf die Wiederverwendung von Bauteilen. Der erneute Einsatz kann mit oder ohne Aufbereitung in gleicher Funktion oder durch erneute Verwendung in einem anderen Anwendungsbereich erfolgen. Folgende Maßnahmen zeigen beispielhaft, wie ein erneuter Einsatz in der Praxis umgesetzt werden kann:

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

„Audi Original Gebrauchtteile“ bieten eine preisgünstige und zuverlässige Option für Kunden, die Karosserie-, Beleuchtungs-, Motor-, Getriebe-, Fahrwerks-, Innenraum- oder Elektronikkomponenten ersetzen möchten. Im Vergleich zum Einsatz eines Neuteils ist die Wiederverwendung außerdem ressourcenschonender.

Beitritt Ellen MacArthur Foundation

Seit Beginn des Jahres 2025 ist die AUDI AG Netzwerkmitglied der Ellen MacArthur Foundation. Diese ist eine gemeinnützige Organisation, die sich der Förderung der Kreislaufwirtschaft widmet. Ihr Ziel ist es, ein Wirtschaftssystem zu etablieren, das auf der Eliminierung von Abfall und Umweltverschmutzung, kreislauffähigen Produkten und Materialien sowie der Regeneration von Natur basiert. Die Stiftung arbeitet weltweit mit Unternehmen, Regierungen, Wissenschaft und Bildungseinrichtungen zusammen, um systemische Lösungen zu entwickeln und umzusetzen. Erste praktische Ergebnisse dieser Kooperation wurden in der Audi Act4Impact Themenwoche sichtbar.

Audi Act4Impact: Nachhaltigkeit im Fokus

Im Rahmen der Nachhaltigkeitsinitiative Audi Act4Impact wurde 2025 eine Themenwoche veranstaltet, die Mitarbeitende, Lieferanten sowie internationale Partner wie beispielsweise die gemeinnützige Ellen MacArthur Foundation zusammenbrachte. Rund 1.400 Teilnehmende aus 25 Ländern tauschten sich intensiv zu Nachhaltigkeitsthemen entlang der Lieferkette aus. Im Mittelpunkt standen unter anderem die Prinzipien der Kreislaufwirtschaft und das Konzept „Design for Circularity“. In einem ganztägigen Präsenzworkshop wurde anhand konkreter Fahrzeugkomponenten – insbesondere Scheinwerfer und Stoßfänger – erarbeitet, wie durch gezielte Materialwahl und konstruktive Gestaltung eine spätere Wiederverwendung und effiziente Demontage ermöglicht werden können. Die Woche verdeutlichte einmal mehr, dass in internationaler Zusammenarbeit und mit frühzeitiger Integration nachhaltiger Designprinzipien innovative Lösungen entstehen können.

Die Teile stammen beispielsweise aus Testfahrzeugen oder Fahrzeugen, die das Ende des Lebenszyklus erreicht haben. Die Teile werden in spezialisierten Zentren von geschulten Fachleuten gemäß den Audi Richtlinien überprüft, um deren Qualität zu gewährleisten. Ein wichtiger Anwendungsfall sind Reparaturen von Fahrzeugen, die älter als acht Jahre sind. Bei diesen Fahrzeugen ist es oft nicht mehr rentabel, alle defekten Teile durch Neuteile zu ersetzen. Durch die Nutzung von preisgünstigeren Gebrauchtteilen hingegen kann eine Reparatur wirtschaftlich sinnvoll sein. So können Fahrzeuge, die andernfalls als wirtschaftlicher Totschaden enden würden, weiter genutzt werden.

Industrielle Aufbereitung von defekten Audi Original Teilen –

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

Wiederverwendung von Hochvoltbatterien

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

Recycle: Das Ende als neuer Anfang

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

Audi verfolgt beim Recycle-Prinzip zwei Ansätze:

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

In mehreren Projekten testet die AUDI AG die Serienreife von Post-Consumer-Materialkreisläufen von Stahl, Aluminium, Kunststoff und Batterien. Diese stehen im Fokus, da sie zum Teil in der existierenden und künftigen Gesetzgebung und in internen Anforderungen eine besondere Rolle einnehmen und ihr Anteil am Gesamtgewicht des Fahrzeugs hoch ist. Erkenntnisse aus diesen Projekten dienen dazu, den Einsatz von Sekundärmaterialien in neuen Fahrzeuggenerationen zu steigern.

- > **Stahl:** Im Audi Q6 e-tron werden für die Herstellung des Stahls für das Dachaußenteil anteilig² Stahlschrotte verwendet, die aus Post-Consumer-Quellen stammen.³ Solche Materialien kommen auch für ausgewählte Bauteile (beispielsweise den Dachrahmen) des Audi A6 e-tron zum Einsatz.
- > **Aluminium:** Bei der Herstellung des Aluminiums für ausgewählte Bauteile des Audi A6 e-tron wird anteilig² aufbereitetes Post-Consumer-Sekundärmaterial verwendet. Es kommt beispielsweise für die Herstellung des Außenteils der Aluminiumfrontklappe zum Einsatz.

Neben der Kreislaufführung von Post-Consumer-Materialien werden auch Post-Industrial-Materialien, also Verschnitte und Abfälle, die während der Produktion entstehen, recycelt. Mit dem sogenannten Aluminium Closed Loop zeigt die AUDI AG schon seit 2017 einen verantwortungsvollen Umgang mit der Ressource Aluminium. Aluminiumverschnitte, welche im Presswerk anfallen, werden in den Materialkreislauf zurückgeführt. Durch die Wiederverwertung von Aluminiumabfällen können bei der Aluminiumherstellung bis zu 95 Prozent Energie im Vergleich zur Herstellung von Primäraluminium eingespart werden.

- > **Kunststoffe:** Im Audi A6 e-tron werden Kunststoffbauteile wie der Frunk (Kofferraum unter der Fronthaube) sowie die benachbarten Abdeckungen im Vorderwagen anteilig² aus Rezyklatmaterial gefertigt. Weitere Bauteile aus Kunststoffrezyklat sind die E-Sound-Generatoren sowie der Wasserkasten zur Klimafrischluftansaugung im Vorderwagen. Hier wurde, genau wie bei Modellen der Audi Q6 e-tron Baureihe, ein bisher klassischer Karosseriebau-Blechumfang durch Kunststoffbauteile mit großem Anteil an Sekundärmaterial ersetzt.
- > **Batterie:** Die Volkswagen AG arbeitet konzernweit an einem umfassenden und zukunftsorientierten Konzept zum Recycling von Hochvoltbatterien. Ergänzend dazu strebt das Unternehmen strategische Partnerschaften mit relevanten Akteuren entlang der Batteriewertschöpfungskette an, um einen geschlossenen Materialkreislauf im gesamten Konzern zu ermöglichen. Ziel ist es, wertvolle Rohstoffe wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt industriell zurückzugewinnen und auch Materialien wie Aluminium, Kupfer und Kunststoffe ressourcenschonend wiederzuverwerten. Der Standort Salzgitter ist mit dem Anlauf der Zellfabrik das Kompetenzzentrum für Batterietechnologie im Volkswagen-Konzern.



Kreislaufwirtschaft:
Audi sichert recycelte
Rohstoffe strategisch
und kosteneffizient ab.



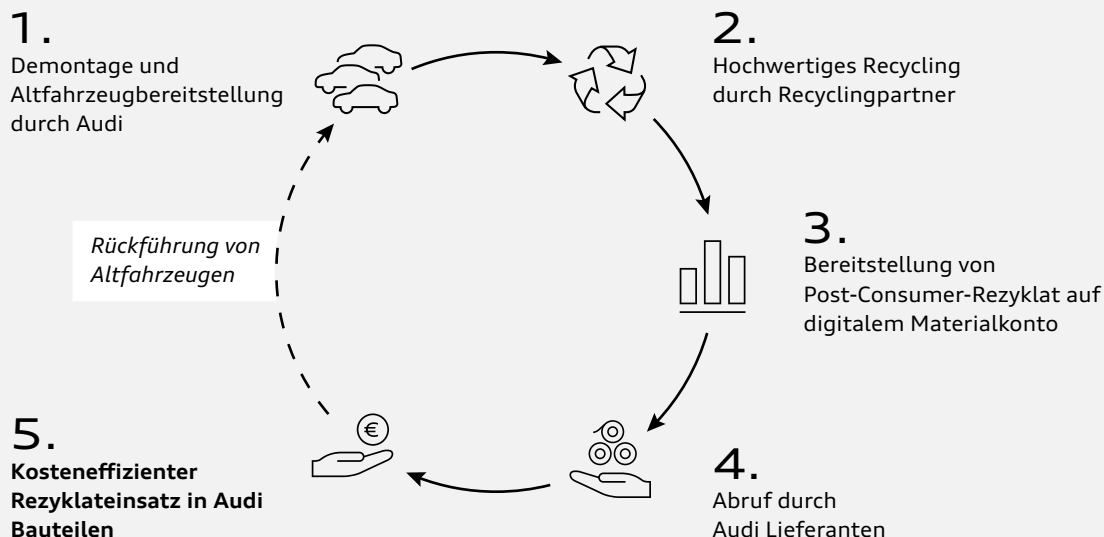
Mehr Informationen
finden Sie online.

² Das Material entstammt einem Herstellungsprozess, in welchem anteilig Sekundärmaterialien aus einer Post-Consumer-Quelle zum Einsatz kommen. Dafür werden im Herstellungsprozess so viel Sekundärmaterialien hinzugefügt, dass in dem zur Herstellung des betroffenen Bauteils verwendeten Ausgangsmaterial ein durchschnittlicher Post-Consumer-Rezyklatanteil erreicht wird (sog. massenbilanzieller Ansatz). Dies bedeutet jedoch, dass der tatsächliche, prozentuale Anteil, der im individuellen Bauteil zum Einsatz kommt, auch geringer ausfallen kann.

³ Der Anteil von Post-Consumer-Stahl an der Stahlproduktion für dieses Bauteil beträgt durchschnittlich bis zu 15 Prozent (massenbilanzieller Ansatz auf Basis der aktuell geplanten Produktionszahlen).

MaterialLoop

Materialrückführung von Post-Consumer-Rezyklat über digitales Materialkonto



> **MaterialLoop:** Mit dem MaterialLoop-Programm sammelt Audi Erkenntnisse, wie perspektivisch Materialkreisläufe geschlossen werden können. Gemeinsam mit 15 Partnerunternehmen aus der Forschung, der Recyclingbranche und der Zulieferindustrie wurde der Wiedereinsatz von Post-Consumer-Materialien aus 100 Altfahrzeugen, die am Ende ihres Lebenszyklus standen, für die Produktion von Neufahrzeugen erprobt und auf ihre Wiederverwertbarkeit hin geprüft. Mit Erfolg: Audi konnte durch das Projekt mehr als 60 Prozent des Aluminiums und mehr als 85 Prozent des Stahls aus Altfahrzeugen für die Produktion neuer Fahrzeuge wiederverwenden. Die technische Machbarkeit ist damit nachgewiesen.

Darauf aufbauend ging Audi einen Schritt weiter und hat als erster Automobilhersteller gemeinsam mit dem Partner TSR Resource ein wirtschaftlich tragfähiges Rückführungskonzept für Rezyklate aus Altfahrzeugen entwickelt und umgesetzt. Seit 2025 wird Stahlschrott aus Fahrzeugen, welche am Ende ihres Lebenszyklus stehen, zu qualitativ hochwertigem Post-Consumer-Sekundärmaterial aufbereitet und für die weitere Nutzung in der automobilen Lieferkette abgesichert.

Im Rahmen der ersten Ausbaustufe stellte Audi seit Beginn 2025 unter anderem mehrere Tausend Vorserienfahrzeuge für das Stahlrecycling zur Verfügung. Diese werden von TSR Resource zerkleinert und zu hochwertigen Recyclingrohstoffen für eine weitere Nutzung in der Automobilindustrie aufbereitet. Im Gegenzug hat Audi Zugriff auf das aus diesen Fahrzeugen gewonnene Stahl-Sekundärmaterial, das einem sogenannten digitalen Materialkonto gutgeschrieben wird. Im Berichtsjahr wurden die ersten Fahrzeuge erfolgreich dem Recyclingkreislauf zugeführt und Audi hat mehrere

Tausend Tonnen Stahl auf dem Materialkonto verbucht. In einem nächsten Schritt sollen potenzielle Material- und Bauteillieferanten im Rahmen eines Vergabeprozesses auf dieses Guthaben zugreifen können. So können Vertragspartner von Audi exklusiv Zugriff auf hochwertigen, recycelten Stahl erhalten.

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

> **Sortierung und Recycling von Kunststoffen aus Altfahrzeugen:** Das Recycling von Kunststoffen aus Altfahrzeugen ist derzeit nur in eingeschränktem Umfang in der Praxis etabliert und beschränkt sich hauptsächlich auf Polypropylen (PP), das beispielsweise in Stoßfängern Verwendung findet. Die AUDI AG beschäftigt sich seit 2021 gemeinsam mit verschiedenen Partnern intensiv mit innovativen Sortier- und Recyclingtechnologien, um gemischte und oft verschmutzte Kunststoffabfälle – wie sie bei Altfahrzeugen anfallen – in hochqualitative Ausgangsmaterialien zurückzuführen. Für hochwertiges Recycling ist es notwendig, den geschredderten Materialmix in recycelbare Materialgruppen zu sortieren. So kann das Potenzial zur Rückgewinnung weiterer Kunststofftypen erschlossen werden.

In einem Pilotprojekt mit dem Fraunhofer-Institut für Verfahrenstechnik und Verpackung (IVV) werden verschiedene Kunststofftypen⁴ sortiert und über den Prozess des physikalischen Recyclings aufbereitet. Hierbei werden die Kunststoffe in Lösemitteln aufgelöst und von anderen Feststoffen getrennt. Der Vorteil: Das polymere Grundgerüst bleibt erhalten und somit auch die darin enthaltene Veredelungsenergie. Die verwendeten Lösemittel werden anschließend verdampft und wiederverwendet. Nach der Trocknung entsteht somit ein sehr reines Kunststoffgranulat auf dem Qualitätsniveau von Neuware. Im Pilotmaßstab konnten so erstmals aus geschredderten Altfahrzeugen über das physikalische Recycling hochreines Polycarbonat/Acrylnitril-Butadien-Styrol (PC/ABS), eine thermoplastische Polymermischung, sowie zwei weitere Typen von Polyamid-Kunststoffen (PA6 und PA6.6, umgangssprachlich Nylon) zurückgewonnen werden. Aus den gewonnenen Materialien wurden zur Demonstration Zierrahmen und Funktionsbauteile hergestellt und im Qualitätslabor erfolgreich getestet. Das Pilotprojekt konnte nachweisen, dass sich das Rezyklat aus dem physikalischen Recycling auch für einen Wiedereinsatz im Fahrzeuginterieur eignet. Die erarbeitete Kunststoffsortierlogik mit anschließendem Recycling kann, wenn sie im industriellen Maßstab verfügbar ist, ein Beitrag zur Sicherstellung der Verfügbarkeit von qualitativ hochwertigen Post-Consumer-Automotive-Rezyklaten sein. Die Grundlagen, wie dies funktionieren kann, hat die AUDI AG mit den Partnern in diesem Projekt erarbeitet und trägt damit wesentlich zur Vorbereitung auf anstehende Gesetzgebungen bei. /

⁴ Die folgenden Materialgruppen konnten sortiert werden: Polypropylen, Polyamide (PA6 und PA6.6) sowie Polycarbonat gemeinsam mit PC/ABS, PC, ABS, ASA.

Glossar

> Downcycling

Beim Downcycling sind die qualitativen Eigenschaften eines neuen Produkts aus Recyclingmaterial niedriger als die des Ursprungsprodukts. Ein Beispiel: Stahl aus Altfahrzeugen wird als Baustahl wiederverwendet. Dieser Prozess steht im Gegensatz zum Upcycling, bei dem Materialien in ein Produkt von höherem Wert umgewandelt werden.

> Post-Consumer-Rezyklat

Post-Consumer-Rezyklat bezeichnet recycelte Materialien, die aus Produkten stammen, die bereits einen Produktzyklus lang von Endverbrauchern genutzt und anschließend entsorgt wurden.

> Post-Industrial-Rezyklat (alternativ: Pre-Consumer-Rezyklat)

Post-Industrial-Rezyklat bezeichnet recycelte Materialien, die aus industriellen Produktionsabfällen stammen, die während des Herstellungsprozesses entstehen, zum Beispiel Verschnitte.

> Primärrohstoff

Ein Primärrohstoff ist ein natürlicher, unbehandelter Rohstoff, der direkt aus der Umwelt und ohne vorherige Verarbeitung gewonnen wird (z. B. Metallerze).

> Remanufacturing

Beim Remanufacturing werden bereits verwendete Bauteile in ihrer Tiefe überarbeitet und aufbereitet. Der Anspruch: Es gibt keinen Qualitätsunterschied zu einem neuen Ersatzteil.

> Rezyklate

Materialien, die entweder durch Recycling eines von Endkunden genutzten Produkts (Post-Consumer-Rezyklat) oder durch Recycling eines Produktionsabfalls (Post-Industrial-Rezyklat) gewonnen werden. Rezyklate entstehen durch mechanische oder chemische Aufbereitung von Abfällen zu Granulaten oder neuen Werkstoffen. Sie sind eine Unterkategorie der Sekundärmaterialien. Metallrezyklate sind zum Beispiel Aluminiumverschnitte, die gesammelt, eingeschmolzen und damit zu neuem Rohmaterial werden.

> Second Use/Second Life

Second Use ist ein Konzept, das darauf abzielt, die Nutzbarkeit von Produkten zu verlängern, indem diese in einem neuen Kontext wiederverwendet werden. Somit erhalten sie ein zweites Leben (engl.: second life).

> Sekundärmaterial

Sekundärmaterialien sind alle wiederverwendeten Rohstoffe, also auch Rezyklate, und zusätzlich zum Beispiel Kreislaufmaterial, welches innerhalb desselben Produktionsprozesses erneut ohne Aufbereitung direkt wiederverwendet wird. Zu den Kreislaufmaterialien gehören etwa wiederverwendete Metalle, die durch Rückführung von Resten oder Umformen in den gleichen Prozess eingebracht werden.



**90 // Unternehmenskultur
und Chancengleichheit**

**93 // Verantwortung in der
Lieferkette**



Faire Arbeitsbedingungen
und moderne Arbeitsformen

Arbeits- und
Gesundheitsschutz

Verantwortungsbewusste
Digitalisierung

Fahrzeugsicherheit

Gesellschaftliches
Engagement





Unternehmenskultur und Chancengleichheit

Gemeinsame Werte und das starke Audi Team sind das Fundament der Unternehmenskultur der AUDI AG. Der Premiumhersteller setzt sich aus Überzeugung für Vielfalt und Integration, Gleichbehandlung und den Schutz vor Diskriminierung sowie für wertebasierte Führungsprinzipien ein.



In der heutigen Geschäftswelt sind Unternehmenskultur und Chancengleichheit wichtige Erfolgsfaktoren für Unternehmen. Firmen, die eine positive Unternehmenskultur und Chancengleichheit fördern, können von höherer Produktivität und einem gestärkten Image profitieren. Ziel ist es, ein inklusives Arbeitsumfeld zu schaffen, in dem alle Mitarbeitenden – unabhängig von persönlichen Merkmalen – die gleichen Möglichkeiten haben, ihre Fähigkeiten und Talente einzubringen. Dies steigert die Zufriedenheit der Mitarbeitenden und fördert Innovation. Im Gegensatz dazu kann die Vernachlässigung dieser Themen dazu führen, dass Mitarbeitende unzufrieden sind und in der Folge das Unternehmen verlassen, womit Know-how, Innovationskraft und Produktivität verloren gehen können. Ein weiteres Risiko besteht darin, dass die Potenziale, die sich durch vielfältige und integrative Teams ergeben, nicht genutzt werden – mit negativen Auswirkungen

auf den unternehmerischen Erfolg. Außerdem gehen mit der Nichtbeachtung dieser Themen rechtliche Risiken einher.

Besonders für ein international agierendes Unternehmen wie den Audi Konzern spielen Unternehmenskultur und Chancengleichheit eine große Rolle. Allein in Deutschland arbeiten bei der AUDI AG mehr als 55.000 Menschen unterschiedlicher Herkunft, mit unterschiedlichen Anschauungen und Fähigkeiten, Menschen unterschiedlichen Geschlechts und Alters sowie verschiedener sexueller Orientierung. Sie alle sind Teil der Unternehmenskultur und leben die gemeinsamen Unternehmenswerte. Diese Werte prägen die verschiedenen Leitlinien – unter anderem in den Volkswagen-Konzerngrundsätzen, dem Audi Code of Conduct, der Grundsatzserklärung Diversity & Inclusion und in weiteren Unternehmensrichtlinien.

Ziele für nachhaltige Entwicklung

Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen die SDGs 4, 5, 8 und 10.



Mehr Informationen zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 132](#).

Die Audi Unternehmenswerte

Die Audi Unternehmenswerte – Vertrauen, Verantwortung, Mut und Begeisterung – beschreiben die Grundsätze der Zusammenarbeit aller Führungskräfte und Mitarbeitenden bei Audi.

- **Vertrauen** basiert auf offener, respektvoller und transparenter Kommunikation und Zusammenarbeit sowohl in den Teams im Unternehmen als auch im Umgang mit Kunden und Geschäftspartnern. Dabei liegt der Fokus auf dem gemeinsamen „Wir“, denn Vertrauen entsteht, wenn wir unser Gegenüber anerkennen und wertschätzen.
- **Verantwortung** zu übernehmen bedeutet, aktiv Handlungsfelder zu besetzen, eigenverantwortlich Themen zu bearbeiten und gemeinsam Lösungen zu finden. Diese Verantwortung bedeutet auch ein konsequentes nachhaltiges Handeln zum Wohl von Mensch und Umwelt.
- Die Zukunft des Unternehmens basiert auf mutigen Entscheidungen. Bei Audi bedeutet **Mut**, sich ambitionierte Ziele zu setzen und Neues zu wagen. Mut ist die Voraussetzung für Innovation, deshalb fördert Audi Lernen und Experimentieren und sieht Fehler als Chance.
- Die **Begeisterung** für die Produkte und die Marke ist fester Bestandteil der Audi DNA. Sie verbindet Vergangenheit und Zukunft und motiviert Mitarbeitende, immer das Beste für Kunden und das Unternehmen zu geben.

Führungskultur

Die neue Unternehmensstrategie von Audi schafft ein klares Zielbild und Orientierung für die Zukunft des Premiumherstellers. Die Unternehmenskultur ist zentral für eine wirksame Umsetzung. Gemeinsam mit den Menschen, die Audi ausmachen, gestaltet das Unternehmen die größte Transformation seiner Geschichte. Eine gelebte, von allen getragene Kultur stärkt das Miteinander und macht Audi nach innen wie außen erlebbar. Führungskräfte spielen dabei eine entscheidende Rolle: Ihr Verhalten prägt, wie die Unternehmenswerte im Alltag spürbar werden.

Führung und Zusammenarbeit sind bei Audi durch gegenseitiges Vertrauen und die Übernahme von Verantwortung geprägt. Das heißt konkret: Durch Vertrauen geben Führungskräfte ihren Mitarbeitenden Freiraum und stärken so das eigenständige, selbstwirksame Arbeiten. Gleichzeitig übernehmen Mitarbeitende klare Verantwortung. Nur wenn beides aktiv gelebt wird, können die Mitarbeitenden bei Audi mit ihren Kompetenzen optimal zum Unternehmenserfolg beitragen. Damit entsteht ein Arbeitsumfeld, in dem unterschiedliche Meinungen willkommen sind, kalkulierbare Risiken eingegangen und Fehler als Lernchancen verstanden werden.

Die AUDI AG stärkt die Führungskultur mit zahlreichen Initiativen wie dem „Role Model Programme“. Das Programm bietet Führungsverantwortlichen ein vielfältiges Angebot an Maßnahmen, unter anderem verschiedene Workshops oder Retrospektiven, um die Dialog- und Zusammenbaukultur in ihren Teams weiter zu stärken. Darüber hinaus haben Führungskräfte die Möglichkeit, ihr eigenes Führungsverhalten zu reflektieren und weiterzuentwickeln, etwa durch Formate wie das Leadership Feedback, bei dem sie Feedback von ihren Mitarbeitenden, Kollegen und Vorgesetzten erhalten.

Feedbackkultur und Eigeninitiative

Die AUDI AG möchte ein Umfeld schaffen, in dem sich alle Beschäftigten mit ihren jeweiligen Stärken einbringen können. Zentral ist eine offene Feedback- und Fehlerkultur, die dazu führt, dass schwierige Themen schnell und transparent angesprochen werden können. Fester Bestandteil sind dabei auch Befragungen und Feedbackinstrumente, die regelmäßig eingesetzt werden, um die Bedürfnisse der Mitarbeitenden zu berücksichtigen und die Organisation weiterzuentwickeln. Dazu zählt zum Beispiel die myVoice-Mitarbeitendenbefragung, die 2025 im gesamten Volkswagen-Konzern initiiert wurde.

Den Beschäftigten der AUDI AG stehen außerdem mehrere (anonyme) Beschwerdekkanäle zur Verfügung, unter anderem das anonyme Hinweisgebersystem. Mitarbeitende sind angehalten, potenzielles Fehlverhalten zu melden, weil das Unternehmen jegliche Form von Fehlverhalten, etwa Belästigung oder anderes missbräuchliches Handeln, nicht toleriert. Unabhängig vom Meldeweg wird allen berichteten Sachverhalten nachgegangen und nach geeigneten Lösungen gesucht.

Audi fördert gezielt die Eigeninitiative seiner Mitarbeitenden und schafft Raum für Mitgestaltung. Das Audi Ideen-Programm (AIP) ist seit Jahrzehnten ein etabliertes Instrument zur kontinuierlichen Verbesserung. Es wurde in den 1960er-Jahren als „Betriebliches Vorschlagswesen“ eingeführt und seither stetig weiterentwickelt. Über die regelmäßige Befragung zum AIP können sich Mitarbeitende aktiv einbringen und so die zukünftige Ausrichtung des Programms mitgestalten.

Im Berichtsjahr 2025 erzielte das AIP einen messbaren Nutzen von 51,64 Mio. EUR. Der erneut gesteigerte Ideeneingang auf 11.671 Ideen trug wesentlich zur Effizienzsteigerung, Prozessoptimierung und Ressourcenschonung bei. Darüber hinaus stärkt das AIP die Feedbackkultur, in der Vorschläge wertgeschätzt, geprüft und bei Eignung umgesetzt werden. So leistet das Programm einen Beitrag zur Weiterentwicklung unternehmensinterner Abläufe und zur Umsetzung der Audi Strategie. Seit drei Jahren umfasst das Programm auch die Kategorie „Nachhaltigkeit“, die gezielt Beiträge zur nachhaltigen Weiterentwicklung des Unternehmens adressiert. Dabei erzielte eine einzelne Idee, auf deren Initiative hin zukünftig Aktivkohlefilter für Fahrzeuge aus Recyclingmaterial hergestellt werden – bei gleichzeitig günstigeren Materialkosten –, allein im ersten Einsatzjahr eine Einsparung in Höhe von 300.000 EUR.

Chancengleichheit

Die AUDI AG setzt sich dafür ein, dass alle Mitarbeitenden – unabhängig von Geschlecht, Herkunft oder anderen persönlichen Merkmalen – die gleichen Möglichkeiten zur Entfaltung ihrer Talente und Fähigkeiten haben. Dieses Engagement für Chancengleichheit ist nicht nur eine Frage der Gerechtigkeit, sondern auch ein wesentlicher Faktor für Innovation, Kreativität und letztendlich den Unternehmenserfolg.¹

Dazu verfolgt Audi mit Diversity & Inclusion (D&I) einen ganzheitlichen Ansatz. Auf dem Weg zur „Inclusive Company“ hat die AUDI AG bereits viele Maßnahmen umgesetzt: Im Geschäftsbereich Personal gibt es ein Team, das sich um das breite Themenspektrum Kulturentwicklung, Diversity & Inclusion kümmert. Es organisiert unter anderem Schulungen und Sensibilisierungsformate, entwickelt New-Work-Projekte und Kommunikationsformate

¹ McKinsey-Studie: „Diversity matters even more: The case for holistic impact“ (2023)

rund um Vielfalt und Unternehmenskultur. Im Berichtsjahr 2025 sind vier Maßnahmen besonders hervorzuheben:

- > **„We.Together – International Diversity & Inclusion Days 2025“:** An der internationalen Aktionswoche nahmen Beschäftigte des gesamten Audi Konzerns teil, um sich gemeinsam für Vielfalt und Offenheit starkzumachen. Rund 40 Vorträge, Panels, Workshops und interaktive Coachingformate in fünf Sprachen standen Mitarbeitenden des Konzerns diesmal zur Auswahl. Ziel war es, gemeinsam zu spiegeln, wie rasant sich die Welt aktuell entwickelt und wie Audi als globales Unternehmen davon betroffen ist. Circa 8.500 Follower waren bei den „We.Together – International D&I Days 2025“ dabei und haben an den hybriden Sessions der Marken und an den Audi Standorten teilgenommen. Dabei standen unter anderem Arbeitsformen wie hybrides Arbeiten oder Jobsharing im Fokus. Zusätzlich wurden Themen wie die Transformation und die gesellschaftliche Verantwortung von Unternehmen angesprochen.
- > **Audi Inclusion-Umfrage:** Im Berichtsjahr 2025 wurde erneut eine Umfrage zu Inclusion durchgeführt. Ziel war es, gerade in herausfordernden Zeiten zu messen, in welcher Weise Mitarbeitende und Führungskräfte Themen wie „Faire Praktiken und Kultur“, „Inklusives Verhalten“ und „Zugehörigkeit“ bewerten. Aus den Ergebnissen werden bereichsübergreifend Maßnahmen abgeleitet. Unter anderem entstand ein spezielles Sensibilisierungsformat für Auszubildende, um möglichst früh mehr Bewusstsein für einen wertschätzenden Umgang zu wecken.
- > **Antidiskriminierungsstelle:** Die Anlaufstelle zum Thema Antidiskriminierung soll dazu beitragen, ein diskriminierungsfreies Umfeld zu schaffen, und dient als Ergänzung zu vorhandenen Anlaufstellen im Unternehmen. Mithilfe von Präventions- und Aufklärungsangeboten wirkt die Antidiskriminierungsstelle daran mit, die Grundsätze der Nichtdiskriminierung im Unternehmen sicherzustellen.
- > **Unterstützung der Stiftung PROUT AT WORK:** Um klar Haltung zu zeigen, war Audi im Berichtsjahr Gastgeber für die Jahreskonferenz der Stiftung. Über 200 Gäste aus Deutschland, Österreich und der Schweiz diskutierten zu aktuellen politischen Strömungen beim Thema „Queer im Arbeitsumfeld“ sowie zu Möglichkeiten für Allyship. Darunter versteht man, dass Nichtbetroffene als Verbündete für Minderheiten im Unternehmen eintreten. Das Audi Gesundheitsteam war mit dem Themenschwerpunkt „Mental Health“ bei der Konferenz aktiv.



Unter dem Motto „Gemeinsam. Füreinander. Einstehen.“ fand die PROUT AT WORK-Konferenz 2025 im Audi Forum Ingolstadt statt.

Ein weiteres wichtiges Ziel der Personalarbeit bei der AUDI AG ist die Inklusion schwerbehinderter Menschen. In diesem Kontext gibt es ein systematisches und transparentes Vorgehen, das es schwerbehinderten Menschen durch verschiedene Maßnahmen (z. B. Arbeitsplatzanpassung, Qualifikation) ermöglicht, ihre volle Leistungsfähigkeit zu entfalten. Diese Maßnahmen werden in einem interdisziplinären Expertengremium individuell für die jeweiligen Mitarbeitenden entwickelt, nachverfolgt und jährlich überprüft.

Frauenanteil

Ein wichtiges Feld in Bezug auf Chancengleichheit ist die Besetzung von Führungspositionen mit Frauen. Ein essenzieller Bestandteil dabei sind entsprechende Ziele, deren Erfüllung an die Managementvergütung gekoppelt ist. Der Grad der Zielerfüllung und gegebenenfalls weitere erforderliche Maßnahmen werden regelmäßig im Vorstand und auf den Führungsebenen diskutiert. Der Aufsichtsrat hat sich für das Jahr 2025 einen Frauenanteil von 30 Prozent zum Ziel gesetzt. Dieser ist von Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite jeweils getrennt zu erfüllen. Der Frauenanteil im Aufsichtsrat lag zum 31. Dezember 2025 bei 32 Prozent.² Für den Vorstand hat der Aufsichtsrat bis zum Jahr 2026 einen Anteil von zwei Frauen beschlossen. Zum 31. Dezember 2025 war keine Frau im Vorstand der AUDI AG vertreten.²

Auf der ersten Führungsebene konnte das Ziel von 12 Prozent nicht erreicht werden. Der Frauenanteil auf dieser Ebene liegt bei 10,24 Prozent, begründet unter anderem durch die geringere Anzahl von Berufungen innerhalb der aktuellen Personaltransformation. Zusätzlich gingen die externen Einstellungen für Führungspositionen zurück. Auf der zweiten Führungsebene unterhalb des Vorstands wurde das Ziel in Höhe von 20 Prozent mit 21,11 Prozent erreicht. Bis Ende des Jahres 2028 hat sich die AUDI AG neue Zielwerte vorgenommen: 12,14 Prozent für die erste sowie 25,44 Prozent für die zweite Führungsebene.

Die AUDI AG fördert die Erhöhung des Frauenanteils durch eine Vielzahl an Maßnahmen, darunter Jobsharing in Führungspositionen, bessere Bedingungen für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie oder Programme wie „Sie und Audi“, ein Orientierungsprogramm für junge weibliche Talente. Außerdem werden für Führungskräfte und Mitarbeitende Schulungen und Selbstlernformate angeboten, um sogenannte Unconscious Biases zu vermeiden. Hierbei handelt es sich um unbewusste Vorurteile, die sich auf Fähigkeiten und Kompetenzen von Personen oder Gruppen beziehen. Sie entstehen durch unbewusste Denkmuster, die Personen bestimmten Stereotypen zuteilen. Auch zu vielen weiteren Themen im Bereich Diversity & Inclusion stehen Angebote in Präsenz oder über eine interaktive, digitale Lernplattform zur Verfügung.

Um die Fortschritte objektiv messen zu können, lässt sich Audi regelmäßig extern evaluieren – etwa mit dem deutschlandweit durchgeführten Frauen-Karriere-Index (FKi). Dieser untersucht, inwieweit Unternehmen Chancengleichheit in der Arbeitswelt vorantreiben. Dabei werden unter anderem die Rahmenbedingungen für die Vereinbarkeit von Beruf und Familie sowie die Möglichkeiten zur persönlichen Weiterentwicklung berücksichtigt. Im Berichtsjahr 2025 erreichte die AUDI AG zum fünften Mal in Folge eine Platzierung unter den zehn besten Unternehmen, die am FKi teilgenommen haben. /

² Der Aufsichtsrat war mit 19 von 20 Mitgliedern und der Vorstand mit sechs von sieben Mitgliedern besetzt. Die Kennzahlen werden als Ist-Werte angegeben.



Verantwortung in der Lieferkette

Verantwortung endet nicht am Werktor: Der Audi Konzern engagiert sich systematisch für Nachhaltigkeit in den Lieferketten und hat es sich zum Ziel gesetzt, über die Einhaltung gesetzlicher Vorgaben hinauszugehen.



Ziele für nachhaltige Entwicklung



Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen die SDGs 8, 9, 10 und 12. Mehr Informationen zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 132](#).

Unternehmen tragen Verantwortung nicht nur für die eigenen Mitarbeitenden, die Gesellschaft und die Umwelt; gemeinsam mit ihren Lieferanten und Geschäftspartnern können sie sich für faire Arbeitsbedingungen für alle und den Schutz der Umwelt einsetzen – dies gilt für die gesamte Lieferkette.

Die Europäische Union hat mit der Corporate Sustainability Due Diligence Directive (CSDDD) eine europaweite Lieferkettenrichtlinie zur Umsetzung menschenrechtlicher und umweltbezogener Sorgfaltspflichten verabschiedet. Sie muss bis 2028 durch nationale Gesetze der Mitgliedsstaaten umgesetzt werden. Für Deutschland hat dies voraussichtlich eine Anpassung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) zur Folge – und daraus resultierend eine Überprüfung bestehender Prozesse und Maßnahmen in deutschen Unternehmen.

Audi¹ arbeitet mit mehr als 12.300 Lieferanten in 59 Ländern zusammen. Die Produktion der Fahrzeuge baut auf globalen und weitverzweigten Lieferketten auf. Dabei können Situationen entstehen, die im Widerspruch zu den sozialen, arbeitsrechtlichen und ökologischen Grundsätzen des Audi Konzerns² stehen und zudem potenziell schädlich für die Reputation des Unternehmens sein können.

Der Audi Konzern² verfolgt das Ziel einer nachhaltigeren Wirtschaft, in der wirtschaftlicher Erfolg auf Unternehmenswerten, Compliance und Integrität basiert. Um festgelegte Umwelt-, Menschenrechts- und Sorgfaltspflichtenziele erfolgreich umzusetzen, sind leistungsfähige und verantwortungsbewusste Partnerunternehmen entlang der Lieferkette entscheidend.

Drei Handlungsfelder im Audi Konzern²

Um seiner Verantwortung in der Lieferkette gerecht zu werden, hat der Audi Konzern² entsprechende Strukturen geschaffen und bearbeitet Maßnahmen in drei Handlungsfeldern: Umwelt, Innovation und Menschen.

Alle Aspekte des ersten Handlungsfelds finden sich im vorliegenden Report im Kapitel Umwelt. Im Handlungsfeld Innovation zielen Maßnahmen darauf ab, durch die verstärkte Integration neuer Technologien zum Beispiel Verstöße gegen den Code of Conduct für Geschäftspartner (CoCGP) in den globalen und komplexen Zulieferketten transparenter zu machen sowie proaktiv die Zusammenarbeit mit Lieferanten und deren Nachhaltigkeitsaktivitäten zu fördern. Ein Beispiel hierfür ist die Nachhaltigkeitsinitiative Act4Impact der AUDI AG: ein Netzwerk mit Zulieferunternehmen, um gemeinsam an Lösungen für eine nachhaltigere Lieferkette zu arbeiten. Folgende Themenbereiche bilden den Kern von Act4Impact: erstens die Qualifizierung von Lieferanten und Einkäufern durch Schulungen und praxisnahe Leitfäden; zweitens der Austausch mit relevanten Stakeholdern zu Themen wie Kreislaufwirtschaft, Dekarbonisierung, Wasser, Biodiversität oder Menschenrechte; drittens die Befähigung der Lieferanten durch Zugang zu Wissen und Werkzeugen.

Informationen und konkrete Ansätze für nachhaltige Verbesserungen liefert das Act4Impact Playbook: In mehreren Modulen zeigt es den Lieferanten theoretische Grundlagen zu den Themenfeldern Menschen, Umwelt und Innovation sowie geeignete Werkzeuge, um eigene Abläufe nachhaltiger zu gestalten. 2025 wurde das Playbook vollständig überarbeitet und zusätzlich in ein internes Format für die Beschaffungsorganisation der AUDI AG überführt. Die aktualisierte Version bietet eine verbesserte Struktur, erweiterte Inhalte und eine digitale Integration, um Nachhaltigkeit entlang der Lieferkette wirksam zu verankern.

Erstmals gab es 2025 eine Act4Impact Week. Sie stellte ein vielfältiges Qualifizierungsangebot für Lieferanten, Partnerunternehmen und Audi Mitarbeitende bereit. Die hybride Veranstaltungswoche vereinte analoge und digitale Formate und erreichte rund 1.400 Teilnehmende aus 25 Ländern.

Die Auszeichnung des Programms Act4Impact mit dem „Supply Chain Management Award 2025“ durch LOGISTIK HEUTE, Strategy& und PwC im Berichtsjahr bestätigt den innovativen Ansatz der AUDI AG in der nachhaltigen Transformation der Lieferkette.

Das dritte Handlungsfeld des Unternehmens zur Förderung nachhaltigerer Lieferketten umfasst den Bereich Menschen. Hierunter zählt Audi alle Grundlagen und Maßnahmen zur Umsetzung seiner Sorgfaltspflichten. Im Folgenden werden diese genauer beleuchtet.

Grundlagen der Zusammenarbeit

Die Zusammenarbeit von Zulieferunternehmen mit dem Volkswagen-Konzern – und damit mit der AUDI AG und ausgewählten Tochtergesellschaften – fußt auf einem systematischen Ansatz: Die Basis ist eine Risikoanalyse. Zu den darauffolgenden Maßnahmen zählen sowohl Konzernstandards, wie die vertraglich verbindliche Einhaltung des Code of Conduct für Geschäftspartner, der Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM), das Medienmonitoring, das Sustainability Rating (S-Rating) und Lieferantenschulungen, als auch vertiefende Maßnahmen, zu denen das Human Rights Focus System (HRFS) und das Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS) zählen. Im Folgenden werden die verschiedenen Grundlagen und Maßnahmen detailliert erläutert.

1. Risikobewertung

Die Risikoanalyse basiert auf einem mehrstufigen Prozess, der im ersten Schritt branchenbezogene Risiken in Bezug auf die menschenrechtlichen und umweltbezogenen Schutzgüter betrachtet. Auf diese Weise werden Branchen mit erhöhtem Risiko identifiziert. In Kombination mit einem Länderrisiko kann den Lieferanten ein niedriges, mittleres oder hohes Nachhaltigkeitsrisiko zugeordnet werden.

Auf der Grundlage dieser Risikobewertung, die jährlich oder anlassbezogen aktualisiert wird, erfolgt eine Reihe von Standard- und Vertiefungsmaßnahmen.

2. Verhaltensgrundsätze für Geschäftspartner

Die Nachhaltigkeitsanforderungen des Volkswagen-Konzerns – und damit auch die Erwartungen des Audi Konzerns² – an Partnerunternehmen fasst der CoCGP zusammen. Er regelt die Verpflichtungen von Lieferanten hinsichtlich Umweltschutz, Menschen- und Arbeitsrechten, Unternehmensethik und Nachhaltigkeitsanforderungen mit dem Ziel, menschenrechtliche und umweltbezogene Standards entlang der gesamten Lieferkette einzuhalten. ›

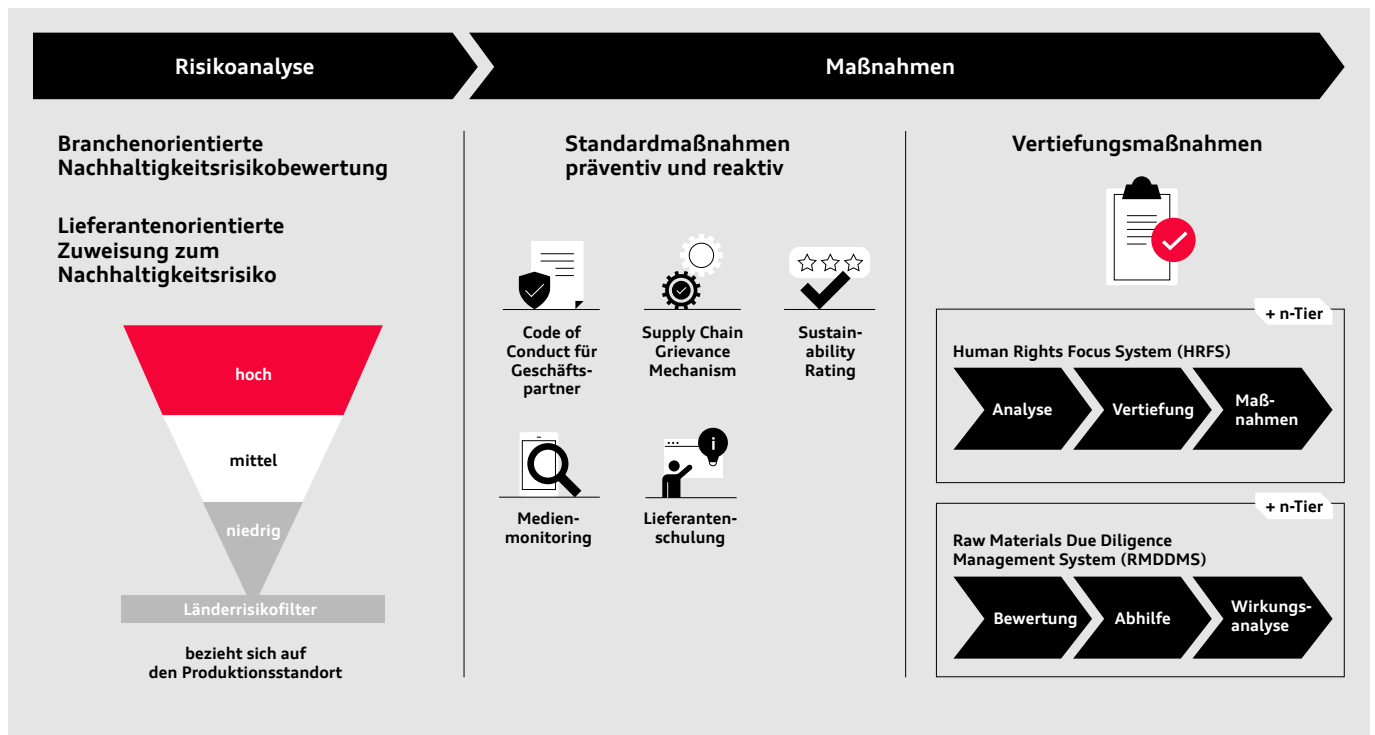


Mehr über Verantwortung in der Lieferkette finden Sie im:

Volkswagen Group Nachhaltigkeitsbericht 2025

¹ Weltweite Produktionsstandorte von Audi Fahrzeugen.

² AUDI AG und ausgewählte Tochtergesellschaften, festgelegt durch interne Richtlinien.



Die Verpflichtungen orientieren sich insbesondere an folgenden nationalen und internationalen Vorgaben und Konventionen:

- > Zehn Prinzipien des Global Compact der Vereinten Nationen (UN Global Compact)
- > UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte
- > OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen
- > OECD-Leitfaden für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten
- > Konventionen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO), insbesondere die Erklärung der ILO über grundlegende Prinzipien und Rechte bei der Arbeit

Geschäftspartner verpflichten sich durch die Zusammenarbeit mit dem Audi Konzern² vertraglich, den CoCGP einzuhalten. Dieser beinhaltet unter anderem die Verpflichtung, alle Beschäftigten gleich zu behandeln sowie arbeitsbezogene Rechte wie Vereinigungsfreiheit, Arbeits- und Gesundheitsschutz oder gesetzlich geregelte Arbeitszeiten anzuerkennen. Außerdem verurteilt der CoCGP jegliche Form von moderner Sklaverei oder Kinderarbeit und lehnt jede Form von Diskriminierung nach Alter, Herkunft, Geschlecht oder anderen Aspekten ab.

3. Meldekanäle für potenzielle Verstöße

Mögliche Verstöße gegen den CoCGP können von sämtlichen Stakeholdern – etwa Mitarbeitenden von Zulieferunternehmen oder zivilgesellschaftlichen Akteuren – jederzeit und auf Wunsch auch anonym über verschiedene Kanäle an den Audi Konzern adressiert werden: per E-Mail, Online-Meldekanal, mittels telefonischer Sprachnachricht und in der App „SpeakUp – Doing right, made easy“. Die Meldekanäle sind über die Audi Website zum Hinweisgebersystem aufrufbar. Als externe Meldestelle steht zudem eine Ombudsperson zur Verfügung.

In den Verfahrensgrundsätzen zum Beschwerdemechanismus des Audi Konzerns sind unter anderem die Vertraulichkeit sowie der Schutz von hinweisgebenden Personen vor Diskriminierung und Repressalien festgelegt. Die Bearbeitung der Hinweise erfolgt über den Supply Chain Grievance Mechanism (SCGM).

4. Sustainability Rating

Ein zentrales Instrument, um die Einhaltung der Nachhaltigkeitsanforderungen des Audi Konzerns² an Lieferanten risikobasiert zu prüfen, ist das Nachhaltigkeitsrating, auch Sustainability Rating oder S-Rating genannt. Das S-Rating ist ein einheitliches Instrument des Volkswagen-Konzerns, mit dem die Einhaltung des CoCGP relevanter Lieferanten in den Bereichen Umwelt, Soziales und Integrität geprüft wird. Es ist unmittelbar vergaberelevant.

Nach einer Überarbeitung des S-Ratings im Berichtsjahr gibt es drei mögliche Rating-Ergebnisse:

- > Ein Lieferant mit einem positiven S-Rating erfüllt die Anforderungen des Volkswagen-Konzerns und ist vergabefähig.
- > Erfüllt ein Zulieferunternehmen die Anforderungen nicht, erhält es ein negatives S-Rating und ist grundsätzlich nicht vergabefähig.
- > Fehlen Informationen, die für die Bewertung des S-Ratings notwendig sind, ist der Lieferant nicht vergabefähig.

Die grundsätzliche Anforderung eines positiven S-Ratings im Rahmen von Neuvergaben bietet einen direkten Anreiz für Lieferanten, den CoCGP einzuhalten.

Die Bewertung von Lieferanten beginnt mit einer Selbstauskunft, dem sogenannten Self-Assessment Questionnaire (SAQ). Der SAQ ist ein standardisierter Fragebogen, der im Rahmen der Initiative Drive Sustainability zusammen mit mehreren Automotive-Partnerunternehmen erarbeitet wurde. Im SAQ werden unter anderem Managementsysteme, Richtlinien und Schulungsmaßnahmen

² AUDI AG und ausgewählte Tochtergesellschaften, festgelegt durch interne Richtlinien.

erfasst. Ein Beispiel: Ab einer Standortgröße von 100 Mitarbeitenden müssen produzierende Lieferanten ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nachweisen. Diese Angaben werden durch externe Dienstleister validiert und in der Regel mit einem Länderrisiko verrechnet. Auf Basis der SAQ-Antworten erhält der Lieferant Empfehlungen zur Verbesserung seiner Prozess- und Regelungswelt.

Bei bestimmten Unternehmen kann zusätzlich ein Audit (Vor-Ort-Prüfung) durch ausgewählte Dienstleister erforderlich sein. Es umfasst diverse Prüfungsschwerpunkte, darunter Kinderarbeit, Lieferkettenmanagement, Arbeitszeiten und den Umgang mit Gefahrstoffen. Im Bereich Entlohnung prüft ein Auditor unter anderem in Dokumenten und durch Mitarbeitenden-Interviews, ob Beschäftigte in der Lieferkette einen Nachweis über ihre Gehaltszahlungen erhalten, ob es zu unrechtmäßigen Gehaltsabzügen kommt oder ob Vorgaben zur Entlohnung von Überstunden missachtet werden.

Werden im Rahmen des Audits Abweichungen festgestellt, ist der Lieferant verpflichtet, einen Maßnahmenplan zu entwickeln und umzusetzen. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird durch Auditoren überprüft. Die Audits (Vor-Ort-Prüfungen) erfolgen risikobasiert. Bei einem Auditergebnis unter 100 Prozent werden Verbesserungsmaßnahmen definiert. Es ist ein verbindlicher Maßnahmenplan erforderlich, der innerhalb eines festgesetzten Zeitraums umzusetzen ist und dessen Einhaltung durch ein Desktop-Audit geprüft wird. Bei Ergebnissen unter 50 Prozent und/oder bei mindestens einer Nicht-Konformität eines sogenannten Zero-Tolerance-Standards ist eine Neuvergabe zunächst grundsätzlich ausgeschlossen. Nach Umsetzung geeigneter Maßnahmen erfolgt ein erneutes Audit. Sollte der Lieferant Verbesserungsmaßnahmen ablehnen oder die Umsetzung nachweislich nicht erfolgreich sein, kann die Zusammenarbeit mit dem betroffenen Lieferanten im äußersten Fall beendet werden.

Zu den Auditformaten zählen der volkswagen-spezifische VOC-Auditstandard und der RSCI-Auditstandard. Letzteren hat die AUDI AG zusammen mit weiteren Automobilunternehmen im Rahmen der [Responsible Supply Chain Initiative \(RSCI\)](#) zu einem branchenweit gültigen Prüfstandard entwickelt. Dieses Third-Party-Vor-Ort-Audit wird sukzessive bei der AUDI AG² und im Volkswagen-Konzern umgesetzt und soll perspektivisch die bestehenden Vor-Ort-Prüfungen ablösen.

Neben SAQ und Audits beeinflussen weitere Instrumente, wie der Supply Chain Grievance Mechanism oder rohstoffspezifische Anforderungen aus Lastenheften, das S-Rating und damit die Vergabefähigkeit des Lieferanten. Weitere Informationen finden sich im [S-Rating Info Hub](#).

5. Medienmonitoring und Lieferantenschulungen

Zusätzlich zu den genannten Maßnahmen setzt der Audi Konzern² für Lieferanten mit einem mittleren oder hohen Risikoprofil ein Medienmonitoring als Standardmaßnahme ein, um auf möglicherweise eintretende Risiken aufmerksam zu werden. Trainings direkter Lieferanten zu Nachhaltigkeitsstandards in der Lieferkette, zum Beispiel zu menschenrechtlichen und umweltbezogenen Themen, runden den Maßnahmenkatalog ab.

Vertiefungsmaßnahmen: Systematischer Ansatz für Sorgfaltspflichten in der vorgelagerten Lieferkette

Zusätzlich zu den Standardmaßnahmen für eine verantwortungsvolle Lieferkette, wie dem CoCGP, dem S-Rating, dem

Medienmonitoring und dem Supply Chain Grievance Mechanism, gibt es vertiefende Maßnahmen sowohl für direkte Zulieferunternehmen als auch für die vorgelagerten Lieferanten (sog. n-Tier) in den global verzweigten Lieferketten. Vertiefende Maßnahmen sind insbesondere das Human Rights Focus System (HRFS) und das Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS).

Human Rights Focus System (HRFS)

Das HRFS ist ein spezifischer Managementansatz, um menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken gezielter zu adressieren. Es dient der kontinuierlichen Identifikation und vertieften Analyse von Themenfeldern mit erhöhtem Risiko – sogenannte Fokusthemen – und unterstützt die Entwicklung geeigneter Maßnahmen zur Risikominimierung und Förderung positiver Wirkungen in der Lieferkette.

Zur Identifikation weiterer relevanter Themen werden regelmäßig aggregierte Daten aus dem SCGM, aus Audits sowie aus externen Quellen (z.B. Studien und NGO-Berichte) ausgewertet. Diese Themen werden markenübergreifend im Volkswagen-Konzern bearbeitet. Grundlage ist eine strukturierte Ursachenanalyse, auf deren Basis geeignete Maßnahmen entwickelt und implementiert werden.

Weiterführende Informationen zu den Fokusthemen des Volkswagen-Konzerns liefert der [Nachhaltigkeitsbericht 2025 der Volkswagen Group](#).

Die AUDI AG arbeitet zusammen mit Volkswagen am Fokusthema „Existenzsichernde Löhne“. Der CoCGP verpflichtet Lieferanten zur Zahlung eines angemessenen Lohns, der mindestens dem jeweiligen gesetzlichen Mindestlohn entspricht und idealerweise die Grundbedürfnisse der Arbeitskräfte und ihrer Familien deckt – einschließlich Ernährung, Unterkunft, Kleidung und einer stetigen Verbesserung der Lebensbedingungen. Im Berichtsjahr wurde die Datengrundlage zur Berechnung existenzsichernder Löhne aktualisiert. Diese dient der Plausibilisierung von Lohnkosten von Lieferanten.

Zur Förderung fairer Arbeitsbedingungen wurden im Berichtsjahr Lieferanten geschult und in einen Dialog eingebunden, um die Methodik und Bedeutung existenzsichernder Löhne praxisnah zu vermitteln. Ziel war es, das Bewusstsein für soziale Nachhaltigkeit zu stärken und die Umsetzung der Lohnuntergrenze zu fördern.

Über die drei Fokusthemen hinaus wurden im Rahmen des HRFS im Jahr 2025 vertiefte Sozialstandard-Audits bei direkten Lieferanten durchgeführt. Diese Audits erfolgen risikobasiert und haben zum Ziel, die menschenrechtliche Lage beim Lieferanten im Detail transparent zu machen und mögliche Abweichungen abzustellen. Bei festgestellten Verstößen müssen Lieferanten Maßnahmenpläne entwickeln und deren Umsetzung gegenüber dem Auditor nachweisen. In besonders schweren Fällen von Verstößen bietet der Volkswagen-Konzern den betroffenen Lieferanten zusätzlich gezielte Unterstützungsmaßnahmen an, die durch externe Dienstleister realisiert werden.

Im Rahmen der vertieften Sozialstandard-Audits wurden exzessive Überstunden als eine der häufigsten tatsächlichen negativen Auswirkungen identifiziert – insbesondere im Beschaffungsmarkt China. Da auch andere Unternehmen der Automobilindustrie vergleichbare Herausforderungen festgestellt haben, engagiert sich der Volkswagen-Konzern im Branchendialog Automobilindustrie im Rahmen des Nationalen Aktionsplans Wirtschaft und Menschenrechte (NAP). Ziel ist es, durch einen gemeinsamen, sektorweiten Ansatz wirksame Lösungen zu entwickeln. Im Jahr

² AUDI AG und ausgewählte Tochtergesellschaften, festgelegt durch interne Richtlinien.

2024 wurde im Rahmen des Branchendialogs die Arbeitsgruppe „Reduzierung von Überstunden in China“ initiiert. Auf Basis von Interviews mit lokalen NGOs, der Analyse gesetzlicher Rahmenbedingungen und dem Austausch mit Regierungsvertretern wurden praxisnahe Handlungsempfehlungen erarbeitet. Diese sollen Unternehmen konkret dabei unterstützen, Überstunden in Zulieferbetrieben zu reduzieren – etwa durch Anpassung von Einkaufspraktiken, Produktionsplanung oder Sensibilisierungsmaßnahmen von Geschäftspartnern. Die Empfehlungen wurden abgeschlossen und befinden sich derzeit in der praktischen Erprobung innerhalb der Beschaffungsprozesse des Volkswagen-Konzerns.

Raw Materials Due Diligence Management System (RMDDMS)

Über das RMDDMS werden menschenrechtliche und umweltbezogene Risiken in Hochrisikorohstoffketten adressiert. In den Förderungs- und Herstellungsprozessen bestimmter Rohstoffe ist das Risiko für Verletzungen von Audi Nachhaltigkeitsstandards besonders hoch, sei es durch Umweltverschmutzungen oder unzureichende Arbeitsschutzvorkehrungen. 18 priorisierte Rohstoffe, wie Kobalt, Kupfer oder Aluminium, werden vom Volkswagen-Konzern als besonders risikobehaftet eingestuft und im RMDDMS gezielt behandelt. Dabei wird unter anderem nach den fünf Schritten des OECD-Leitfadens für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht für verantwortungsvolles wirtschaftliches Handeln und den Anforderungen des OECD-Leitfadens für die Erfüllung der Sorgfaltspflicht zur Förderung verantwortungsvoller Lieferketten für Minerale aus Konflikt- und Hochrisikogebieten gearbeitet. Außerdem werden risikobasiert Audits auch bei n-Tier-Lieferanten durchgeführt.

Die AUDI AG ist im Volkswagen-Konzern für die Rohstoffe Aluminium und Kupfer verantwortlich – und damit konzernweit für die Analyse und Konzeption von Maßnahmen, die die Risiken rund um diese Rohstoffe minimieren. Beispielsweise ist die AUDI AG im Kontext ihrer Verantwortung für den Rohstoff Aluminium Mitglied der Aluminium Stewardship Initiative (ASI), die sich aus einem Zusammenschluss verschiedener Stakeholder der Aluminiumindustrie bildete. Ziel ist es, eine verantwortungsvolle Aluminiumgewinnung, -verarbeitung und -nutzung zu fördern. Audi ist der weltweit erste Automobilhersteller, der eine Zertifizierung sowohl nach „ASI Performance Standard“ (2018) als auch nach „ASI Chain of Custody Standard“ (2021) erreicht hat. Eine erfolgreiche Rezertifizierung des „ASI Performance Standard“ fand 2025 statt, die Rezertifizierung des „ASI Chain of Custody Standard“ 2024. Status, Fortschritt und Ziele des RMDDMS werden jährlich im Responsible Raw Materials Report berichtet; auch die Mitarbeit in zahlreichen Brancheninitiativen, wie der ASI oder The Copper Mark, wird dort detailliert beschrieben. /

Menschenrechte im Fokus

Die Achtung und die Einhaltung von Menschenrechten sind für den Audi Konzern seit vielen Jahren Teil der unternehmerischen Verantwortung. Sie sind in den verbindlichen Audi Verhaltensgrundsätzen (Audi Code of Conduct) und im CoCGP ebenso verankert wie im Compliance-Management-System und den Nachhaltigkeitsanforderungen an die globalen Lieferketten des Volkswagen-Konzerns. Audi steuert das Thema Wirtschaft und Menschenrechte aus der Compliance-Abteilung heraus – mit vielen Schnittstellen zu Experten und Fachbereichen im gesamten Unternehmen.

Der Menschenrechtsbeauftragte des Audi Konzerns kontrolliert seit 2023 die Achtung der Menschenrechte innerhalb des Konzerns und entlang der Lieferkette. Er und sein Team überprüfen, analysieren und überwachen menschenrechtsrelevante Aktivitäten des Audi Konzerns. Bei On-Site Visits überprüft der Menschenrechtsbeauftragte die Einhaltung der aus dem Lieferketten-sorgfaltspflichtengesetz (LkSG) resultierenden Verpflichtungen vor Ort, im Berichtsjahr beispielsweise bei Audi México und Audi Hungary.

Die Grundsatzerklärung zur Achtung und Einhaltung der Menschenrechte wird jährlich überprüft und angepasst. Basis dafür sind die Erkenntnisse aus der Umsetzung des LkSG. Des Weiteren veröffentlichte die AUDI AG im Juli 2025 ihren Bericht über die Erfüllung der Sorgfaltspflichten gemäß LkSG. Darüber hinaus stellt Audi jährlich ein Statement zu getroffenen Maßnahmen und Managementansätzen zur Vermeidung von Formen moderner Sklaverei (Slavery and Human Trafficking Statement) auf der Unternehmenswebsite zur Verfügung.

Die aktive Einbindung von Stakeholdern ist ein wesentlicher Bestandteil der Menschenrechtsstrategie der AUDI AG. Der fachliche Austausch erfolgt unter anderem in Stakeholder-Dialogen. Im Berichtsjahr rückte Audi das Thema „Stakeholder-Engagement unter erschwerten Bedingungen“ in den Fokus einer Dialog-Veranstaltung. Vertreter aus NGOs, Wissenschaft, Wirtschaft und Verbänden diskutierten gemeinsam mit Fachbereichen der AUDI AG, wie wirksam Menschenrechtsarbeit auch in Zeiten wirtschaftlicher Herausforderungen und abnehmender regulatorischer Vorgaben gestaltet werden kann. Ziel der Veranstaltung war es, nachhaltige und gemeinsam getragene Lösungsansätze zu entwickeln.

Zu den weiteren Ansätzen der Menschenrechtsarbeit zählt ein „Expertenkreis Menschenrechte“ mit je einem Vertreter aus Wissenschaft, Wirtschaft und supranationalen Institutionen, den der Menschenrechtsbeauftragte ins Leben gerufen hat. Der Kreis tagt mehrmals jährlich und berät das Unternehmen zu ausgewählten Aspekten der Audi Menschenrechtsstrategie und deren Umsetzung sowie zu konkreten Fragestellungen und Herausforderungen. Zudem ist Audi seit dessen Gründung im Jahr 2020 Mitglied im Branchendialog Automobilindustrie. Dieses Multi-Stakeholder-Forum setzt sich aus relevanten Akteuren aus Unternehmen, Verbänden und NGOs zusammen, die über Expertise zu menschenrechtlichen Risiken in den automobilen Liefer- und Wertschöpfungsketten verfügen. Gemeinsam erarbeiten sie praxisorientierte Maßnahmen und Handlungsanleitungen. Der Branchendialog wurde vom Bundesministerium für Arbeit und Soziales ins Leben gerufen; seit 2025 führen die Mitglieder ihn unter dem Dach des UN Global Compact Netzwerk Deutschland e.V. weiter.

Die Mitarbeitenden des Audi Konzerns nehmen regelmäßig an einem verpflichtenden Online-Training zur Wahrung von Menschenrechten teil und können darüber hinaus über ein Selbstlernangebot Wissen zum Thema erlangen.



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



99 // Nachhaltige Unternehmensentwicklung



Nachhaltige Unternehmensführung

Compliance und Integrität



Nachhaltige Unternehmensentwicklung

Resilient, robust und zukunftsfähig:
So sichert Audi langfristig seinen Erfolg.



Audi Q6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 18,4–15,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A

Ziele für nachhaltige Entwicklung



Im Fokus dieses Engagements des Unternehmens stehen die SDGs 9, 11 und 12.
Mehr Informationen zu Audi und den UN-Nachhaltigkeitszielen finden Sie auf [Seite 132](#).

Um auf Dauer am Markt erfolgreich zu bestehen, müssen sich Unternehmen immer wieder gezielt verändern und Innovationen vorantreiben. Eine solide wirtschaftliche Performance bildet für den Audi Konzern die Grundlage seiner nachhaltigen Unternehmensentwicklung: Stabile Gewinne und positive Cashflows finanzieren notwendige Investitionen und stellen die Zukunftsfähigkeit sicher.

Leitplanken für eine nachhaltige Unternehmensentwicklung sind unter anderem die 17 Ziele für nachhaltige Entwicklung der Vereinten Nationen (UN). Regierungen, Industrie, Forschung und Non-Governmental Organizations (NGOs) treiben zudem vor dem Hintergrund des Klimawandels und des Zwei-Grad-Ziels die Transformation der Weltwirtschaft voran. Für Automobilunternehmen ist insbesondere der Wandel der Mobilität bedeutsam: Das stetige Wachstum städtischer Gebiete (Urbanisierung), die Digitalisierung und nicht zuletzt die bereits spürbaren sowie erwarteten Auswirkungen des Klimawandels verändern die Bedürfnisse von Nutzern und ihre Ansprüche. Hinzu kommen bestehende und sich weiter verschärfende Gesetze, zum Beispiel zu CO₂-Emissionen. Die Entwicklung und die Umsetzung zukunftssicherer sowie nachhaltiger Geschäftsmodelle sind in den strategischen Initiativen des Audi Konzerns (u. a. in der Audi Unternehmensstrategie, der gemeinsamen Unternehmenspolitik, der Grundsatzerklärung zur Umwelt- und Energiepolitik der AUDI AG und internen Richtlinien zum Nachhaltigkeitsmanagement), der Steuerung der gesamten Markengruppe und der Unternehmensstrategie der Volkswagen Group berücksichtigt. Audi versteht Nachhaltigkeit als Werttreiber für sein Geschäftsmodell und hat das Thema daher in seiner Unternehmensstrategie verankert.

Wirtschaftliche Stabilität als Basis

Insbesondere in den aktuellen geopolitisch und wirtschaftlich herausfordernden Zeiten ist für Audi die Resilienz des eigenen Geschäftsmodells ein entscheidender Faktor. Für 2030 strebt das Unternehmen ein ambitioniertes und zugleich realistisches Volumenziel an. Der Fokus liegt auf einer ausgewogenen Dimensionierung, die ausgelastete Strukturen sichert und qualitatives Ergebniswachstum ermöglicht. Die Ambition: Bis 2030 strebt Audi eine Rendite von zehn Prozent an. Dafür arbeitet das Unternehmen stetig und konsequent an seinen Kostenstrukturen.

Gleichzeitig werden Produkt- und Ausstattungsvarianten reduziert. Das schafft nicht nur Klarheit für Kunden, sondern reduziert auch Entwicklungszeiten und -kosten. Zudem nutzt Audi – wo immer möglich und sinnvoll – Synergien im Volkswagen-Konzern und kooperiert verstärkt mit ausgewählten Partnern.

Neben wirtschaftlicher Stabilität sind innovative Fahrzeuge ein wichtiger Treiber für die nachhaltige Unternehmensentwicklung von Audi. Das Unternehmen will sein Versprechen „Vorsprung durch Technik“ erneuern und dafür zum Innovationsführer in gezielten technologischen Zukunftsfeldern werden.

Neue Designphilosophie

Mit einer neuen Designphilosophie positioniert sich Audi noch stärker als designorientiertes Unternehmen. Der Audi Concept C¹ zeigt, wofür Audi Design in Zukunft steht: Klarheit, Technik, Innovation und Emotion. Reduktion auf das Wesentliche und subtile Technikintegration stehen im Fokus des Innenraumdesigns. Das erste Fahrzeug auf Basis der neuen Designphilosophie soll

2027 in Serie gehen. Ab diesem Zeitpunkt rollt das Unternehmen die neue Designphilosophie sukzessive auf die gesamte Modellpalette aus.

Software im Fokus

Zudem treibt Audi automatisiertes Fahren voran. Dabei unterstützen gezielte Partnerschaften wie das Joint Venture zwischen dem Volkswagen-Konzern und Rivian die Entwicklung hin zum Software-Defined Vehicle (SDV). SDVs stehen für einen Entwicklungsansatz, der Kundenfunktionen und damit Software und digitale Leistungsfähigkeit in den Mittelpunkt der Fahrzeugentwicklung rückt. Das Joint Venture entwickelt eine neue hochleistungsfähige Elektrik- und Elektronikarchitektur. Audi nimmt dabei schon heute eine führende Rolle im Volkswagen-Konzern ein: Teams von Audi und Rivian haben die technologischen Potenziale des gemeinsamen Vorhabens bereits in Form eines ersten fahrbereiten Demonstrationsmodells aufgezeigt.

Flexibel aufgestellt dank breitem Antriebsportfolio

In den vergangenen zwei Jahren hat Audi mehr als 20 neue Modelle vorgestellt und bietet damit im Premiumsegment aktuell das jüngste Produktportfolio. Mit reichweitenstarken E-Modellen, zehn neuen Plug-in-Hybridmodellen sowie Verbrennermodellen mit einer komplett neuen Motorengeneration ist Audi flexibel aufgestellt für marktspezifische Anforderungen und unterschiedliche Kundenwünsche. ›

Elektrischer Antriebsstrang – made by Audi

Zukunftstechnologien in den Markt zu bringen sowie Schlüsselkomponenten im Automobilbau selbst zu entwickeln – beides trägt im Audi Konzern zu einer nachhaltigen Unternehmensentwicklung bei. Deshalb erweitert das Unternehmen konsequent seine Kernkompetenzen im Bereich Hochvoltbatterien: Audi betreibt beispielsweise Kompetenzzentren für Hochvoltbatterien in Neckarsulm und Gaimersheim. In Neckarsulm werden unter anderem Prototypen neuer Hochvoltspeichermodule für verschiedene E-Fahrzeuge erprobt, während in Gaimersheim an der Analyse, Auslegung und Entwicklung von Batteriezellen gearbeitet wird. Hier werden auch Kleinserien von Batterien aufgebaut.

Audi montiert außerdem Batterien selbst: Am Standort Ingolstadt entstehen täglich bis zu 1.000 Hochvoltbatterien zunächst für die Audi Q6 e-tron und Audi A6 e-tron Modelle. Auch E-Maschinen entwickelt das Unternehmen selbst und produziert diese in seinem ungarischen Werk in Győr.

¹ Bei diesem Modell handelt es sich um ein Konzeptfahrzeug, das nicht als Serienfahrzeug verfügbar ist.

Diese Neuheiten hat Audi 2025 präsentiert:



Audi A6 Avant: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 8,3–5,0 l/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 188–130 g/km; CO₂-Klassen: G–D

Neue Audi A6 Familie

Die Modelle der Audi A6 Familie stehen für Komfort auf höchstem Niveau, Effizienz und Sportlichkeit. Für mehr Performance sowie Fahrkomfort und weniger CO₂-Emissionen sorgen die Antriebe mit der Mildhybridtechnologie MHEV plus. Diese Art der Teilelektrifizierung ermöglicht rein elektrisches Einparken, Rangieren und langsames Fahren wie im schwimmenden Verkehr und erzeugt beim Anfahren oder Überholen zusätzliches Antriebsmoment. Neue Plug-in-Hybridmodelle mit einer elektrischen Reichweite von über 100 Kilometern (WLTP) und einer Ladedauer von nur zweieinhalb Stunden (von 0 auf 100 Prozent) vervollständigen das Angebot.

Plug-in-Hybride erweitern Audi A5 und Audi Q5 Modellreihe

2024 und 2025 hat Audi zehn neue Plug-in-Hybridmodelle vorgestellt. Dazu gehören auch die Hybridvarianten der Modelle Audi A5 Avant² und Limousine³ sowie Audi Q5 SUV⁴ und Sportback⁵. Deren Hochvoltbatterien steigern Effizienz und Leistungsverfügbarkeit. Möglich wird das durch eine um rund 45 Prozent erhöhte Kapazität der Batterie, eine höhere Energiedichte sowie eine smarte Rekuperationsstrategie. So ist beispielsweise bei den Audi A5 Hybridmodellen eine elektrische Reichweite von bis zu 110 Kilometern⁶ (WLTP) möglich. Die maximale AC-Ladeleistung wurde auf 11 Kilowatt erhöht. Mit dieser Leistung verkürzt sich die Zeit, um die Batterie von 0 auf 100 Prozent zu laden, auf lediglich zweieinhalb Stunden.⁷

² Audi A5 Avant e-hybrid: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,7–2,1 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,9–15,1 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 61–47 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,4–6,5 l/100 km; CO₂-Klassen bei entladener Batterie: F–E

³ Audi A5 Limousine e-hybrid: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,6–2,0 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,7–14,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 60–45 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,3–6,4 l/100 km; CO₂-Klassen bei entladener Batterie: F–E

⁴ Audi Q5 SUV e-hybrid: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 3,4–2,4 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 16,9–15,4 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 77–55 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 8,4–7,2 l/100 km; CO₂-Klassen bei entladener Batterie: G–F

⁵ Audi Q5 Sportback e-hybrid: Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 3,3–2,4 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 16,8–15,5 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 75–56 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 8,3–7,2 l/100 km; CO₂-Klassen bei entladener Batterie: G–F

⁶ Gilt für die Audi A5 Limousine e-hybrid quattro (220 kW): Kraftstoffverbrauch (gewichtet kombiniert): 2,6–2,0 l/100 km; Stromverbrauch (gewichtet kombiniert): 15,7–14,9 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (gewichtet kombiniert): 60–45 g/km; CO₂-Klasse (gewichtet kombiniert): B; Kraftstoffverbrauch bei entladener Batterie (kombiniert): 7,3–6,3 l/100 km; CO₂-Klassen bei entladener Batterie: F–E

⁷ Die Ladedauer der Batterie kann in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren wie z. B. der Umgebungstemperatur, der Verwendung anderer landesspezifischer Stecker und der Nutzung der Vorkonditionierungsfunktion (z. B. Nutzung einer ferngesteuerten Klimatisierung des Fahrzeugs oder Nutzung des e-tron Routenplaners) variieren. Bei der Verwendung von Haushaltssteckern ist die Ladeleistung durch das e-tron Ladesystem begrenzt.



Audi Q3 Sportback: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 9,0–5,3 l/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 205–138 g/km; CO₂-Klassen: G–E

Erfolg in dritter Generation: der neue Audi Q3

Seit fast 15 Jahren ist der Audi Q3 als Bestseller eine feste Größe im Premiumkompaktsegment. Vom Start der Serienproduktion bis Ende 2025 verkaufte sich das Modell weltweit über zwei Millionen Mal. Die dritte Generation wird mit einem leistungsstarken Plug-in-Hybrid und effizienten teilelektrifizierten Verbrennern angeboten. Zahlreiche innovative Funktionen lassen den Audi Q3 zum

digitalen Begleiter werden. Im Zentrum des Bedienerlebnisses bilden das Panoramadisplay und das MMI Touchdisplay die sogenannte Digital Stage. Hohen Praxisnutzen hat die neue Lenkradbedieneinheit mit integriertem Gangwahlhebel. Das schafft mehr Stauraum in der Mittelkonsole. Zahlreiche Assistenzsysteme⁸ sorgen für mehr Komfort und Sicherheit. Die neu entwickelten Scheinwerfer⁸ bieten ein hohes Maß an Personalisierung und adaptive, hochaufgelöste Lichtfunktionen für verbesserte Sicht. ›

⁸ Bei der genannten Ausstattung handelt es sich um eine Sonderausstattung gegen Aufpreis.



Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert): 19,7–17,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A

Audi e-tron GT quattro⁹ – Einstieg in die Spitzenklasse

Die GT-Modellfamilie ist die sportliche Speerspitze des Audi Modellportfolios. 2025 erweiterte das Unternehmen das Angebot um den Audi e-tron GT quattro⁹ und macht damit den Zugang in das batterieelektrische Premiumsegment noch attraktiver. Der Gran Turismo hat eine Systemleistung von 370 Kilowatt (Stromverbrauch (kombiniert): 19,3–17,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A). Dank einer Bruttobatteriekapazität von 105 Kilowattstunden (netto 97 Kilowattstunden) und einer elektrischen Reichweite von bis zu 622 Kilometern ist der Audi e-tron GT quattro⁹ bestens gerüstet für den Alltag. Die Ladeleistung beträgt bis zu 320 Kilowatt.¹⁰ Damit sind nur kurze Ladestopps nötig, denn bereits innerhalb von zehn Minuten hat das Fahrzeug eine Reichweite von rund 285 Kilometern nachgeladen. Der e-tron Routenplaner sorgt automatisch für eine

Vorkonditionierung des Energiespeichers und damit für die bestmögliche Ladeperformance.

In China für China: erstes AUDI Modell

Im Berichtsjahr hat Audi gemeinsam mit SAIC das erste Serienmodell unter der neu gegründeten Marke AUDI auf den Markt gebracht. Der vollelektrische AUDI E5 Sportback¹¹ wurde eigens für den chinesischen Markt entwickelt und wird vor Ort produziert. Er soll mit einer Reichweite von bis zu 770 Kilometern, schnellem Laden dank 800-Volt-Architektur, digitalen Features und Over-the-Air-Updatemöglichkeiten neue, junge und technikaffine Kunden ansprechen. Das Modell erhielt bereits zahlreiche Auszeichnungen. Unter anderem wurde es zum „China Car of the Year 2026“ gewählt. Die renommierte Auszeichnung ging erstmals an ein Modell, dessen Marke erst im Vorjahr etabliert wurde. ➤

⁹ Audi e-tron GT quattro: Stromverbrauch (kombiniert): 19,7–17,8 kWh/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A

¹⁰ Die Ladedauer der Batterie und die maximale DC-Ladeleistung an HPC-Ladesäulen (High Power Charging) wurden nach DIN 70080 ermittelt und können in Abhängigkeit von verschiedenen Faktoren wie etwa der Umgebungs- und Batterietemperatur, der Verwendung anderer landesspezifischer Stecker, der Nutzung der Innenraumkonditionierung (z. B. einer ferngesteuerten Klimatisierung des Fahrzeugs), der Vorkonditionierungsfunktion, um die Antriebsbatterie auf eine zum Laden/Fahren geeignete Temperatur zu bringen, der Leistungsverfügbarkeit an der Ladesäule, vom Ladezustand und von der Batteriealterung variieren. Die Ladeleistung nimmt mit steigendem Ladezustand ab. Die Ladeverluste sind berücksichtigt. Die Ladeleistung ist abhängig von der Art des verwendeten Netzanschlusssteckers, der landesspezifischen Spannung und der Anzahl zur Verfügung stehender Phasen des Stromnetzes und der kundenspezifischen Hausinstallation. Sie kann daher individuell geringer ausfallen. Das Netzanschlusskabel mit Industriestecker und die Bedieneinheit des Ladesystems sind aufeinander abgestimmt und ermöglichen eine bestimmte Ladeleistung. Ein späterer Wechsel des Netzanschlusskabels zu einem anderen Industriestecker ist zwar technisch möglich, führt aber gegebenenfalls zu einer geringeren Ladeleistung.

¹¹ Dieses Fahrzeug wird von assoziierten Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.



AUDI E5 Sportback: Dieses Fahrzeug wird von assoziierten Unternehmen lokal hergestellt und ausschließlich in China angeboten und verkauft.

Auf den AUDI E5 Sportback folgen 2026 und 2027 zwei weitere vollelektrische AUDI Modelle, welche die größte Produktoffensive von Audi in China fortsetzen.

Die Zukunft? Rein elektrisch!

2026 erweitert Audi sein Modellportfolio unter anderem um den Audi Q9¹², ein prestigeträchtiges SUV der Oberklasse, und um eine Neuauflage des Audi Q7¹². Damit legt Audi den Fokus auf das weltweit wachsende SUV-Segment, das insbesondere im nordamerikanischen Markt eine wichtige Rolle spielt.

Zudem plant Audi mit dem vollelektrischen Audi A2 e-tron¹² ein neues Einstiegsmodell in die Marke. Es ist eine Reminiszenz an den Audi A2, der vor gut 25 Jahren als Vorreiter für sparsame urbane Mobilität stand. Wie schon der Audi A2 setzt auch der Audi A2 e-tron¹² ein klares Statement für Effizienz, Innovationsgeist und eigenständiges Design – und für den Anspruch, Mobilität neu zu denken. Langfristig will Audi ausschließlich elektrische Modelle anbieten. Bei den Marken Audi und AUDI stieg im Berichtsjahr der Anteil rein elektrischer Modelle (BEV) an den gesamten Auslieferungen im Vergleich zum Vorjahr um 36 Prozent. Der Anteil E-Modelle an den Gesamtauslieferungen lag 2025 bei 13,7 Prozent. Insbesondere in Westeuropa stieg der BEV-Anteil merklich auf insgesamt 24,3 Prozent.

Bei der Elektrifizierung seiner Modelle nutzt Audi Synergien im Volkswagen-Konzern. Dem Unternehmen stehen mehrere markenübergreifende Plattformen zur Verfügung. Diese Plattformstrategie beschleunigt die Transformation hin zur E-Mobilität und macht sie profitabel. Sie ermöglicht es den Entwicklern, den Fokus auf markenspezifische Differenzierungsmerkmale wie Performance, Fahrdynamik, Reichweite, Ladeleistung und Batteriemanagement zu legen. Die konsequente Plattformstrategie ist der Schlüssel für eine Vielzahl von Fahrzeuganläufen in den kommenden Jahren. /

Laden bei Audi

Audi bietet seinen Kunden ein umfassendes Ladeökosystem für maximale Flexibilität und Komfort. Der e-tron Routenplaner sorgt für optimierte Ladezeiten auf Langstrecken, indem er die Batterievorconditionierung und ideale Ladeintervalle zwischen 20 und 80 Prozent Ladezustand berücksichtigt. Modelle wie der Audi Q6 e-tron, die über eine vorkonditionierbare Hochvoltbatterie und ein neues prädiktives Thermomanagement verfügen, sorgen außerdem für eine besonders hohe Ladegeschwindigkeit. Mit Audi charging¹³ haben Nutzer Zugang zu hunderttausenden öffentlichen Ladepunkten in 28 europäischen Ländern. Aufwendiges Vergleichen von Tarifen und das Beantragen von Zugängen bei unterschiedlichen Ladeanbietern wird damit überflüssig. Das Ladenetzwerk in Europa soll von Ionity, an dem Volkswagen mit den Marken Porsche und Audi beteiligt ist, weiter ausgebaut werden. Zusätzlich zu den öffentlichen Ladepunkten stehen die Audi charging hubs bereit: Premium-Schnellladestationen im urbanen Raum mit bis zu 400 Kilowatt Ladeleistung. Sie basieren auf einem innovativen Konzept mit Pufferspeichern aus Second-Life-Batterien und bieten eine Reservierungsoption und einen exklusiven Loungebereich. 2025 hat Audi vier neue charging hubs eröffnet und bietet diese Lademöglichkeit nun in Deutschland, Österreich und Japan an. Auch für das Laden zu Hause hat Audi Lösungen: Das Angebot reicht von mobilen Ladesystemen für das Laden an Steckdosen über festinstallierte Audi Wallboxen von der Volkswagen-Tochter Elli (Electric Life) bis hin zum kompletten Home Energy Management System von der SMA Solar Technology AG oder der Hager Group. Diese Systeme steuern intelligent die Kommunikation zwischen allen energierelevanten Geräten in einem Haushalt. Das hilft, Strom zu sparen, beispielsweise indem Laden vorrangig stattfindet, wenn alternative Energieträger wie Strom aus Sonnenenergie genutzt werden können. So schafft Audi ein vernetztes, kundenorientiertes Ladeerlebnis – von der heimischen Wallbox bis zum High-Power-Charging unterwegs.

¹² Dieses Fahrzeug wird noch nicht zum Kauf angeboten.

¹³ Der Audi Charging Service ist ein Angebot der Elli Mobility GmbH, Mollstraße 1, 10178 Berlin, Deutschland. Weitere Informationen zur Anzahl der Ladepunkte sowie aktuelle Tarif- und Vertragsinformationen erhalten Sie auf [audi.de](https://www.audi.de). Die AUDI AG übernimmt keine Gewährleistung für den Betrieb, die Verfügbarkeit, die Ladeleistung und/oder sonstige Eigenschaften der jeweiligen Ladeinfrastruktur. Der Zugang zum Audi Charging Service Portal ist nur mit einem myAudi Konto möglich. In Abhängigkeit des individuellen Mobilfunktarifs können zusätzliche Gebühren durch den jeweiligen Mobilfunkprovider erhoben werden.

ESG-Kennzahlen



Audi A6 Sportback e-tron: Stromverbrauch (kombiniert): 16,8-13,4 kWh/100 km;
CO₂-Emissionen (kombiniert): 0 g/km; CO₂-Klasse: A

ESG-Kennzahlen

Der Audi Konzern greift in seinem kombinierten Geschäfts- und Nachhaltigkeitsbericht (Audi Report) Aspekte der europäischen CSRD (Corporate Sustainability Reporting Directive) auf, insbesondere geforderte Kennzahlen, und berichtet entlang der für Audi wesentlichen Themen. Die Auswahl der zu berichtenden Angaben erfolgte auf Basis der im Berichtsjahr aktualisierten [Wesentlichkeitsanalyse](#).

Die AUDI AG hat die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Berichtsjahr 2025 zu prüfen. Die im folgenden Abschnitt „ESG-Kennzahlen“ mit „✓“ gekennzeichneten Angaben entsprechen den geprüften Werten aus dem [ESG-Datenblatt](#). Die Kennzahlen beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025.

Die folgenden Angaben beziehen sich auf den Audi Konzern¹. Sofern nur einzelne Gesellschaften, Standorte oder Marken angesprochen sind, ist dies entsprechend vermerkt. Die Umweltkennzahlen für den Standort Brüssel² wurden anhand der Produktionszahlen abgeschätzt. Die Kennzahlen zu Mitarbeitern beziehen sich, sofern nicht anders gekennzeichnet, auf den jeweiligen Jahresendstand. Bei den Umweltkennzahlen handelt es sich um Daten zum Stand 10. Februar 2026. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie zum Beispiel auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen.

Zur Erfüllung der Reporting-Anforderungen nach ESRS hat Audi die Berechnung einzelner Kennzahlen ab den Berichtsjahren 2024 bzw. 2025 angepasst. Für diese Kennzahlen können keine Vorjahreswerte ausgewiesen werden, weil durch die angepasste Methodik keine Vergleichbarkeit mehr gegeben ist. /

Environmental

- 108** Klimawandel und Energieeffizienz
- 112** Verminderung von Umweltverschmutzung
- 113** Wassermanagement
- 116** Biodiversität
- 117** Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft

Social

- 121** Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen
- 124** Arbeits- und Gesundheitsschutz
- 125** Unternehmenskultur und Chancengleichheit
- 127** Verantwortung in der Lieferkette
- 128** Gesellschaftliches Engagement

Governance

- 130** Compliance und Integrität

¹ Der Audi Konzern entspricht der Markengruppe Progressive mit den Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati.

² Die Produktion im Werk Brüssel wurde im ersten Quartal 2025 eingestellt.



Environmental Kennzahlen



Klimawandel und Energieeffizienz¹

Energie	Einheit	2025	2024	2023
Verringerung des Energieverbrauchs als direkte Folge von Initiativen zur Energieeinsparung und Energieeffizienz	MWh	80.814	88.261	81.858
Strom	MWh	26.120	43.207	34.046
Wärme	MWh	33.393	18.780	13.287
Gasförmige Brennstoffe	MWh	21.277	26.274	34.248
Erdöl	MWh	24	0	277

¹ Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnissgelände Neuburg an der Donau.

Klimawandel und Energieeffizienz²

Energie	Einheit	2025	2024	2023
Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit	MWh	2.598.375 ✓	2.737.772	–
aus fossilen Quellen	MWh	516.949 ✓	685.782	–
aus nuklearen Quellen	MWh	0 ✓	0	–
aus erneuerbaren Energien	MWh	2.081.426 ✓	2.051.990	–
aus extern bezogenem Strom, Wärme, Dampf, Kälte aus erneuerbaren Quellen	MWh	1.341.714	–	–
aus Eigenerzeugung erneuerbarer Energie	MWh	8.325 ✓	6.243	–
Energieverbrauch aus Kohleprodukten	MWh	0 ✓	0	–
Extern bezogener Strom, Wärme, Dampf, Kälte aus fossilen Quellen	MWh	192.622 ✓	213.402	–
Energieintensität				
Energieintensität	MWh/EUR	0,00004	–	–
Energieproduktion				
Nicht-erneuerbare Energieproduktion	MWh	115.312	142.569	–
Erneuerbare Energieproduktion	MWh	372.949	321.838	–

Brennstoffeinsatz	Einheit	2025	2024	2023
Brennstoffeinsatz gesamt	MWh	926.004	950.523	1.031.624
aus erneuerbaren Energien	MWh	731.387	624.957	217.649
aus Biomethan	MWh	730.764	–	–
aus Erdgas	MWh	117.358 ✓	234.189	–
aus Erdölprodukten	MWh	207.087 ✓	–	–
aus anderen fossilen Quellen	MWh	0,89 ✓	–	–

² Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel (Schätzung für 2025), Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnissgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert), Map Yang Phon (Ducati) (vor 2024 Amphoe Pluak Daeng). Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 10. Februar 2026. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2024 anhand der Ist-Werte für 2024 aktualisiert. Die Erfassung der Kennzahlen wurde teilweise aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

Klimawandel und Energieeffizienz²

Emissionen ³	Einheit	2025	2024	2023
Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) gem. CSRD ⁴	t CO ₂ e	242.103	280.480	–
Treibhausgasemissionen (Scope 1 und 2) in Anlehnung an das Greenhouse Gas Protocol ⁵	t CO ₂ e	115.824	155.649	253.035
Scope 1 (direkte Treibhausgasemissionen)				
gem. CSRD ⁶	t CO ₂ e	219.233 ✓	233.828	–
in Anlehnung an das Greenhouse Gas Protocol ⁵	t CO ₂ e	92.954 ✓	121.158	218.513
Anteil aus Emissionshandelssystemen Scope 1	Prozent	79,58 ✓	–	–
Scope 2 (indirekte Treibhausgasemissionen)				
standortbasiert	t CO ₂ e	467.799 ✓	–	–
marktbasiert	t CO ₂ e	22.870 ✓	–	–
in Anlehnung an das Greenhouse Gas Protocol ⁵	t CO ₂ e	22.870	–	–
Scope 3 (sonstige indirekte Treibhausgasemissionen)⁷				
Scope 3	Mio. t CO ₂ e	46,70	48,60	–
CO ₂ -Einsparungen in der Lieferkette	t CO ₂ e	500.000	350.000	–
CO ₂ -Einsparungen in der Logistik (Grünstrom Bahn)	t CO ₂ e	– ⁹	11.093 ¹⁰	8.346 ¹¹
CO ₂ -Einsparungen in der Logistik (LNG-Schiff) ⁸	t CO ₂ e	– ⁹	7.489	4.229
CO ₂ -Emissionen der europäischen (EU 27+2) Pkw-Neuwagenflotte, EU seit 2021 ohne UK, für die Marke Audi ¹²	g CO ₂ /km (WLTP)	106,29 ✓	121,16	122,59

² Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel (Schätzung für 2025), Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert), Map Yang Phon (Ducati) (vor 2024 Amphoe Pluak Daeng). Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 10. Februar 2026. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2024 anhand der Ist-Werte für 2024 aktualisiert. Die Erfassung der Kennzahlen wurde teilweise aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

³ Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen-Norm 98000 verankert. Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet. Hinweis: Diese Fußnote betrifft nicht die Kennzahlen „CO₂-Einsparungen in der Lieferkette“ und „CO₂-Einsparungen in der Logistik“.

⁴ Berechnung gemäß CSRD-Handbuch Volkswagen. Scope-2-Emissionen wurden marktbezogen berechnet.

⁵ Die Kennzahl wurde in Anlehnung an das Greenhouse Gas Protocol und Scope 2 marktbasiert berechnet. Die genutzte Erdgasmenge an den Standorten Ingolstadt, Münchsmünster, Neustadt, Neckarsulm, Győr, San José Chiapa und Crewe (Bentley) wird durch den Erwerb von Zertifikaten an Biomethan, welches an anderer Stelle in das Leitungsnetz eingespeist wird, mengenmäßig ausgeglichen.

⁶ Berechnung gemäß CSRD-Handbuch Volkswagen, ohne Berücksichtigung der Biomethanzertifikate.

⁷ Scope 3 wird unterschieden zwischen vorgelagerten und nachgelagerten Aktivitäten. Als vorgelagert werden z. B. die Emissionen bezeichnet, die aufseiten der Zulieferbetriebe entstehen (von der Herstellung des Produkts aus Rohstoffen bis zur Anlieferung zu Audi, sog. Wiege bis Werktor). Auch Dienstreisen und produzierte Abfälle zählen zu dieser Scope-Kategorie. Nachgelagert sind beispielsweise Emissionen aus Transporten von verkauften Produkten und solche, die in der Nutzungsphase der verkauften Güter bei den Endkunden entstehen.

⁸ Einsatz LNG-Schiffe auf Nordamerika-Routen.

⁹ Die Kennzahl „CO₂-Einsparungen in der Logistik“ wird seit 2020 erst im Folgejahr ausgewiesen. Grund hierfür ist der geänderte Berichtsprozess, der eine Auswertung der Kennzahl zum Veröffentlichungsdatum aktuell nicht möglich macht.

¹⁰ Einsatz Grünstrom in Deutschland, Österreich und Polen.

¹¹ Einsatz Grünstrom in Deutschland und Österreich.

¹² Vorbehaltlich der offiziellen Daten der EU-Kommission im jährlichen CO₂-Flottenmonitoring der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft.

Klimawandel und Energieeffizienz

Erweiterte Umweltkennzahlen für alle Standorte, an denen Modelle der Marke Audi produziert werden^{13, 14}

	Einheit	2025	2024	2023
Energieverbrauch gesamt	MWh	3.067.187	3.269.919 ¹⁵	3.549.439
davon aus erneuerbaren Energien	MWh	1.951.885	1.946.099	–
Energieverbrauch gesamt (spezifisch)	MWh/Fzg.	1,89	1,96 ¹⁵	1,83
Erdgasverbrauch (nicht aus erneuerbaren Quellen)	MWh	483.221	581.629	–
THG-Emissionen gesamt (Scope 1 und 2) ¹⁶	t CO ₂ e	549.174	630.887 ¹⁵	771.261
THG-Emissionen gesamt (Scope 1 und 2, spezifisch)	t CO ₂ e/Fzg.	0,34	0,38	0,40

¹³ Bezogen auf die Standorte Bratislava, Brüssel, Győr, Ingolstadt, Martorell, Münchsmünster, Neckarsulm und Zwickau (Europa), San José Chiapa (Nordamerika), São José dos Pinhais (Südamerika), Anting, Changchun mit zwei Produktionsstandorten, Chhatrapati Sambhajanagar, Foshan, Ningbo, Qingdao und Tianjin (Asien). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet.

¹⁴ Die zugrunde liegenden Kennzahlen je Standort werden anteilig gemäß den am Standort produzierten Stückzahlen der Marke Audi berücksichtigt.

¹⁵ Vorjahreswert wurde gemäß finalem Datenstand angepasst.

¹⁶ Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen-Norm 98000 verankert. Grundsätzlich verwendet Audi die realen Emissionsfaktoren der Energieversorgungsunternehmen. Wenn dies nicht möglich ist, wird mit den Standardfaktoren der VDA gerechnet.

Verminderung von Umweltverschmutzung¹

Emissionen ²	Einheit	2025	2024	2023
Gesamtmenge der in Luft emittierten Schadstoffe ³	t	1.302,2 ✓	1.458,4	–
direkte NO _x -Emissionen ⁴	t	176,1	173,6	–
Schwefeldioxid	t	1,5	1,5	1,7
CO-Emissionen	t	352,5	473,5	–
Staub	t	23,6	36,1	44,1
VOC-Emissionen ⁵	t	745,2	772,8	–
emittierte CKW	t	0,0	0,2	–
emittierte HFC, FKW	t	3,3	4,8	–
Besonders besorgniserregende Stoffe (SVHC)				
Gesamtmenge der besonders besorgniserregenden Stoffe, die Produktionsanlagen als Emissionen oder als Bestandteil von Produkten verlassen, unter Berücksichtigung der Produktionsstückzahlen ⁶				
Verbrennerfahrzeuge	t	8.038,6	–	–
Elektrofahrzeuge	t	1.374,5	–	–

¹ Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel (Schätzung für 2025), Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert), Map Yang Phon (Ducati) (vor 2024 Amphoe Pluak Daeng). Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 10. Februar 2026. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2024 anhand der Ist-Werte für 2024 aktualisiert. Die Erfassung der Kennzahlen wurde teilweise aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

² Der Prozess zur Auswahl der relevanten Emissionen sowie die verwendeten Emissionsfaktoren sind – wie der gesamte Prozess der Kennzahlenerhebung – in der Volkswagen-Norm 98000 verankert.

³ Die Kennzahl umfasst NO_x, SO₂, CO, Staub, VOC, CKW, HFC und FKW.

⁴ Diese Kennzahl setzt sich aus NO_x-Emissionen zusammen, die durch die am Standort vorhandenen Heizhäuser, Lackierereien sowie den Betrieb von Prüfständen verursacht werden.

⁵ VOC-Emissionen (Volatile Organic Compounds; flüchtige organische Verbindungen): Diese Kennzahl setzt sich aus den Emissionen der Lackierereien, der Prüfstände sowie sonstiger Anlagen zusammen.

⁶ Für die Berechnung der Kennzahlen wurden nach Referenzfahrzeuglogik die Produktionszahlen der Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Zwickau, Győr, Brüssel, San José Chiapa, Martorell, Bratislava und Chhatrapati Sambhajanagar von 2025, der volumenstärksten Fahrzeuge, Audi Q3 und Audi Q4 e-tron, herangezogen. Die Analyse erfolgte auf Ebene der Baureihe und entspricht der Vorgehensweise des Volkswagen-Konzerns. Auswertepremissen entsprechend SCIP-Reporting.

Wassermanagement¹

Gesamtverbrauch und Effizienz	Einheit	2025	2024	2023
Wasserintensität	m ³ /EUR	0,000015	–	–
Gesamtwasserverbrauch ²	m ³	995.512 ✓	1.175.299	–
Gesamtwassermenge recycelt und wiederverwendet	m ³	962.359	959.189	–

Frischwasserentnahme nach Risiko ³	Einheit	2025	2024	2023
Frischwasserentnahme gesamt	m ³	2.596.849	2.922.517	2.875.161
davon in den Gebieten mit extremem Risiko für Wasserstress	m ³	70.475	66.660	58.349
davon in den Gebieten mit hohem Risiko für Wasserstress	m ³	0	359.964	122.096
davon in den Gebieten mit mittlerem Risiko für Wasserstress	m ³	1.721.019	1.752.430	1.946.305
davon in den Gebieten mit niedrigem Risiko für Wasserstress	m ³	805.355	784.743	749.838
Anteil der Gebiete mit extremem Risiko für Wasserstress	Prozent	3	2	2
Anteil der Gebiete mit hohem Risiko für Wasserstress	Prozent	0	12	4
Anteil der Gebiete mit mittlerem Risiko für Wasserstress	Prozent	66	59	68
Anteil der Gebiete mit niedrigem Risiko für Wasserstress	Prozent	31	26	26

¹ Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel (Schätzung für 2025), Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert), Map Yang Phon (Ducati) (vor 2024 Amphoe Pluak Daeng). Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 10. Februar 2026. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2024 anhand der Ist-Werte für 2024 aktualisiert. Die Erfassung der Kennzahlen wurde teilweise aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

² Der Wasserverbrauch errechnet sich aus dem Frischwasserbezug abzüglich Abwasser und ergibt sich durch Verdunstung, Versickerung, Abgabe an das Produkt etc.

³ Sämtliches bezogenes und gefördertes Frischwasser kann der Kategorie „Süßwasser (≤1.000 mg/l Filtrattrockenrückstand)“ zugeordnet werden. Angabe zu Wasserstressrisiko gemäß dem Maplecroft Water Stress Index.

Wassermanagement¹

Abwasser	Einheit	2025	2024	2023
Abwasseraufkommen ⁴	m ³	1.601.337	1.748.301	1.716.552
Direkteinleitung ⁵	m ³	9.348	13.199	8.519
Indirekteinleitung ⁶	m ³	1.591.989	1.735.102	1.707.858

Schadstoffemissionen ins Wasser	Einheit	2025	2024	2023
Gesamtmenge der in Wasser emittierten Schadstoffe ⁷	kg	196.363 ✓	232.315	–
Abwasserfrachten				
Chemischer Sauerstoffbedarf	kg	579.271	678.296	548.815
Organischer Kohlenstoff	kg	193.090	226.099	–
Stickstoff	kg	73.239	74.431	65.836
Phosphor	kg	8.140	8.022	7.297
Fluorid	kg	2.801	5.681	–
Nickel	kg	59	55	–
Zink	kg	413	481	478

¹ Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel (Schätzung für 2025), Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnissgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert), Map Yang Phon (Ducati) (vor 2024 Amphoe Pluak Daeng). Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 10. Februar 2026. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2024 anhand der Ist-Werte für 2024 aktualisiert. Die Erfassung der Kennzahlen wurde teilweise aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

⁴ Sämtliches rückgeführtes Wasser ist der Kategorie „Süßwasser (≤ 1.000 mg/l Filtrattrockenrückstand)“ zuzuordnen.

⁵ Direkteinleiter: Standort Münchsmünster (Teilumfänge).

⁶ Indirekteinleiter: Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Map Yang Phon (Ducati), Neuburg, Neustadt.

⁷ Die Kennzahl umfasst organischen Kohlenstoff, Fluorid, Nickel und Zink.

Wassermanagement

Erweiterte Umweltkennzahlen für alle Standorte, an denen Modelle der Marke Audi produziert werden^{8,9}

	Einheit	2025	2024	2023
Frischwasserbedarf gesamt ¹⁰	m ³	4.294.327	4.480.088	5.107.946
Frischwasserbedarf gesamt (spezifisch) ¹⁰	m ³ /Fzg.	2,64	2,68	2,64
Abwassermenge gesamt	m ³	2.477.886	2.833.152	3.034.827
Abwassermenge gesamt (spezifisch)	m ³ /Fzg.	1,53	1,70	1,57

⁸ Bezogen auf die Standorte Bratislava, Brüssel, Győr, Ingolstadt, Martorell, Münchsmünster, Neckarsulm und Zwickau (Europa), San José Chiapa (Nordamerika), São José dos Pinhais (Südamerika), Anting, Changchun mit zwei Produktionsstandorten, Chhatrapati Sambhajanagar, Foshan, Ningbo, Qingdao und Tianjin (Asien). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet.

⁹ Die zugrunde liegenden Kennzahlen je Standort werden anteilig gemäß den am Standort produzierten Stückzahlen der Marke Audi berücksichtigt.

¹⁰ Sämtliches bezogenes und gefördertes Frischwasser kann der Kategorie „Süßwasser (≤1.000 mg/l Filtrattrockenrückstand)“ zugeordnet werden.

Biodiversität

	Einheit	2025	2024	2023
BLI – Biodiversity Landuse Indicator ¹	Prozent	22,98	–	–

Produktionsstandort	Größe in m ²	Region	direkt angrenzende geschützte Gebiete ²		geschützte Gebiete im Umkreis von 4.500 Metern	
			Anzahl	Größe in ha	Anzahl	Größe in ha (Summe)
Ingolstadt, DE	2.859.883	Europa	0	0	7	1.789.678
Neuburg, DE	465.690	Europa	0	0	1	19.076
Neustadt, DE	2.596.237	Europa	0	0	2	75
Münchsmünster, DE	540.594	Europa	0	0	4	11.058
Neckarsulm, DE	1.427.016	Europa	0	0	13	83.703
Győr, HU	5.161.153	Europa	1	2.881	1	171.830
Brüssel, BE	560.413	Europa	0	0	3	401.757
San José Chiapa, MX	4.600.300	Nordamerika	0	0	3	1.110.656
Crewe, UK	551.074	Europa	0	0	1	1.598
Sant’Agata Bolognese, IT	519.257	Europa	0	0	2	4.580
Bologna, IT	129.195	Europa	0	0	2	19.531
Map Yang Phon, TH	96.288	Asien	0	0	2	397.801
Audi Markengruppe		Global	1	2.881	41	4.011.343

¹ Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel, Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley), Sant’Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert), Map Yang Phon (Ducati) (vor 2024 Amphoe Pluak Daeng). Für den Standort Brüssel wurden die Vorjahresdaten verwendet. Biodiversity Landuse Indicator: misst die Auswirkungen durch den Flächenverbrauch der eigenen Produktionsstandorte und deren Beitrag zur Aufwertung von Flächen im Umkreis durch Biodiversitätsmaßnahmen.

² Datenquelle: Kuyua. Für den Standort Brüssel wurden die Vorjahresdaten verwendet.

Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft¹

Gewicht der verwendeten Produkte sowie der technischen und biologischen Materialien

	Einheit	2025	2024	2023
Verbrennerfahrzeuge	t	1.472.886	–	–
Elektrofahrzeuge	t	434.840	–	–

Anteil der biologischen Materialien, die zur Produktherstellung verwendet werden

Verbrennerfahrzeuge	Prozent	0,10	–	–
Elektrofahrzeuge	Prozent	0,09	–	–

Gewicht der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten Sekundärkomponenten, Produkte und Materialien

Verbrennerfahrzeuge	t	251.848–384.876	–	–
Elektrofahrzeuge	t	49.320–93.976	–	–

Anteil der verwendeten, wiederverwendeten oder recycelten Sekundärkomponenten, Produkte und Materialien am Gesamtgewicht

Verbrennerfahrzeuge	Prozent	17,10–26,13	–	–
Elektrofahrzeuge	Prozent	11,34–21,61	–	–

¹ Für die Berechnung der Kennzahlen wurden nach Referenzfahrzeuglogik die Produktionszahlen der Standorte Ingolstadt, Neckarsulm, Zwickau, Győr, Brüssel, San José Chiapa, Martorell, Bratislava und Chhatrapati Sambhajanagar von 2025, der volumenstärksten Fahrzeuge, Audi Q3 und Audi Q4 e-tron, herangezogen. Die Analyse erfolgte auf Ebene der Baureihe und entspricht der Vorgehensweise des Volkswagen-Konzerns. Die Referenzmodelle werden nach Produktionsvolumen gewichtet und unter Berücksichtigung des Verhältnisses von Verbrenner- zu batterieelektrischen Fahrzeugen hochgerechnet, um die Ressourcenzuflüsse zu ermitteln.

Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft²

Abfallaufkommen	Einheit	2025	2024	2023
Gesamtmenge des Abfallaufkommens	t	466.913 ✓	421.767	–
Gesamtmenge der nicht gefährlichen Abfälle	t	423.481	–	–
Gesamtmenge der gefährlichen Abfälle	t	43.433 ✓	–	–
Gesamtmenge der radioaktiven Abfälle	t	0 ✓	0	–
Verwertung				
Gesamtmenge der recycelten Abfälle	t	428.011 ✓	371.822	–
Abfall zur Verwertung – Vorbereitung zur Wiederverwendung	t	18.579	–	–
Gesamtmenge der nicht recycelten Abfälle	t	20.324	21.628	–
Anteil der nicht recycelten Abfälle	Prozent	4,35 ✓	5,13	–
Metallische Abfälle	t	318.546	278.757	302.817
internes Recycling	t	141.114	110.680	14.421
externes Recycling	t	177.423	168.069	287.893
Abfälle mit anderen Verwertungsverfahren	t	0	0	–
Beseitigung				
Abfälle zur Beseitigung	t	2.813	–	–
Abfälle zur Verbrennung	t	1.488	1.355	–
Abfälle zur Deponierung	t	1.326	1.010	–
Gefährliche Abfälle nach Gewicht zur Beseitigung mit anderen Entsorgungsverfahren ³	t	0	0	–

² Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel (Schätzung für 2025), Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnisgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert), Map Yang Phon (Ducati) (vor 2024 Amphoe Pluak Daeng). Bei den Umweltkennzahlen des aktuellen Jahres handelt es sich um Daten zum Stand 10. Februar 2026. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie z. B. auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. Falls im Folgejahr Abweichungen der Ist-Werte zu den berichteten Daten festgestellt werden, werden die Daten aktualisiert. Im vorliegenden Bericht wurden einzelne Kennzahlen des Jahres 2024 anhand der Ist-Werte für 2024 aktualisiert. Die Erfassung der Kennzahlen wurde teilweise aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

³ Umfasst Kraftwerksrückstände.

Ressourceneinsatz und Kreislaufwirtschaft

Erweiterte Umweltkennzahlen für alle Standorte, an denen Modelle der Marke Audi produziert werden^{4,5}

	Einheit	2025	2024	2023
Abfall gesamt (produktionsspezifisch)	t	119.847	110.168 ⁶	112.920 ⁶
Abfall zur Verwertung gesamt (produktionsspezifisch)	t	115.942	105.494 ⁶	104.385
Abfall zur Beseitigung gesamt (produktionsspezifisch)	t	3.905	4.674 ⁶	8.535 ⁶
Abfall gesamt (produktionsspezifisch, spezifisch)	t/Fzg.	0,074	0,066 ⁶	0,058

⁴ Bezogen auf die Standorte Bratislava, Brüssel, Győr, Ingolstadt, Martorell, Münchsmünster, Neckarsulm und Zwickau (Europa), San José Chiapa (Nordamerika), São José dos Pinhais (Südamerika), Anting, Changchun mit zwei Produktionsstandorten, Chhatrapati Sambhajnagar, Foshan, Ningbo, Qingdao und Tianjin (Asien). Für die spezifischen Kennzahlen werden nur die automobilproduzierenden Standorte inklusive Komponentenfertigung betrachtet.

⁵ Die zugrunde liegenden Kennzahlen je Standort werden anteilig gemäß den am Standort produzierten Stückzahlen der Marke Audi berücksichtigt.

⁶ Vorjahreswert wurde gemäß finalem Datenstand angepasst.



Social Kennzahlen



Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen^{1, 2, 3}

Belegschaft Audi Konzern	Einheit	2025	2024	2023
Audi Konzern	Anzahl	84.184 ✓	88.604	–
Inländische Gesellschaften	Anzahl	56.046	56.428	–
AUDI AG	Anzahl	55.055	55.413	–
Ausländische Gesellschaften	Anzahl	28.138	32.176	–
Audi Brussels S.A./N.V.	Anzahl	0	2.855	–
Audi Hungaria Zrt.	Anzahl	10.917	11.431	–
Audi México S.A. de C.V.	Anzahl	4.989	5.660	–
Automobili Lamborghini S.p.A.	Anzahl	3.166	2.872	–
Bentley Motors Ltd.	Anzahl	4.327	4.254	–
Ducati Motor Holding S.p.A.	Anzahl	1.646	1.862	–
Strukturdaten Audi Konzern				
Weibliche Beschäftigte	Anzahl	14.577	14.978	–
Männliche Beschäftigte	Anzahl	69.605	73.625	–
Diverse Beschäftigte	Anzahl	2	1	–
Dauerhaft Beschäftigte	Anzahl	83.258 ✓	86.611	–
weibliche Beschäftigte	Anzahl	14.389	14.565	–
männliche Beschäftigte	Anzahl	68.867	72.046	–
diverse Beschäftigte	Anzahl	2	0	–
Befristete Beschäftigte	Anzahl	926 ✓	1.993	–
weibliche Beschäftigte	Anzahl	188	413	–
männliche Beschäftigte	Anzahl	738	1.579	–
diverse Beschäftigte	Anzahl	0	1	–
Vollzeitbeschäftigte	Anzahl	77.041	81.718	–
weibliche Beschäftigte	Anzahl	10.650	11.217	–
männliche Beschäftigte	Anzahl	66.389	70.500	–
diverse Beschäftigte	Anzahl	2	1	–

¹ Die Erfassung der Kennzahlen wurde ab 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

² Zum 31. Dezember des Berichtsjahres.

³ Beeinflusst durch die Schließung des Werks in Brüssel 2025.

Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen^{1, 2, 3}

Strukturdaten Audi Konzern	Einheit	2025	2024	2023
Teilzeitbeschäftigte	Anzahl	7.143	6.886	–
weibliche Beschäftigte	Anzahl	3.927	3.761	–
männliche Beschäftigte	Anzahl	3.216	3.125	–
diverse Beschäftigte	Anzahl	0	0	–
Beschäftigte ohne garantierte Arbeitsstunden	Anzahl	0	0	–
weibliche Beschäftigte	Anzahl	0	0	–
männliche Beschäftigte	Anzahl	0	0	–
diverse Beschäftigte	Anzahl	0	0	–
Neueinstellungen	Anzahl	2.664	4.585	4.662
Fluktuation	Anzahl	5.451	2.760	–
Beschäftigte, die freiwillig ausscheiden	Anzahl	1.357 ✓	1.304	–
Beschäftigte, die wegen Entlassung ausscheiden	Anzahl	3.140 ✓	398	–
Beschäftigte, die wegen Eintritts in den Ruhestand ausscheiden	Anzahl	870 ✓	964	–
Beschäftigte, die wegen Todes ausscheiden	Anzahl	84 ✓	94	–
Fluktuationsquote	Prozent	6,36	3,13	–
Nicht angestellte Beschäftigte	Anzahl	2.484	3.997	–
Beschäftigte, die weniger als den Referenzwert für eine angemessene Entlohnung verdienen ⁴	Anzahl	0 ✓	0	–
Anteil der Beschäftigten, die weniger als den Referenzwert für eine angemessene Entlohnung verdienen ⁴	Prozent	0	0	–

¹ Die Erfassung der Kennzahlen wurde ab 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

² Zum 31. Dezember des Berichtsjahres.

³ Beeinflusst durch die Schließung des Werks in Brüssel 2025.

⁴ Als Referenzwert für eine angemessene Entlohnung gilt in Ländern, in denen ein gesetzlicher Mindestlohn existiert, der gesetzliche Mindestlohn. Aufgeschlüsselt nach Ländern, die alle einen „Null-Wert“ berichtet haben: Belgien, Brasilien, China, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan, Kanada, Mexiko, Niederlande, Schweiz, Singapur, Spanien, Thailand, Ungarn, USA.

Faire Arbeitsbedingungen und moderne Arbeitsformen¹

Strukturdaten AUDI AG	Einheit	2025	2024	2023
Neueinstellungen	Anzahl	723	1.261	–
Audi Ergebnisbeteiligung pro Mitarbeiter ⁵	EUR	1.740	5.310	8.840
Beschäftigte, die von Tarifverträgen abgedeckt sind	Anzahl	51.551	51.934	–
Anteil der Beschäftigten, die von Tarifverträgen abgedeckt sind	Prozent	93,64 ✓	93,80	–
Qualifizierungszahlen AUDI AG				
Angeborene und von den Beschäftigten absolvierte Qualifizierungsstunden	Stunden	764.734	936.740	–
weibliche Beschäftigte	Stunden	125.333	155.782	–
männliche Beschäftigte	Stunden	639.401	780.958	–
Durchschnittliche Qualifizierungszeit pro Mitarbeiter	Stunden	13,90	16,93	–
weibliche Beschäftigte	Anzahl	13,24	16,51	–
männliche Beschäftigte	Anzahl	14,04	17,01	–
produktionsnahe Beschäftigte	Stunden	10,56	13,12	–
produktionsferne Beschäftigte	Stunden	16,87	21,16	–
Beschäftigte in Managementpositionen	Stunden	11,26	13,63	–

¹ Die Erfassung der Kennzahlen wurde ab 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

⁵ Auszahlung im Folgejahr; durchschnittlicher Wert für Facharbeiter der AUDI AG. Zusätzlich wird ein Versorgungsaufwand von 1.100 Euro für jeden Mitarbeitenden in Vollzeit gebildet.

Arbeits- und Gesundheitsschutz¹

Kennzahlen Audi Konzern	Einheit	2025	2024	2023
Beschäftigte, die unter das Managementsystem für Gesundheit und Sicherheit fallen	Anzahl	83.516	87.849	–
Meldepflichtige Arbeitsunfälle bei angestellten Beschäftigten	Anzahl	1.440	1.335	–
Quote der Arbeitsunfälle der eigenen Beschäftigten (TRIR)	Ereignisse / Mio. h	11,5 ✓	10,5	–
Quote der Arbeitsunfälle mit anschließendem Arbeitsausfall in der eigenen Belegschaft (LTIFR)	Ereignisse / Mio. h	4,5	4,5	–
Todesfälle aufgrund von arbeitsbedingten Verletzungen bei angestellten Beschäftigten	Anzahl	0	1	–
Todesfälle aufgrund von arbeitsbedingten Verletzungen bei nicht angestellten Beschäftigten	Anzahl	0	0	–
Todesfälle aufgrund von arbeitsbedingten Verletzungen bei anderen Arbeitskräften, die an den Standorten des Unternehmens tätig sind	Anzahl	2	0	–

¹ Die Erfassung der Kennzahlen wurde ab 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

Unternehmenskultur und Chancengleichheit^{1, 2, 3}

Belegschaft Audi Konzern	Einheit	2025	2024	2023
Belegschaft Audi Konzern	Anzahl	84.184 ✓	88.604	–
Auszubildende	Anzahl	2.510	2.585	–
Durchschnittliches Alter	Jahre	42,6	42,0	–
Beschäftigte unter 30 Jahren	Prozent	14,0	15,0	–
Beschäftigte zwischen 30 und 50 Jahren	Prozent	57,5	57,8	–
Beschäftigte über 50 Jahre	Prozent	28,6	27,1	–
Management Audi Konzern				
Beschäftigte im Topmanagement ⁴	Anzahl	75 ✓	82	–
weibliche Beschäftigte	Anzahl	12 ✓	10	–
Anteil der weiblichen Beschäftigten	Prozent	16,0	12,2	–
männliche Beschäftigte	Anzahl	63 ✓	72	–
Anteil der männlichen Beschäftigten	Prozent	84,0	87,8	–
diverse Beschäftigte	Anzahl	0 ✓	0	–
Anteil der diversen Beschäftigten	Prozent	0	0	–
Frauenanteil Audi Konzern				
Audi Konzern	Prozent	17,3	16,9	–
AUDI AG	Prozent	17,2	17,1	–
Audi Brussels S.A./N.V.	Prozent	–	7,9	–
Audi Hungaria Zrt.	Prozent	13,0	13,0	–
Audi México S.A. de C.V.	Prozent	15,8	16,6	–
Automobili Lamborghini S.p.A.	Prozent	21,3	20,6	–
Bentley Motors Ltd.	Prozent	19,7	19,8	–
Ducati Motor Holding S.p.A.	Prozent	18,3	18,1	–

¹ Die Erfassung der Kennzahlen wurde ab 2024 aufgrund neuer Reporting-Kriterien (ESRS) verändert.

² Zum 31. Dezember des Berichtsjahres.

³ Beeinflusst durch die Schließung des Werks in Brüssel 2025.

⁴ Topmanagement: Topmanagementkreis (inkl. Markenvorstände) ohne Oberen Managementkreis sowie Managementkreis.

Unternehmenskultur und Chancengleichheit

Diskriminierung und Belästigung Audi Konzern	Einheit	2025	2024	2023
Festgestellte schwere Regelverstöße von Diskriminierung und Belästigung	Anzahl	2	0	–

AUDI AG Ideenprogramm	Einheit	2025	2024	2023
Nutzen	Mio. EUR	51,64	59,67	68,80 ⁵
Realisierungsquote	Prozent	53,10	56,60	58,00

Personen in Kontrollorganen der Organisation aus folgenden Diversitätskategorien ²	Einheit	2025 ⁶	2024	2023
Aufsichtsrat				
Frauenanteil	Prozent	32,0	35,0	40,0
Männeranteil	Prozent	68,0	65,0	60,0
Alter				
unter 30 Jahren	Prozent	0	0	0
zwischen 30 und 50 Jahren	Prozent	26,0	30,0	30,0
über 50 Jahre	Prozent	74,0	70,0	70,0
Vorstand				
Frauenanteil	Prozent	0	14,3	28,6
Männeranteil	Prozent	100,0	85,7	71,4
Alter				
unter 30 Jahren	Prozent	0	0	0
zwischen 30 und 50 Jahren	Prozent	17,0	28,6	14,3
über 50 Jahre	Prozent	83,0	71,4	85,7

² Zum 31. Dezember des Berichtsjahres.

⁵ Die Ausweisung des Nutzens wurde 2023 in der Statistik geändert. Mit der Änderung erfolgt bei Ideen mit einem Nutzen > 30.000 EUR die Ausweisung in der Statistik nach dem ersten Einsatzjahr mit dem tatsächlich eingetretenen Nutzen der Idee, anstatt wie bisher im Folgemonat nach Abschluss der Idee.

⁶ Der Aufsichtsrat war mit 19 von 20 Mitgliedern und der Vorstand mit sechs von sieben Mitgliedern besetzt. Die Kennzahlen werden als Ist-Werte angegeben.

Verantwortung in der Lieferkette

	Einheit	2025	2024	2023
Anzahl direkter Audi ¹ Lieferanten	Anzahl	> 12.300	> 12.400	> 14.000
Responsible Supply Chain System²				
Direkte Lieferanten mit abgeschlossenem Self-Assessment-Questionnaire (SAQ)	Anzahl	> 20.900	> 19.000	> 14.900
Anteil der neuen Lieferanten, die basierend auf dem SAQ anhand von Sozial- und Umweltkriterien bewertet wurden ³	Prozent	6	20	26
Verbesserungen bei direkten Lieferanten, basierend auf dem SAQ	Anzahl	7.050	8.093	9.357
Umsatzanteil der direkten Lieferanten mit positivem S-Rating am Gesamtbeschaffungsvolumen	Prozent	87	83	79
Durchgeführte Audits (vor Ort) im Rahmen des S-Ratings	Anzahl	144	85	89
Hinweise aus dem Supply Chain Grievance Mechanism	Anzahl	180	213	219
Lieferanten, die eine Schulung zum Thema Nachhaltigkeit erhalten haben	Anzahl	> 6.400	> 9.800	> 7.700
Beschäftigte der Beschaffung, die an Qualifizierungsmaßnahmen zum Thema Nachhaltigkeit teilgenommen haben	Anzahl	5.102	5.129	–

¹ Anzahl bezogen auf weltweite Produktionsstandorte von Audi Fahrzeugen.

² Innerhalb des Volkswagen-Konzerns.

³ Diese Kennzahl gibt prozentual an, wie viele direkte Lieferanten im Berichtsjahr erstmalig den SAQ ausgefüllt, abgeschlossen und mit dem Volkswagen-Konzern geteilt haben.

Gesellschaftliches Engagement

	Einheit	2025	2024	2023
Spenden Mitarbeitende ¹	EUR	945.771	1.237.156	953.815
Ausgaben für gesellschaftliches Engagement	Mio. EUR	33,8	40,0	46,8
Anteil der Mitarbeitenden der AUDI AG, die sich ehrenamtlich engagieren ²	Prozent	5,1	4,3	5,9

¹ Beinhaltet Weihnachtsspende, Hochwasserspende, Restcentspende und Sonderspende der AUDI AG.

² Teilnahme an Aktionen, die von Audi angeboten werden; wiederholte Engagements von Mitarbeitenden zählen mehrfach.



Governance Kennzahlen



Compliance und Integrität

Maßnahmen und Qualifizierungen zu Compliance und Antikorruption

	Einheit	2025	2024	2023
Abgeschlossene Trainings zum Audi Code of Conduct innerhalb der AUDI AG	Prozent	97,5	99,5	98,8
Abgeschlossene Qualifizierungen zu Richtlinien und Verfahren zur Korruptionsbekämpfung und zum Umgang mit Amts- und Mandatsträgern innerhalb der AUDI AG	Prozent	97,3	99,8	99,2
Antikorruption und Geldwäsche				
Unterstützung von internationalen Mehrheitsbeteiligungen bei der Korruptionsbekämpfung mittels Beratung	Anzahl	71	68	56
Betriebsstätten, die im Hinblick auf Korruptionsrisiken geprüft wurden	Anzahl	0	0	–
Hinweise auf Complianceverstöße				
Gesamtzahl der Hinweiseingänge ¹	Anzahl	419	360	341
Strafen und politische Einflussnahme				
Höhe der Geldstrafen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	EUR	0	0	–
Verurteilungen für Verstöße gegen Korruptions- und Bestechungsvorschriften	Anzahl	3	0	–
Parteispenden ²	EUR	0	0	–

¹ Die Definition der Kennzahl wurde angepasst. Die Angaben umfassen ausschließlich Verdachtsmeldungen, ohne Einbezug von im Audi Aufklärungs-Office eingegangenen Kunden- und Händlerbeschwerden.

² Spenden an politische Parteien sind entsprechend den Förderkriterien der „Förderleitlinie Gesellschaftliches Engagement“ der AUDI AG ausgeschlossen. Weitere Informationen finden Sie unter: [Förderleitlinie Gesellschaftliches Engagement](#).



Anhang

132 // Nachhaltigkeitsziele (SDGs) der Vereinten Nationen

133 // Verbrauchs- und Emissionsangaben

138 // Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

Audi A5 Limousine: Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 7,8–4,7 l/100 km; CO₂-Emissionen (kombiniert): 178–124 g/km; CO₂-Klassen: G–D

Nachhaltigkeitsziele (SDGs) der Vereinten Nationen

Audi verknüpft sein Nachhaltigkeitsengagement mit den Zielen der Vereinten Nationen für eine nachhaltige Entwicklung.

Im Fokus: die fünf Ziele, bei denen der Impact am größten sein kann.

17

SDGs im Überblick

Nur wenn niemand zurückgelassen wird, können alle Ziele der Agenda 2030 erreicht werden:



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

SDGs verbinden die sozialen, ökologischen und ökonomischen Dimensionen von Nachhaltigkeit. Dahinter steht die Überzeugung: Sozialer Fortschritt ist ohne die Berücksichtigung der Grenzen des Planeten nicht dauerhaft möglich. Dabei fordert die Agenda 2030 ausdrücklich, die Schwächsten und Verwundbarsten in den Mittelpunkt zu stellen und niemanden zurückzulassen („leave no one behind“).

Die Agenda 2030 steht für ein globales Wohlstandsverständnis, das über die verengte Betrachtung von Pro-Kopf-Einkommen hinausreicht. Es geht um eine Umgestaltung von Volkswirtschaften hin zu nachhaltiger Entwicklung, beispielsweise durch verantwortungsvolle Konsum- und Produktionsmuster und saubere sowie erschwingliche Energie. Es wird zum Beispiel deutlich, dass Klimapolitik, nachhaltige Entwicklung und die Bekämpfung von Armut untrennbar miteinander verwoben sind. Die SDGs sind ein unverzichtbarer Kompass der gesamten Staatengemeinschaft.

Audi orientiert sein Handeln an den Sustainable Development Goals. In internen Workshops wurde erarbeitet, bei welchen fünf Nachhaltigkeitszielen (siehe unten) das Unternehmen den größten Einfluss ausüben kann. Hierfür wurden Themen und Ergebnisse der Audi Wesentlichkeitsanalyse mit den SDGs abgeglichen. Natürlich versucht Audi, umfänglich seinen Beitrag zu leisten. Das Unternehmen zahlt daher auch auf andere als die unten genannten fünf zentralen SDGs ein; dies wird zu jedem wesentlichen Thema im Audi Report beispielhaft aufgezeigt.



Audi macht sich für dauerhaftes und breitenwirksames Wirtschaftswachstum, produktive Vollbeschäftigung und menschenwürdige Arbeit für alle stark.



Audi arbeitet an einer widerstandsfähigen Infrastruktur, fördert eine nachhaltige Industrialisierung und unterstützt Innovationen.



Audi begegnet den Herausforderungen der Urbanisierung mit intelligenten und zukunftsfähigen Mobilitätskonzepten.



Audi fördert nachhaltigen Konsum auch durch eine möglichst umweltfreundliche Produktion. Energie- und Ressourceneffizienz sind dabei zwei wichtige Kernelemente.



Audi produziert und entwickelt Produkte mit dem Ziel, den Menschen eine klimaschonende, individuelle Fortbewegung zu ermöglichen.

Audi unterstützt den UN Global Compact

Audi nimmt am Global Compact der Vereinten Nationen (UN GC) teil, der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung. Die Teilnahme in einer der aktivsten Plattformen für den Austausch zwischen Wirtschaft, Zivilgesellschaft und Politik bildet eine wichtige Säule des Stakeholder-Managements.

Audi berichtet über seinen Fortschritt bei der Umsetzung der zehn Global-Compact-Prinzipien und seine Aktivitäten zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung im Rahmen der jährlichen Communication on Progress, welche auf der Website des UN Global Compact einsehbar ist.

[AUDI AG | UN Global Compact](#)

WE SUPPORT



Verbrauchs- und Emissionsangaben

Alle Angaben basieren auf den Merkmalen des deutschen Marktes. Stand: 03.02.2026

Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor	Kraftstoffverbrauch kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Emissionen kombiniert (g/km)	CO ₂ -Klasse
Modelle	WLTP-Angabe	WLTP-Angabe	
Audi A1 allstreet	6,2–5,7	141–130	E–D
Audi A1 Sportback	6,5–5,2	149–118	E–D
Audi Q2	8,3–4,8	189–125	G–D
Audi A3 Limousine	9,4–4,4	213–115	G–C
Audi A3 Sportback	9,6–4,4	217–117	G–D
Audi A3 allstreet	7,3–5,0	167–122	F–D
Audi Q3	9,0–5,3	205–138	G–E
Audi Q3 Sportback	9,0–5,3	205–138	G–E
Audi A5 Limousine	7,8–4,7	178–124	G–D
Audi A5 Avant	8,0–4,9	182–127	G–D
Audi Q5 SUV	8,8–5,8	199–148	G–E
Audi Q5 Sportback	8,7–5,8	198–148	G–E
Audi A6 Avant	8,3–5,0	188–130	G–D
Audi A6 Limousine	8,1–4,8	184–126	G–D
Audi Q7 SUV	12,5–7,8	284–203	G
Audi A8	11,7–7,0	265–183	G
Audi Q8 SUV	13,6–8,0	310–210	G
Bentley Bentayga	13,1–13,0	298–296	G
Lamborghini Urus	14,1	320	G
Lamborghini Huracán	14,9–13,9	337–328	G

Vollelektrische Fahrzeuge	Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km)	CO ₂ -Emissionen kombiniert (g/km)	CO ₂ -Klasse
Modelle	WLTP-Angabe	WLTP-Angabe	
Audi Q4 e-tron	18,9–16,0	0	A
Audi Q4 Sportback e-tron	18,3–15,4	0	A
Audi e-tron GT quattro	19,7–17,8	0	A
Audi RS e-tron GT	21,1–18,4	0	A
Audi A6 Avant e-tron	17,7–14,1	0	A
Audi A6 Sportback e-tron	16,8–13,4	0	A
Audi Q6 SUV e-tron	19,3–15,6	0	A
Audi Q6 Sportback e-tron	18,4–15,1	0	A

Verbrauchs- und Emissionsangaben

Hybridfahrzeuge	Kraftstoff- verbrauch gewichtet, kombiniert (l/100 km)	Strom- verbrauch gewichtet, kombiniert (kWh/100 km)	CO ₂ - Emissionen gewichtet, kombiniert (g/km)	CO ₂ -Klasse gewichtet, kombiniert	Kraftstoff- verbrauch bei entladener Batterie kombiniert (l/100 km)	CO ₂ -Klasse bei entladener Batterie
Modelle	WLTP-Angabe	WLTP-Angabe	WLTP-Angabe		WLTP-Angabe	
Audi A3 allstreet TFSI e	1,4–1,2	12,9–12,4	31–26	B	5,3–5,0	D–C
Audi A3 Sportback TFSI e	1,5–1,1	13,2–12,1	33–25	B	5,4–4,9	D–C
Audi Q3 SUV e-hybrid	2,1–1,7	14,9–13,9	49–39	B	6,6–6,0	E
Audi Q3 Sportback e-hybrid	2,2–1,7	15,1–14,0	50–40	B	6,7–6,0	E
Audi A5 Limousine e-hybrid	2,6–2,0	15,7–14,9	60–45	B	7,3–6,4	F–E
Audi A5 Avant e-hybrid	2,7–2,1	15,9–15,1	61–47	B	7,4–6,5	F–E
Audi Q5 SUV e-hybrid	3,4–2,4	16,9–15,4	77–55	B	8,4–7,2	G–F
Audi Q5 Sportback e-hybrid	3,3–2,4	16,8–15,5	75–56	B	8,3–7,2	G–F
Audi A6 Avant TFSI e	2,9–2,2	16,3–15,2	66–51	B	7,7–6,7	F–E
Audi A6 Limousine TFSI e	2,8–2,1	16,1–15,0	63–48	B	7,5–6,5	F–E
Audi Q7 SUV TFSI e	4,2–3,7	19,4–18,9	95–85	B	10,1–9,5	G
Audi A8 TFSI e	5,2–4,4	14,7–14,1	118–101	D–C	9,5–8,7	G
Audi Q8 TFSI e	4,5–3,6	19,9–18,8	103–82	C–B	10,5–9,4	G
Bentley Bentayga Hybrid	6,7	15,5	153	E	11,2	G
Bentley Flying Spur	4,4–1,4	27,9–19,9	100–33	C	10,7	G
Bentley Continental GT	4,1–1,3	27,7–19,8	29–93	B	10,3	G
Bentley Continental GT Convertible	4,3–1,4	27,9–19,9	31–98	C–B	10,6	G
Lamborghini Revuelto	15,0	4,7	350	G	17,9	G
Lamborghini Temerario	11,2	4,3	272	G	14	G
Lamborghini Urus SE	5,7	21,4	140	E	12,9	G

ESG-Datenblatt

Die AUDI AG hat die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft beauftragt, ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Berichtsjahr 2025 zu prüfen, die in diesem ESG-Datenblatt ausgewiesen und mit „✓“ gekennzeichnet sind. Die Kennzahlen wurden einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit (Limited Assurance) unterzogen und beziehen sich auf den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025.

Die folgenden Angaben beziehen sich auf den Audi Konzern¹. Sofern nur einzelne Gesellschaften, Standorte oder Marken angesprochen sind, ist dies entsprechend vermerkt. Die Umweltkennzahlen für den Standort Brüssel wurden anhand der Produktionszahlen abgeschätzt. Die Kennzahlen zu Mitarbeitenden beziehen sich, sofern nicht anders gekennzeichnet, auf den jeweiligen Jahresendstand. Bei den Umweltkennzahlen handelt es sich um Daten zum Stand 10. Februar 2026. Die Werte können einen Schätzwert enthalten, wenn sie zum Beispiel auf Abrechnungen von Energieversorgungsunternehmen basieren, die zum Zeitpunkt der Datenerfassung noch nicht vorlagen. /

ESRS-Datenpunkt:		Einheit	2025 (✓)	2024	2023
Energieverbrauch²					
E-1-5-37	Gesamtenergieverbrauch im Zusammenhang mit der eigenen Geschäftstätigkeit	MWh	2.598.375	2.737.772	–
E-1-5-37a	aus fossilen Quellen	MWh	516.949	685.782	–
E-1-5-37b	aus nuklearen Quellen	MWh	0	0	–
E-1-5-37c	aus erneuerbaren Energien	MWh	2.081.426	2.051.990	–
E-1-5-37c-iii	aus Eigenerzeugung erneuerbarer Energie	MWh	8.325	6.243	–
E-1-5-38a	Energieverbrauch aus Kohleprodukten	MWh	0	0	–
Brennstoffeinsatz²					
E-1-5-38b	aus Erdölprodukten	MWh	207.087	–	–
E-1-5-38c	aus Erdgas	MWh	117.358	234.189	–
E-1-5-38d	aus anderen fossilen Quellen	MWh	0,89	–	–
E-1-5-38e	Extern bezogener Strom, Wärme, Dampf, Kälte aus fossilen Quellen	MWh	192.622	213.402	–

¹ Der Audi Konzern entspricht der Markengruppe Progressive mit den Marken Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati.

² Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel (Schätzung für 2025), Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnissgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert), Map Yang Phon (Ducati) (vor 2024 Amphoe Pluak Daeng).

ESRS-Datenpunkt:		Einheit	2025 (✓)	2024	2023
Emissionen²					
E-1-6-48a	Treibhausgasemissionen (Scope 1) ³	t CO ₂ e	219.233	233.828	–
	Treibhausgasemissionen (Scope 1) in Anlehnung an das Greenhouse Gas Protocol ⁴	t CO ₂ e	92.954	121.158	218.513
E-1-6-48b	Anteil Treibhausgasemissionen aus Emissionshandelssystemen (Scope 1)	Prozent	79,58	–	–
E-1-6-49a	Treibhausgasemissionen (Scope 2) standortbasiert	t CO ₂ e	467.799	–	–
E-1-6-49b	Treibhausgasemissionen (Scope 2) marktbasiert	t CO ₂ e	22.870	–	–
	CO ₂ -Emissionen der europäischen (EU 27+2) Pkw-Neuwagenflotte, EU seit 2021 ohne UK, für die Marke Audi ⁵	g CO ₂ /km (WLTP)	106,29	121,16	122,59
Verschmutzung von Luft, Wasser, Boden²					
E-2-4-28a	Gesamtmenge der in Luft emittierten Schadstoffe ⁶	t	1.302,2	1.458,4	–
E-2-4-28a	Gesamtmenge der in Wasser emittierten Schadstoffe ⁷	kg	196.363	232.315	–
Wasserverbrauch²					
E-3-4-28a	Gesamtwasserverbrauch	m ³	995.512	1.175.299	–
Abfallaufkommen²					
E-5-5-37a	Gesamtmenge des Abfallaufkommens	t	466.913	421.767	–
E-5-5-37b-ii	Gesamtmenge der recycelten Abfälle	t	428.011	371.822	–
E-5-5-37d	Anteil der nicht recycelten Abfälle	Prozent	4,35	5,13	–
E-5-5-39	Gesamtmenge der gefährlichen Abfälle	t	43.433	–	–
E-5-5-39	Gesamtmenge der radioaktiven Abfälle	t	0	0	–

² Bezogen auf die Standorte Ingolstadt, Münchsmünster, Neckarsulm, Brüssel (Schätzung für 2025), Győr, San José Chiapa, Crewe (Bentley), Sant'Agata Bolognese (Lamborghini), Bologna (Ducati), Prüfgelände Neustadt und Fahrerlebnissgelände Neuburg an der Donau (seit 2024 inkludiert), Map Yang Phon (Ducati) (vor 2024 Amphoe Pluak Daeng).

³ Berechnung gemäß CSRD-Handbuch Volkswagen, ohne Berücksichtigung der Biomethanzertifikate.

⁴ Die Kennzahl wurde in Anlehnung an das Greenhouse Gas Protocol berechnet. Die genutzte Erdgasmenge an den Standorten Ingolstadt, Münchsmünster, Neustadt, Neckarsulm, Győr, San José Chiapa und Crewe (Bentley) wird durch den Erwerb von Zertifikaten an Biomethan, welches an anderer Stelle in das Leitungsnetz eingespeist wird, mengenmäßig ausgeglichen.

⁵ Vorbehaltlich der offiziellen Daten der EU-Kommission im jährlichen CO₂-Flottenmonitoring der Volkswagen-Emissionsgemeinschaft.

⁶ Die Kennzahl umfasst direkte NO_x-Emissionen (176,1 t), Schwefeldioxid (1,5 t), CO-Emissionen (352,5 t), Staub (23,6 t), VOC-Emissionen (745,2 t), emittierte CKW (0 t) und emittierte HFC, FKW (3,3 t).

⁷ Die Kennzahl umfasst organischen Kohlenstoff (193.090 kg), Fluorid (2.801 kg), Nickel (59 kg) und Zink (413 kg).

ESRS-Datenpunkt:		Einheit	2025 (✓)	2024	2023
Belegschaft Audi Konzern⁸					
S-1-6-50a	Gesamtbelegschaft	Anzahl	84.184	88.604	–
S-1-6-50b	Dauerhaft Beschäftigte	Anzahl	83.258	86.611	–
S-1-6-50b	Befristete Beschäftigte	Anzahl	926	1.993	–
S-1-6-50c	Beschäftigte, die freiwillig ausscheiden	Anzahl	1.357	1.304	–
S-1-6-50c	Beschäftigte, die wegen Entlassung ausscheiden	Anzahl	3.140	398	–
S-1-6-50c	Beschäftigte, die wegen Eintritts in den Ruhestand ausscheiden	Anzahl	870	964	–
S-1-6-50c	Beschäftigte, die wegen Todes ausscheiden	Anzahl	84	94	–
Tarifvertragliche Abdeckung					
S-1-8-60a	Anteil der Beschäftigten der AUDI AG, die von Tarifverträgen abgedeckt sind	Prozent	93,64	93,80	–
Diversitätskennzahlen im Topmanagement^{8, 9}					
S-1-9-66a	Beschäftigte im Topmanagement	Anzahl	75	82	–
S-1-9-66a	weibliche Beschäftigte	Anzahl	12	10	–
S-1-9-66a	männliche Beschäftigte	Anzahl	63	72	–
S-1-9-66a	diverse Beschäftigte	Anzahl	0	0	–
Angemessene Entlohnung					
S-1-10-70	Beschäftigte, die weniger als den Referenzwert für eine angemessene Entlohnung verdienen ¹⁰	Anzahl	0	0	–
Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz					
S-1-14-88c	Quote der Arbeitsunfälle der eigenen Beschäftigten (TRIR)	Ereignisse / Mio. h	11,5	10,5	–

⁸ Beeinflusst durch die Schließung des Werks in Brüssel 2025.

⁹ Topmanagement: Topmanagementkreis (inkl. Markenvorstände) ohne Oberen Managementkreis sowie Managementkreis.

¹⁰ Aufgeschlüsselt nach Ländern, die alle einen „Null-Wert“ berichtet haben: Belgien, Brasilien, China, Deutschland, Frankreich, Großbritannien, Italien, Japan, Kanada, Mexiko, Niederlande, Schweiz, Singapur, Spanien, Thailand, Ungarn, USA.

Vermerk

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit

An die AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt

Wir haben ausgewählte Nachhaltigkeitskennzahlen für das Jahr 2025 im ESG-Datenblatt der AUDI Aktiengesellschaft, Ingolstadt, (im Folgenden die „Gesellschaft“), deren Angaben durch einen „✓“ kenntlich gemacht wurden, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025 (im Folgenden die „nichtfinanzielle Berichterstattung“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen.

Unser Auftrag bezieht sich dabei ausschließlich auf die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten Angaben in der deutschen PDF-Version der nichtfinanziellen Berichterstattung. Sonstige Verweise auf Angaben außerhalb der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie weitere Angaben für Vorjahre waren nicht Gegenstand unserer Prüfung.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung in Übereinstimmung mit den in der nichtfinanziellen Berichterstattung dargestellten Definitionen der Leistungskennziffern (nachfolgend „maßgebende Kriterien“).

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur Aufstellung der nichtfinanziellen Berichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Kennzahlen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung einer nichtfinanziellen Berichterstattung zu ermöglichen, die frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation der nichtfinanziellen Berichterstattung) oder Irrtümern ist.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätsmanagementstandards: Anforderungen an das Qualitätsmanagement in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QMS 1 (09.2022)) an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen in der nichtfinanziellen Berichterstattung abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass die mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen

in der nichtfinanziellen Berichterstattung der Gesellschaft nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den maßgebenden Kriterien aufgestellt worden sind.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeführten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungssicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeführt:

- > Erlangung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation,
- > Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeitenden, die in die Aufstellung des Berichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über die auf diesen Prozess bezogenen internen Kontrollen sowie über Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- > Identifikation und Beurteilung des Risikos wesentlicher falscher Angaben in Bezug auf die ausgewählten Kennzahlen,
- > Analytische Prüfungshandlungen der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen in der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- > Befragungen, Durchführung von selektiven Stichproben und Einholung von Nachweisen hinsichtlich der Erhebung und Berichterstattung von ausgewählten Angaben in der nichtfinanziellen Berichterstattung,
- > Beurteilung der Darstellung der mit dem Symbol „✓“ gekennzeichneten ausgewählten Kennzahlen in der nichtfinanziellen Berichterstattung.

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 in der nichtfinanziellen Berichterstattung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2025 nicht in allen wesentlichen Belangen in Übereinstimmung mit den maßgebenden Kriterien aufgestellt worden sind.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-)Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

Auftragsbedingungen und Haftung

Für diesen Auftrag gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die beigefügten „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüferinnen, Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2024 ([ey-idw-aab-de-2024.pdf](#)).

Wir verweisen ergänzend auf die dort in Ziffer 9 enthaltenen Haftungsregelungen und auf den Haftungsausschluss gegenüber Dritten. Dritten gegenüber übernehmen wir keine Verantwortung, Haftung oder anderweitige Pflichten, es sei denn, dass wir mit dem Dritten eine anders lautende schriftliche Vereinbarung geschlossen hätten oder ein solcher Haftungsausschluss unwirksam wäre.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass wir keine Aktualisierung des Vermerks hinsichtlich nach seiner Erteilung eintretender Ereignisse oder Umstände vornehmen, sofern hierzu keine rechtliche Verpflichtung besteht. Wer auch immer das in vorstehendem Vermerk zusammengefasste Ergebnis unserer Tätigkeit zur Kenntnis nimmt, hat eigenverantwortlich zu entscheiden, ob und in welcher Form er dieses Ergebnis für seine Zwecke nützlich und tauglich erachtet und durch eigene Untersuchungshandlungen erweitert, verifiziert oder aktualisiert.

Stuttgart, den 20. Februar 2026

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Hinderer
Wirtschaftsprüfer

Rodriguez
Wirtschaftsprüferin



Impressum

AUDI AG
Finanzkommunikation,
Investor Relations

Auto-Union-Straße 1
85045 Ingolstadt
Deutschland

E-Mail:
ir@audi.de
audi.com/investor-relations

LinkedIn:
linkedin.com/company/audi-ag

Konzeption & Layout:
C3 Creative Code & Content GmbH Berlin



Wie die AUDI AG
Nachhaltigkeit
in der Praxis lebt,
lesen Sie unter
audi.com.