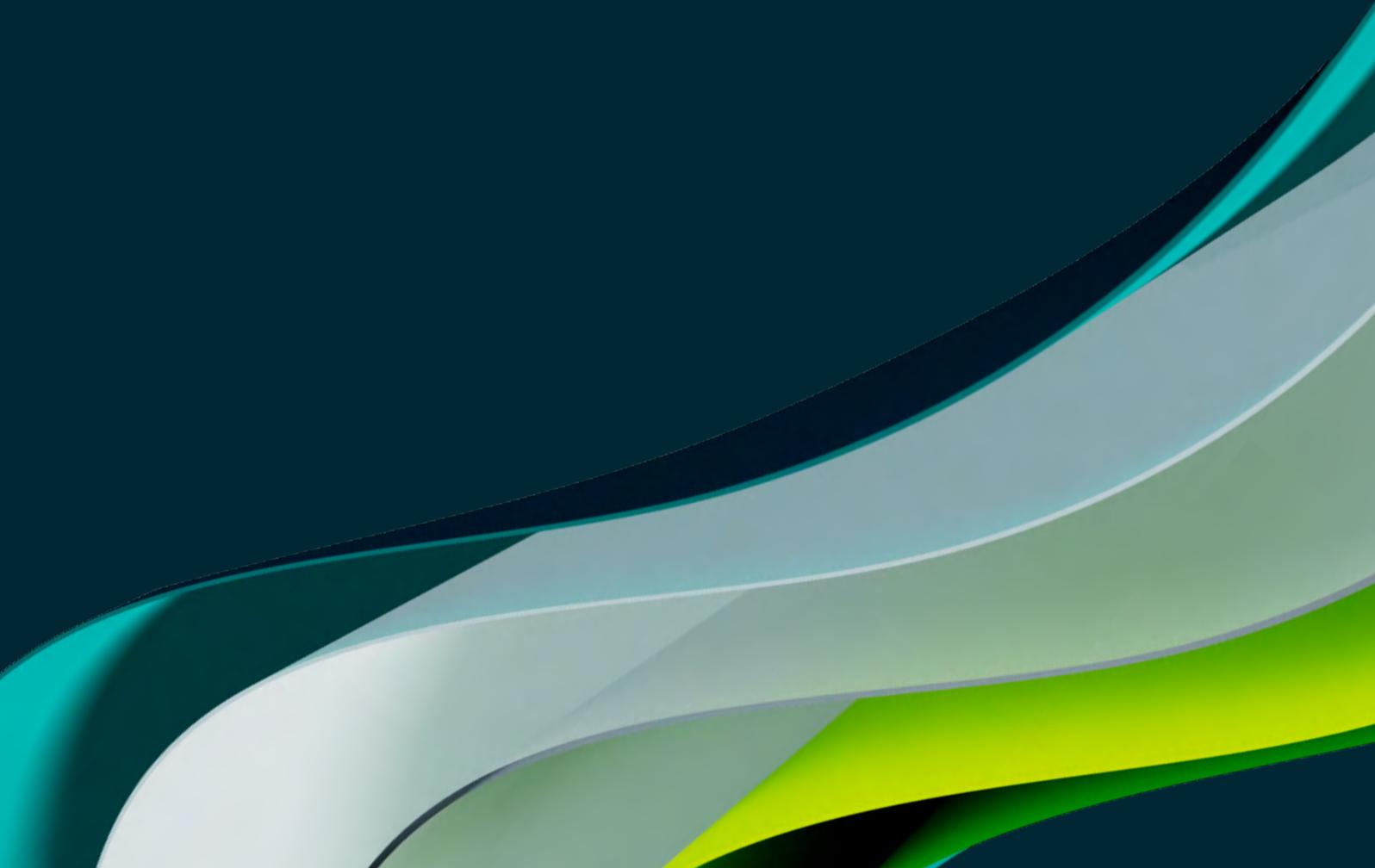


VOLKSWAGEN GROUP

# Zwischenbericht

Januar – September 2023



## 1 AKTUELLES

- 1 Wesentliche Fakten
- 2 Group News

## 6 KONZERN-ZWISCHEN-LAGEBERICHT

- 6 Volkswagen Aktie
- 8 Geschäftsverlauf
- 22 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 34 Ausblick

## 36 MARKEN UND GESCHÄFTSFELDER

## 40 KONZERN-ZWISCHEN-ABSCHLUSS (KURZFASSUNG)

- 40 Gewinn- und Verlustrechnung
- 41 Gesamtergebnisrechnung
- 44 Bilanz
- 45 Eigenkapitalentwicklung
- 46 Kapitalflussrechnung
- 47 Anhang
- 76 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

# Wesentliche Zahlen

## VOLKSWAGEN KONZERN

	3. QUARTAL			1. – 3. QUARTAL		
	2023	2022 <sup>1</sup>	%	2023	2022 <sup>1</sup>	%
<b>Mengendaten<sup>2</sup> in Tsd.</b>						
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	2.344	2.181	+7,4	6.716	6.056	+10,9
Absatz (Fahrzeuge)	2.314	2.236	+3,5	6.762	6.243	+8,3
Produktion (Fahrzeuge)	2.173	2.237	-2,8	6.864	6.397	+7,3
Belegschaft (am 30.09.2023/31.12.2022)				680,3	675,8	+0,7
<b>Finanzdaten nach IFRS in Mio. €</b>						
Umsatzerlöse	78.845	70.673	+11,6	235.102	202.885	+15,9
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	4.894	4.260	+14,9	16.241	17.439	-6,9
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	6,2	6,0		6,9	8,6	
Sondereinflüsse	-	-	x	0	-360	x
Operatives Ergebnis	4.894	4.260	+14,9	16.241	17.079	-4,9
Operative Umsatzrendite (%)	6,2	6,0		6,9	8,4	
Ergebnis vor Steuern	5.801	2.937	+97,5	17.700	16.992	+4,2
Umsatzrendite vor Steuern (%)	7,4	4,2		7,5	8,4	
Ergebnis nach Steuern	4.347	2.135	x	12.868	12.789	+0,6
<b>Konzernbereich Automobile<sup>3</sup></b>						
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	5.366	4.538	+18,3	15.572	13.826	+12,6
F&E-Quote (%)	8,3	7,7		8,0	8,2	
Cashflow laufendes Geschäft	7.996	8.652	-7,6	21.733	22.256	-2,4
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft <sup>4</sup>	5.528	5.369	+3,0	16.795	16.679	+0,7
davon: Sachinvestitionen	3.098	3.089	+0,3	8.718	7.177	+21,5
Sachinvestitionsquote (%)	4,8	5,2		4,5	4,3	
Netto-Cashflow	2.468	3.284	-24,8	4.938	5.576	-11,5
Nettoliquidität am 30.09.				36.712	31.553	+16,3

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

2 Mengendaten inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund statistischer Fortschreibung aktualisiert.

3 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

4 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 3. Quartal 5.630 (5.356) Mio. €, Januar bis September 16.284 (14.050) Mio. €.

Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor. Alle Zahlen im Bericht sind jeweils für sich gerundet; dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Geschäftsjahres in Klammern dargestellt.

Reichweitenangaben zu Fahrzeugen wurden auf dem Rollenprüfstand über das Durchfahren der Zyklen nach der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt. WLTP-Reichweitenwerte für Serienfahrzeuge können ausstattungsbedingt abweichen. Die tatsächliche Reichweite variiert in der Praxis abhängig von verschiedenen weiteren Faktoren.

# Wesentliche Fakten

- > **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten 2023 auf 6,7 (6,1) Mio. Fahrzeuge erhöht; Asien-Pazifik leicht unter Vorjahr; Zuwächse in allen anderen Regionen weltweit**
- > **Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden steigen um 45,0%; Anteil an den Auslieferungen des Konzerns bei 7,9 (6,1) %**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns übertreffen mit 235,1 Mrd. € den Vorjahreswert um 15,9 %**
- > **Operatives Ergebnis beträgt 16,2 (17,1) Mrd. €; Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting von –2,5 (+0,8) Mrd. €; Verbesserungen insbesondere im Volumen sowie in der Preispositionierung**
- > **Ergebnis vor Steuern erhöht sich auf 17,7 (17,0) Mrd. €; Ergebnis nach Steuern liegt mit 12,9 (12,8) Mrd. € auf Vorjahresniveau**
- > **Netto-Cashflow des Automobilbereichs beläuft sich auf 4,9 (5,6) Mrd. €; Sachinvestitionsquote bei 4,5 (4,3) %**
- > **Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile beträgt 36,7 Mrd. €; erfolgreiche Platzierung von grünen Hybridanleihen stärkt die Kapitalausstattung; Mittelabflüsse aus Dividendenzahlungen von insgesamt rund 11 Mrd. €**

# Group News

## NEUE PRODUKTE UND TECHNOLOGIEN VORGESTELLT

Auch im dritten Quartal 2023 stellten der Volkswagen Konzern und seine Marken neue Fahrzeuge und Technologien vor.

### IAA MOBILITY 2023

Auf der IAA Mobility 2023 in München zog die Marke Volkswagen Pkw unter anderem mit dem ID. GTI Concept die Aufmerksamkeit der Besucher auf sich. Mit dem Showcar zeigt Volkswagen erstmals, wie die Ikone GTI in das Zeitalter der Elektromobilität überführt werden kann. Der ID. GTI Concept bietet die perfekte Kombination aus Fahrspaß und Alltagstauglichkeit – dafür stehen die drei Buchstaben GTI seit Jahrzehnten. Er ist sportlich und technisch progressiv und für die Zukunft neu interpretiert: elektrisch angetrieben, vollvernetzt und hochemotional. Die Serienversion des Fahrzeugs soll auf Basis des Modulare E-Antriebs-Baukastens (MEB) spätestens 2027 auf die Straßen kommen. Volkswagen Pkw präsentierte in München zudem erstmals den neuen Passat. Die neunte Generation des Bestsellers punktet mit einem kraftvollen und aerodynamischen Design, hoher Qualität und effizienten Antrieben: Zwei neue Plug-in-Hybridantriebe ermöglichen eine rein elektrische Distanz von bis zu circa 100 km sowie erstmals das DC-Schnellladen mit bis zu 50 kW Ladeleistung. Das Cockpit mit großen Displays und selbsterklärender Menüstruktur folgt dem Feedback der Volkswagen Kunden. Der großzügige Innenraum, die effektive Geräuschdämmung, optimierte Sitze und die neue Fahrwerksregelung DCC Pro sorgen für großen Reisekomfort. Auf den Markt kommen wird der neue Passat als universell einsetzbarer Variant voraussichtlich im ersten Quartal 2024.

Die Marke Audi gab in München einen ersten Ausblick auf das Interieur der neuen Baureihe Q6 e-tron. Es ist konsequent an den Bedürfnissen der Fahrer ausgerichtet und gestaltet mit klaren Strukturen den Innenraum auf eine neue Weise: Der sogenannte Softwrap erstreckt sich von den Türen über das komplette Cockpit bis hin zur Mittelkonsole und erzeugt auf diese Weise ein homogenes und wohnliches Raumgefühl. Die Farben sowie die hochwertigen Materialien, die zum Teil aus Rezyklaten hergestellt werden, finden sich auch in den Sitzen wieder. Oberhalb des Softwraps sind das freistehende Audi MMI Panoramadisplay im Curved Design und das MMI Beifahrerdisplay platziert. Der Audi Q6 e-tron ist die erste Baureihe auf der komplett neu entwickelten Premium Platform Electric (PPE) und der neuen Elektronikarchitektur E3. Zusammen bilden sie die Basis dafür, Design- und Funktionsumfänge im Innenraum neu zu gestalten. Abgerundet wurde der Messeauftritt von Audi mit der Deutschlandpremiere des elektrischen Concept Cars Audi activesphere concept – einem viertürigen Crossover-Coupé mit wandlungsfähiger Heckpartie.

CUPRA sorgte auf der IAA Mobility mit dem DarkRebel für Aufsehen. Das Konzeptfahrzeug verkörpert das Maximum an Provokation der CUPRA Designsprache und setzt neue Maßstäbe bei Design und Performance. Es ist das erste Fahrzeug, das vollständig im virtuellen Raum entworfen wurde. Heraus kam ein vollelektrischer, zweisitziger Shooting-Brake-Sportwagen, der die Leidenschaft und die Denkweise der Marke CUPRA über Grenzen hinaus widerspiegelt. Beispiele dafür sind eine auffällige, quecksilberähnliche

Außenfarbe, ein vom Rennsport und dem CUPRA Logo inspiriertes Raddesign, die neuartige Nutzung von Licht als Gestaltungselement, nach oben öffnende Flügeltüren und eine konsequentere Ausrichtung auf Nachhaltigkeit.

Als einer der größten Mobilitätsdienstleister Europas gab Elli in München einen Überblick über neue Lade- und Serviceprodukte sowie einen Ausblick auf die Energie-Innovationen der Zukunft. Im Mittelpunkt stand die neue Elli Flexpole, die als mobile Schnellladestation einfach und flexibel installiert und dank des integrierten Batteriesystems an das Niederspannungsnetz angeschlossen werden kann, ohne dass ein spezieller Transformator oder kostspielige Bauarbeiten erforderlich sind. Flexpole-Ladesäulen ermöglichen eine Ladegeschwindigkeit von bis zu 150 kW; je nach Fahrzeug können so bis zu 160 km Reichweite innerhalb von 10 min geladen werden.

#### WEITERE FAHRZEUGNEUHEITEN

Beim ID.-Treffen im schweizerischen Locarno präsentierte die Marke Volkswagen Pkw im September die Vision einer vollelektrischen Sportlimousine der gehobenen Mittelklasse: Das Showcar ID.X Performance basiert auf dem neuen ID.7 und beeindruckt mit kraftvollem Allradantrieb, performance-orientierter Fahrwerksauslegung und ausdrucksstarker Optik. Das Exterieur besticht mit Carbon-Elementen an Front und Heck, einem Sportfahrwerk sowie 20 Zoll großen Sport-Leichtmetallfelgen. Im Innenraum nehmen die Insassen auf Carbon-Schalensitzen Platz, die sehr guten Halt auch bei dynamischer Fahrt bieten. Der leistungsstarke Dualmotor-Antrieb treibt Vorder- und Hinterachse an und bietet 411 kW (558 PS) sowie eine Boost-Funktion. Die Antriebsbatterie des ID.X Performance ermöglicht eine hohe Dauerleistungsabgabe und benötigt dank einer Ladeleistung von bis zu 200 kW nur geringe Ladezeiten. Ebenfalls im September feierte die Marke Volkswagen Pkw die Weltpremiere des neuen Tiguan. Die dritte Generation des beliebten Kompakt-SUVs geht mit progressiven Technologien und charismatischem Design an den Start. Neue Plug-in-Hybridantriebe ermöglichen bis zu 100 km rein elektrische Reichweite sowie das DC-Schnellladen. Im Innenraum bieten ein klar gestaltetes Digital Cockpit, ein Infotainment-Bildschirm und optional ein Head-up-Display dem Fahrer ein hohes Maß an Informationen und die Nutzung digitaler Dienste und Apps. Darüber hinaus wurden neue Ausstattungen aus der Oberklasse übernommen, wie Vordersitze mit pneumatischer Massagefunktion, die IQ.LIGHT HD-Matrixscheinwerfer oder die adaptive Fahrwerksregelung DCC Pro.

Audi stellte im September den neuen Q8 vor. Das Flaggschiff der Q-Familie überzeugt mit klarem Design und aufgewerteter Technik. Das überarbeitete Exterieur mit neuer Front- und Heckschürze unterstreicht den starken Charakter des SUV-Coupés. Audi stattet den Q8 mit HD-Matrix-LED-Scheinwerfern und erstmals mit einem Laser als Zusatzfernlicht aus. Dieser Scheinwerfer verfügt zudem über ein digitales Tagfahrlicht mit vier wählbaren Lichtsignaturen. Digitale OLED-Heckleuchten mit vier wählbaren Schlusslichtdesigns komplettieren das erweiterte Lichtangebot. Neue Räder, Farben, Dekoreinlagen sowie Sitze mit Kontrastnähten betonen die Spitzenposition des Q8 unter den Q-Modellen.

Porsche feierte im August das 60. Jubiläum des 911 mit der auf 1.963 Exemplare limitierten und auf maximalen Fahrspaß ausgelegten Sonderedition Porsche 911 S/T. Sein besonders agiles und direktes Fahrverhalten erreicht der 911 S/T unter anderem durch konsequenten Leichtbau: Zum Beispiel bestehen der Frontdeckel, das Dach, die vorderen Kotflügel sowie die Türen mit den markanten Einzügen aus leichtem, kohlenstofffaser-verstärktem Kunststoff (CfK). Serienmäßig stattet Porsche das Jubiläumsmo- dell außerdem mit Felgen aus Magnesium, einer Keramik-Bremsanlage, einer Lithium-Ionen-Starterbatterie und Leichtbauglas aus. Im 911 S/T bringt der Hochdrehzahlmotor des 911 GT3 RS seine Kraft von 386 kW (525 PS) per Handschaltgetriebe und Leichtbaukupplung auf die Straße. Er beschleunigt den Boliden in 3,7 sec auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 300 km/h. Unterstrichen wird das emotionale Fahrerlebnis vom markanten Klangbild der serienmäßigen Leichtbau-Sportabgasanlage. Mit dem Cayenne Turbo E-Hybrid stellte Porsche im August außerdem das leistungsstärkste Modell der SUV-Baureihe vor. Beim Nachfolger des Cayenne Turbo S E-Hybrid hat Porsche die Hybridtechnik in mehrfacher Hinsicht aufgewertet und dabei vor allem elektrische Reichweite und Leistung deutlich gesteigert. Davon profitieren sowohl die Alltagstauglichkeit als auch die fahrdynamischen Qualitäten. Ein Elektromotor mit 130 kW (176 PS) Leis-

tung unterstützt den umfangreich weiterentwickelten und 441 kW (599 PS) starken Vierliter-V8-Biturbo-motor. Im Verbund mobilisieren beide Aggregate eine beeindruckende Systemleistung von 544 kW (739 PS), die den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,7 sec möglich macht. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 295 km/h.

Lamborghini präsentierte im August auf der Monterey Car Week das Konzeptfahrzeug Lanzador, die konkrete Vision eines zukünftigen vollelektrischen Lamborghini als vierte Modellreihe. Der Supersportler ist ein Gran Turismo mit 2+2 Sitzen, hoher Bodenfreiheit und einem überraschenden Karosseriestil. Er zeichnet sich durch ein klares und puristisches Design aus, das die Hochleistungselemente des Supersportwagens Revuelto mit der lebendigen Vielseitigkeit eines Urus verbindet.

Auf dem Caravan Salon 2023 in Düsseldorf feierte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge die Welt-premiere des California CONCEPT, der auf der Langversion des Multivan basiert. Die Konzeptstudie ist sowohl ein zuverlässiger Begleiter im Alltag als auch ein vollwertiges Reisemobil für nahezu alle Herausforderungen und Entfernungen. Erstmals ist in einem California-Modell das elektrifizierte Reisen dank Plug-in-Hybridantrieb möglich. Zu den Highlights im durchdachten Innenraum zählt die zusätzliche Schiebetür auf der Fahrerseite, die zusammen mit der völlig neu konzipierten Küchenzeile und einem Außenklapptisch verschiedene Möglichkeiten des Kochens und Essens im Außenbereich bietet. Ein kompakter Grill, der im Küchenblock verstaut ist, kann ebenfalls bequem von außen entnommen werden.

## AUSZEICHNUNGEN

Im Juli 2023 wurden mehrere Marken des Volkswagen Konzerns mehrfach bei den „Automotive-INNOVATIONS Awards“ ausgezeichnet. Seit 2012 werden die innovativsten Leistungen der Automobilbranche von PwC und dem Center of Automotive Management ausgezeichnet. Volkswagen Pkw konnte sich in der Kategorie „Elektroantrieb BEV“ sowie in der Kategorie „Interface und Connectivity“ als innovationsstärkste Volumenmarke durchsetzen. Audi gewann die Kategorie der innovationsstärksten Premiummarken. Volkswagen wurde außerdem mit dem Award für den innovationsstärksten Konzern ausgezeichnet.

Ende August 2023 kürte die Fachzeitschrift AUTO Straßenverkehr das „Familienauto des Jahres 2023“. Die Gesamtwertung der Preisgruppe bis 25.000€ entschied der T-Roc von Volkswagen Pkw für sich. Der SEAT Leon Sportstourer erzielte den Sieg in der Importwertung der Kategorie Design. Der ŠKODA Kamiq sicherte sich den Titel als bestes Importfahrzeug in der Kategorie Technologie. Im Segment von 25.000 bis 35.000€ setzte sich der Audi Q2 in der Kategorie Technologie durch. Insgesamt traten 114 Fahrzeuge bei dem Leserentscheid an, darunter ausschließlich Fahrzeuge mit einem Kofferraumvolumen von mindestens 400 Litern.

Anfang September 2023 wurden zahlreiche Modelle des Volkswagen Konzerns bei der Wahl zum „Firmenauto des Jahres 2023“ der Fachzeitschrift firmenauto gekürt. Die Marke Volkswagen Pkw erzielte mit dem Polo den ersten Platz in der Gesamtwertung der Kategorie Kleinwagen. Die Importwertung gewann der ŠKODA Fabia. Der CUPRA Born entschied sowohl in der Kategorie Kompaktklasse als auch in der Elektro-Kompaktklasse die Gesamt- und Importwertung für sich. Den Importsieg der SUV und Crossover holte sich der CUPRA Formentor. ŠKODA erreichte mit dem Superb den Spitzenplatz in der Importwertung der Mittelklasse. In der Elektro-Mittelklasse gewann der ŠKODA Enyaq Coupé iV ebenfalls die Importwertung. Der Audi e-tron GT überzeugte die Jury sowohl in der Kategorie Oberklasse als auch in der Elektro-Oberklasse bei der Gesamtwertung. Weiterhin siegte Audi mit dem Q5 in der Gesamtwertung der Midsize- und großen SUV. Als bester Elektrovan wurde der ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge ausgezeichnet. Den Preis als bester E-Newcomer gewann der ID.7 von Volkswagen Pkw. Insgesamt standen der Expertenjury 213 Modelle in 18 Kategorien zur Auswahl. Die diesjährigen Sieger wurden auf der IAA Mobility ausgezeichnet.

Im September 2023 gewann ŠKODA den „Car Connectivity Award“ von auto, motor und sport und dem Digitalmagazin MO/OVE für seinen Pay-to-Park Service. Entwickelt wurde die App eigens von ŠKODA X, dem Kompetenzzentrum von ŠKODA für digitale Dienstleistungen und Mobilitätslösungen. Bereits mehr als 42.000 Nutzer sind für den Service über das Infotainmentsystem oder das Smartphone registriert. Audi wurde mit dem „Car Connectivity Award“ in der Kategorie Navigationssysteme mit seinem MMI pro Augmented Reality Head-up Display im Q4 e-tron ausgezeichnet.

## JUBILÄEN

Anfang Juli 2023 erreichte Volkswagen do Brasil den Produktionsmeilenstein von 25 Millionen Fahrzeugen. Gleichzeitig feiert der Standort in diesem Jahr auch sein 70-jähriges Bestehen. Volkswagen do Brasil ist sowohl der größte Fahrzeughersteller Brasiliens als auch der größte Exporteur des Landes.

Mitte Juli 2023 verließ der 200-tausendste VW California das Werk in Hannover. Das Jubiläumsfahrzeug war ein California Ocean in der BiColor-Lackierung Reflexsilber und Fortanarot. Der Camper wird seit 2004 in Hannover produziert und gehört zu den erfolgreichsten Reisemobilen der Welt.

Den Produktionsmeilenstein von zwei Millionen Fahrzeugen erreichte Audi im Juli 2023 in Ungarn. Das Jubiläumsauto war ein Audi RS Q3 Sportback in Beige. Die Fahrzeugproduktion am Standort Győr begann bereits 1998 mit dem Audi TT.

Anfang August 2023 feierte Porsche das 60. Jubiläum des Porsche 911. Anlässlich dieses Ereignisses wird es eine auf 1.963 Exemplare limitierte Sonderedition geben: den puristischen und auf maximalen Fahrspaß ausgelegten 911 S/T.

Mitte September 2023 beging der NEOPLAN Tourliner aus dem Hause MAN Truck & Bus sein 20-jähriges Bestehen. Bis heute wurden nahezu 4.000 Fahrzeuge verkauft; zwei Drittel davon in der 12-Meter-Zweiachser Version. Der Reisebus stellt die Einstiegsklasse in die Premiummarke NEOPLAN dar.

## DRITTER RESPONSIBLE RAW MATERIALS REPORT VERÖFFENTLICHT

Seit 2021 berichtet der Volkswagen Konzern als erstes Automobilunternehmen öffentlich und freiwillig in einem eigenen Bericht – dem Responsible Raw Materials Report – über die konzernweiten Maßnahmen zur Minderung von Menschenrechts- und Umweltrisiken in besonders gefährdeten Rohstofflieferketten. Im Juli 2023 wurde der dritte Bericht veröffentlicht, in dem detailliert über die Fortschritte bei der Transparenz und der Risikominderung in den Rohstofflieferketten berichtet wird. Im Fokus standen die Maßnahmen zur Einhaltung menschenrechtlicher Sorgfaltspflichten und die engere Zusammenarbeit mit Batterielieferanten und deren Zulieferern.

## BETEILIGUNGEN

Ende Juli 2023 hat Volkswagen mit dem Elektrofahrzeughersteller XPeng Inc., Kaimaninseln, eine Vereinbarung über den Erwerb von bis zu 4,99% der Stammaktien von XPeng Inc. zu einem Kaufpreis von insgesamt bis zu 710 Mio. USD abgeschlossen. Der Vollzug der Transaktion erfolgt voraussichtlich im vierten Quartal 2023. Zusammen mit dem Vertrag zum Erwerb der Anteile wurde mit Guangdong Xiaopeng Motors Technology Co. Ltd., Guangzhou/Volksrepublik China, einem Tochterunternehmen der XPeng Inc., eine technologische Rahmenvereinbarung unter anderem über die gemeinsame Entwicklung von Elektrofahrzeugen in China abgeschlossen. Die Transaktion unterliegt den üblichen Abschlussbedingungen, einschließlich der Genehmigung durch die zuständigen Behörden.

Audi hat zum gleichen Zeitpunkt mit seinem chinesischen Joint Venture-Partner SAIC in einem strategischen Memorandum vereinbart, die bestehende Kooperation weiter auszubauen. Durch gemeinsame Entwicklungsarbeit soll das Angebot von intelligenten, vollvernetzten Elektrofahrzeugen im Premiumsegment schnell und effizient erweitert werden. Die Details der Zusammenarbeit für zukünftige E-Plattformen sind Gegenstand weiterer Verhandlungen zwischen den Partnern.

Die Volkswagen Financial Services AG (VW FS) und die Pon Holdings (Pon) haben Anfang September 2023 ein Memorandum of Understanding unterzeichnet, um ihre Partnerschaft im Dienstradleasing zu intensivieren. Ziel ist es, gemeinsam im wachsenden Fahrrad- und E-Bike-Leasinggeschäft in Europa und den USA zu expandieren. Damit unterstützt VW FS die strategischen Ziele des Volkswagen Konzerns auf dem Weg zu einem ganzheitlichen Anbieter nachhaltiger Mobilität. Im Rahmen dieser Partnerschaft wird sich VW FS zu 49% an der Pon-Tochter Bike Mobility Services (BMS) beteiligen. BMS bietet Lösungen im Bereich Fahrradleasing und -finanzierung gegenüber Unternehmen an. Die Beteiligung der VW FS an BMS steht unter dem Vorbehalt der Zustimmung der Aufsichtsbehörden sowie der Aufsichtsräte der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG.

# Volkswagen Aktie

In den ersten neun Monaten 2023 setzten die internationalen Börsen ihren im Oktober 2022 begonnenen Aufwärtstrend dank positiver Konjunkturdaten zunächst fort und verzeichneten einen deutlichen Anstieg. Die Hoffnung auf zurückhaltendere Zinsschritte der nationalen Notenbanken verlagerte sich im Zeitablauf jedoch in zunehmende Sorgen vor weiteren Zinserhöhungen zur Eindämmung der anhaltend hohen Inflationsraten. Zudem führte die durch die gestiegenen Zinsen ausgelöste Krise im internationalen Bankensektor zu einer großen Verunsicherung an den Finanzmärkten, die unter anderem durch die Debatten um die Schuldenobergrenze in den USA verstärkt wurde. Positive Wirtschafts- und Unternehmensdaten stützten im weiteren Verlauf zunächst die Börsen, die Notierungen gerieten aber zum Berichtsende wieder unter Druck. Insgesamt konnte im Berichtszeitraum jedoch ein deutlicher Anstieg gegenüber dem Jahresende 2022 verzeichnet werden.

Der deutsche Aktienindex (DAX) startete zu Jahresbeginn 2023 fulminant in das neue Börsenjahr und konnte gegenüber dem Jahresendkurs 2022 zunächst deutlich zulegen. Getrieben von fallenden Energiepreisen, der Erwartung von sinkenden Inflationsraten und besseren wirtschaftlichen Frühindikatoren hellte sich die Stimmung auf. In der Folge belasteten jedoch fortgesetzte Zinserhöhungen durch die Europäische Zentralbank angesichts eines unvermindert hohen Inflationsdrucks die Kursentwicklung. Der DAX ging in eine Seitwärtsbewegung über. Im fortschreitenden Jahresverlauf beeinträchtigten die Turbulenzen mehrerer internationaler Banken ausgelöst durch den Zinsanstieg sowie der Streit um die US-Schuldenobergrenze die Kursentwicklung. Hinzu kamen Konjunktursorgen, unter anderem hervorgerufen durch verhaltene

## KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2022 BIS SEPTEMBER 2023

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2022 = 100



Wirtschaftsdaten in China. Trotz des schwierigen Marktumfelds erreichte der Leitindex im Juli zwischenzeitlich ein neues Rekordhoch, unter anderem gestützt durch gute Unternehmensergebnisse und einen abnehmenden Inflationsdruck, der die Notwendigkeit weiterer Zinserhöhungen reduzierte. Im weiteren Verlauf des dritten Quartals drückten jedoch wieder aufkommende Unsicherheiten auf die Stimmung, insbesondere infolge der fortgesetzt schwachen Entwicklung der deutschen Wirtschaft im internationalen Vergleich. Der DAX schloss den September mit dem größten Monatsverlust seit einem Jahr ab.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG entwickelten sich zu Beginn des Berichtszeitraums zunächst sehr positiv. Die Anfang März veröffentlichten soliden Ergebnisse des Geschäftsjahres 2022, die vorgeschlagene Dividende für 2022 und ein positiver Ausblick auf das Jahr 2023 sorgten kurzzeitig für einen Kursanstieg. Die mit der Vorstellung des Geschäftsberichts kommunizierte Investitionsplanung bewertete der Kapitalmarkt aufgrund des hohen Kapitalbedarfs für die Transformation des Unternehmens kritisch. Ebenso belastete die sich verschärfende Wettbewerbssituation im Automobilsektor. Preissenkungen durch die Konkurrenz insbesondere im Bereich der Elektrofahrzeuge und die Sorge vor einem zunehmend aggressiven Preiswettbewerb lösten weitere Unsicherheiten bei Anlegern aus. Auch wirkten rückläufige Marktanteile im chinesischen Markt verbunden mit der Einschätzung der Marktteilnehmer einer hohen Abhängigkeit des Konzerns von den Entwicklungen in China dämpfend auf den Kurs. Am Ende des dritten Quartals 2023 notierten die Vorzugsaktie um 6,4% und die Stammaktie um 15,5% unter dem Wert zum Jahresende 2022. Unter der Annahme, dass die reguläre Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der Ausschüttung in die Volkswagen Aktien reinvestiert wurde, lag die Gesamrendite der Vorzugsaktie bei +0,4% und die der Stammaktie bei -10,6%. Damit verzeichnete die Vorzugsaktie eine Rendite unterhalb der Vergleichsindizes DAX und EURO STOXX Automobiles & Parts.

Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite [www.volkswagen-group.com/de/investoren-15766](http://www.volkswagen-group.com/de/investoren-15766) abrufbar.

## KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2023

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	181,65	120,25	124,70
	Datum	03.03.	07.09.	29.09.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	142,20	105,76	108,94
	Datum	03.03.	07.09.	29.09.
DAX	Kurs	16.470	14.069	15.387
	Datum	28.07.	02.01.	29.09.
ESTX Auto & Parts	Kurs	634	522	580
	Datum	28.07.	02.01.	29.09.

# Geschäftsverlauf

## GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

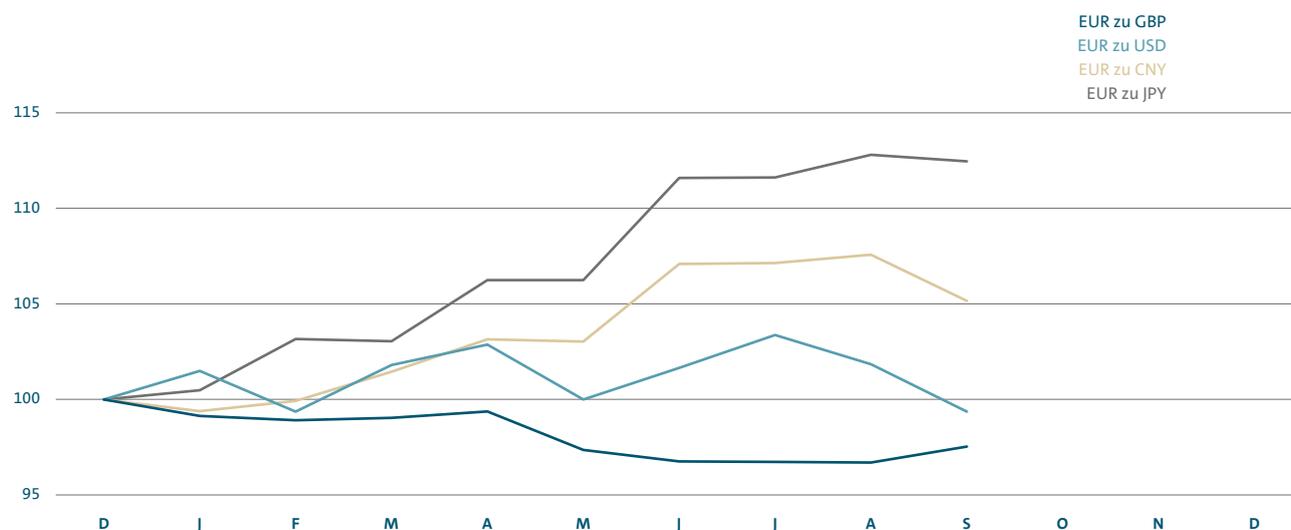
Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den teilweisen Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt. Russland selbst hat in seiner Rolle als Energie-exporteur Lieferungen, insbesondere von Gas, nach Europa eingeschränkt. Die daraus resultierende Verknappung des Angebots führte insbesondere in 2022 zu steigenden Preisen an den Energie- und Rohstoffmärkten, die infolge der schwächer werdenden globalen Wirtschaftsdynamik in den vergangenen Monaten zwar rückläufig waren, aber zum Teil weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau liegen. Zudem birgt unter anderem die Lohnentwicklung an den überhitzten Arbeitsmärkten die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020, der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 und der trotz des Russland-Ukraine-Konflikts weiteren Normalisierung der ökonomischen Aktivität in 2022 lag das Wirtschaftswachstum im Berichtszeitraum im Durchschnitt weiter auf Erholungskurs, wenngleich mit insgesamt geringerer Dynamik gegenüber dem Vorjahr. Dies war hauptsächlich auf ein schwächeres Wachstum bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften zurückzuführen, während die Veränderungsrate bei der Gruppe der Schwellenländer insgesamt etwas zunahm. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung einerseits davon abhängig, inwieweit der erhöhten Inflation von den Notenbanken mit einer restriktiven Geldpolitik, im Wesentlichen durch steigende Zinsen und Abbau der Anleihebestände, entgegengewirkt werden musste und so den privaten Konsum und die Investitionstätigkeit negativ beeinflusste. Andererseits war entscheidend, wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts betroffen waren. Die Preise für Energie- und viele sonstige Rohstoffe waren gegenüber dem Vorjahr rückläufig, die Engpässe von Vorprodukten und Rohstoffen haben sich etwas entspannt. Der weltweite nominale Güterhandel nahm im Berichtszeitraum ab.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete in den ersten drei Quartalen 2023 ein positives, aber geringes Wachstum. Diese Entwicklung war bei vielen nord- und südeuropäischen Staaten zu beobachten. Gründe dafür waren vor allem die zwischenzeitlich zum Teil deutlich erhöhten Energie- und Rohstoffpreise, welche die Inflationsraten im Vorjahr erheblich ansteigen ließen und so negativ auf die Stimmung der Konsumenten wirkten. Die im zweiten Halbjahr 2022 begonnene Erholung der Konsumentenstimmung in der Europäischen Union setzte sich im Berichtszeitraum zunächst auf niedrigem Niveau fort. In den letzten beiden Monaten des dritten Quartals war dieser Indikator jedoch rückläufig. Die Stimmung der Unternehmen verschlechterte sich über alle Sektoren hinweg. Zudem beeinträchtigten die restriktiven geldpolitischen Maßnahmen zur Bekämpfung der Inflation sowohl den privaten Konsum als auch die Investitionstätigkeit.

## DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2022 BIS SEPTEMBER 2023

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2022 = 100



Deutschland registrierte in der Berichtsperiode ein negatives Wirtschaftswachstum. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Durchschnitt an. Nachdem die monatlichen Inflationsraten in 2022 historische Höchstwerte erreicht hatten, sanken sie seitdem, blieben aber verhältnismäßig hoch.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in den ersten neun Monaten 2023 insgesamt ein Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) auf, das gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres höher ausfiel. Während sich die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa mit einer vergleichsweise geringen positiven Rate entwickelte, stieg das BIP in der Region Osteuropa ab dem zweiten Quartal 2023 erstmals seit Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts gegenüber der Vorjahresperiode wieder an. Die Inflationsraten waren im Berichtszeitraum in der Gesamtregion Zentral- und Osteuropa durchschnittlich rückläufig, aber weiter auf hohem Niveau.

Die türkische Volkswirtschaft verzeichnete in den ersten drei Quartalen 2023 ein gegenüber dem Vorjahr schwächeres Wachstum des BIP bei gleichzeitig sehr hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen eine schwach positive Veränderungsrate der Wirtschaftsleistung aus.

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich in der Berichtsperiode mit einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum unveränderten Wachstumsrate. Aufgrund der hohen Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes hat die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik beibehalten und den Leitzins im Jahr 2022 sieben Mal und in den ersten neun Monaten 2023 weitere vier Male angehoben. Die Arbeitslosenquote bewegte sich im Berichtszeitraum weiter auf einem niedrigen Niveau. In Kanada fiel die Wachstumsrate der Wirtschaftsleistung zwar positiv, aber im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2022 erheblich niedriger aus, während sich das Wachstum in Mexiko nur geringfügig abschwächte.

Die Wirtschaft Brasiliens wuchs im Berichtszeitraum ähnlich wie im Vorjahr, verbunden mit rückläufigen monatlichen Inflationsraten. Argentinien verzeichnete eine insgesamt gegenüber dem Vorjahr rückläufige Wirtschaftsleistung bei sehr hoher Inflation und fortlaufendem Währungsverfall.

Die chinesische Wirtschaftsleistung wuchs im Berichtszeitraum stärker als in der Vorjahresperiode, positiv beeinflusst durch die Aufhebung der Null-Covid-Strategie. Indien registrierte ein positives, aber etwas geringeres Wirtschaftswachstum als im Vorjahr. Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine höhere BIP-Wachstumsrate.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2023 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen mit 56,1 Mio. Fahrzeugen spürbar über dem Niveau des Vergleichswertes von 2022 (+9,3%). Dabei entwickelten sich die größten Pkw-Märkte positiv, was unter anderem auf schwache Vorjahreswerte zurückzuführen war. Während sich die Versorgungslage bei Vorprodukten gegenüber dem Jahr 2022 verbesserte, wirkten vor allem die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts sowie Vorzieheffekte aufgrund auslaufender Fördermaßnahmen zum Ende des Vorjahres dämpfend auf die Entwicklung der Neuzulassungen einzelner Märkte. Ein deutliches Wachstum verzeichneten die Gesamtmärkte der Regionen Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Nahost und Nordamerika. Die Märkte in den Regionen Südamerika sowie Asien-Pazifik lagen leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In Afrika wurde das Vorjahresvolumen spürbar verfehlt.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag in den ersten drei Quartalen 2023 spürbar (+5,7%) über dem Niveau des Vorjahres.

In Westeuropa stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in den ersten neun Monaten 2023 gegenüber dem Vorjahr deutlich um 17,3% auf 8,8 Mio. Fahrzeuge. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte war durchweg positiv: Frankreich (+15,8%), Großbritannien (+20,1%), Italien (+20,4%) und Spanien (+17,1%) konnten ihr jeweiliges Niveau gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres deutlich bis stark übertreffen.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa erhöhte sich im Berichtszeitraum deutlich gegenüber dem Vorjahreswert (+15,4%).

In den ersten neun Monaten 2023 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland mit 2,1 Mio. Einheiten (+14,5%) deutlich über dem schwachen Wert des Vorjahres. Störungen der globalen Logistikketten schränkten die Fahrzeugverfügbarkeit zu Jahresbeginn ein. Zuletzt verbesserte sich die Teileverfügbarkeit weiter, was sich positiv auf die Inlandsproduktion auswirkte. Die inländische Produktion erhöhte sich in den ersten neun Monaten 2023 auf 3,1 Mio. Fahrzeuge (+22,4%), die Pkw-Exporte wuchsen auf 2,3 Mio. Einheiten (+21,9%).

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag in den ersten neun Monaten 2023 mit einem Plus von 20,1% stark über dem Vergleichswert von 2022.

In der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum – nach dem sehr starken Einbruch im Gesamtjahr 2022 – deutlich (+12,6%). Das Wachstum war dabei in den einzelnen Märkten unterschiedlich stark ausgeprägt. In Zentraleuropa war nach den schwachen Vorjahreswerten in Tschechien (+16,5%) und in Polen (+10,5%) eine deutliche Erholung zu beobachten.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag von Januar bis September 2023 leicht über dem Niveau des Vorjahres (+3,0%).

Das Pkw-Marktvolumen in der Türkei lag am Ende des Berichtszeitraums um 65,7% über dem Vergleichswert des Jahres 2022. Der südafrikanische Pkw-Markt lag leicht unter dem Vorjahresniveau (-3,4%), während die Region Afrika insgesamt spürbar rückläufig war (-9,3%).

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen in der Türkei stieg in den ersten neun Monaten 2023 um 44,5% über den vergleichbaren Wert aus 2022; Südafrika verzeichnete ein deutliches Wachstum (+19,3%).

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) von Januar bis September 2023 deutlich auf 13,9 Mio. Fahrzeuge (+14,3%). Dabei verzeichnete das Marktvolumen in den USA mit 11,7 Mio. Einheiten ebenfalls einen deutlichen Zuwachs (+13,8%). Auch der kanadische Automobilmarkt registrierte im Berichtszeitraum einen deutlichen Anstieg der Verkaufszahlen auf 1,3 Mio. Einheiten (+10,8%), während sich die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Mexiko im Vergleich zum Vorjahr stark auf 1,0 Mio. Fahrzeuge erhöhten (+24,9%).

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten drei Quartalen 2023 mit 2,7 Mio. Einheiten leicht über dem Niveau des Vergleichszeitraums (+1,5%). Der im Vorjahr begonnene positive Wachstumstrend schwächte sich im Verlauf des Berichtszeitraums ab.

In Brasilien lag die Zahl der Neuzulassungen bei 1,5 Mio. Einheiten und damit spürbar über dem Niveau des Vorjahreszeitraums (+9,7%). Auf dem argentinischen Markt stieg die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen deutlich um +11,1% auf 333 Tsd. Einheiten.

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen in den ersten neun Monaten 2023 mit 26,0 Mio. Fahrzeugen leicht über dem Vorjahreswert (+4,9%). Die Entwicklung der Pkw-Nachfrage in der Region war maßgeblich vom Verlauf des chinesischen Pkw-Marktes geprägt. Hier liefen Ende des Jahres 2022 staatliche Förder- und Kaufanreizprogramme aus, was zu Vorzieheffekten bei Fahrzeugkäufen und in der Folge zu rückläufigen Zulassungszahlen zu Jahresbeginn 2023 geführt hatte. Im weiteren Verlauf erholte sich die Nachfrage unter anderem infolge von Preisnachlässen und neuen regionalen Förderprogrammen. Insgesamt lag das Nachfragevolumen in China mit 15,6 Mio. Einheiten leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums (+2,3%). In Indien nahmen die Pkw-Verkäufe gegenüber dem Vergleichswert des Vorjahres mit einem Plus von 10,0% auf 3,0 Mio. Fahrzeuge deutlich zu. Auf dem japanischen Pkw-Markt lagen die Neuzulassungen im Berichtszeitraum mit 3,0 Mio. Einheiten ebenfalls deutlich über dem Niveau des Vorjahres (+16,8%).

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag in den ersten neun Monaten 2023 leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums (+1,3%). In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres mit einem Plus von 8,4% spürbar übertroffen. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge leicht unter (-2,7%), in Japan leicht über dem Niveau des Vorjahres (+3,7%).

#### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten deutlich über dem Wert der Vergleichsperiode des Vorjahres. Weltweit lagen die Lkw-Märkte deutlich über dem Vorjahresniveau. Dies lag an einer verbesserten Situation in den globalen Lieferketten sowie an der starken Erholung auf dem weltgrößten Lkw-Markt China nach Beendigung der dort verfolgten Null-Covid-Strategie.

Das Verkaufsvolumen in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag in den ersten neun Monaten 2023 stark über dem Niveau des Vorjahres. Engpässe bei der Teileversorgung konnten inzwischen weitgehend überwunden werden. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, stiegen die Neuzulassungen sehr stark an. Die Nachfrage in Großbritannien und Frankreich lag deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Die Türkei verzeichnete einen starken Anstieg der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage deutlich an. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) lagen die Neuzulassungen deutlich über dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage in den ersten neun Monaten des Jahres aufgrund der Einführung einer neuen Emissionsnorm zum Jahresbeginn 2023 deutlich unter dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete in den ersten neun Monaten 2023 insgesamt einen starken Anstieg gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode deutlich über dem Niveau des Vorjahres, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada bewegte sich stark über dem Niveau des Vorjahres. Die Nachfrage nach Bussen lag in Mexiko sehr stark über dem Vorjahreswert. Auch in Brasilien stieg die Nachfrage an und lag sehr stark über dem Vorjahresniveau.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Die Märkte für Power Engineering unterliegen unterschiedlichen regionalen und konjunkturellen Einflüssen; deshalb sind die Geschäftsverläufe in den jeweiligen Märkten meist unabhängig voneinander.

Der Marinemarkt blieb in den ersten drei Quartalen 2023 auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Die Nachfrage im Bereich der Handelsschifffahrt war trotz gestiegener Schiffspreise sowie langer Wartezeiten, bedingt durch hohe Werftauslastungen, weitgehend stabil. Im Vergleich zum Vorjahr konnte in diesem Bereich insbesondere der Markt für Tanker eine positive Entwicklung verzeichnen, wohingegen sich der Markt für Containerschiffe, LNG-Tanker und Schüttgutfrachter rückläufig entwickelte. Der Markt für Kreuzfahrtschiffe und Passagierfähren entwickelte sich im Berichtszeitraum ebenfalls rückläufig. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage weiterhin aktiv. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung. Die Verunsicherung im Marinemarkt über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen blieb auch in den ersten neun Monaten des Jahres 2023 bestehen, jedoch bestätigte sich allgemein ein deutlicher Trend hin zu neuen Kraftstofftechnologien.

Der Markt für Energieerzeugung war aufgrund der Gasversorgungsthematik sowie der seitens der Politik noch nicht vollständig ausgearbeiteten Rahmenbedingungen für den zukünftigen Betrieb von Kraftwerken insbesondere in Europa in den ersten drei Quartalen 2023 von Zurückhaltung geprägt. Der derzeitige Fokus auf den Ausbau der erneuerbaren Energien zeigte ein entsprechendes Nachfragepotenzial für Balancing-Anlagen, welche den Leistungsbedarf decken, sofern der Anteil erneuerbarer Energien nicht ausreicht, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Sehr positiv entwickelte sich die Nachfrage nach Power-to-Methan-Anlagen. Im Motorenbereich ist eine fortwährend steigende Nachfrage nach flexiblen Dual-Fuel-Motoren festzustellen. Ebenso ist eine klare Marktforderung nach Motoren erkennbar, die auf synthetische Kraftstoffe wie Wasserstoff und grünen Ammoniak umgerüstet werden können. Es bestand nach wie vor eine hohe Nachfrage nach neuen Energielösungen wie Wasserstoff und Langzeitenergiespeicher mit einer starken Tendenz zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Allerdings hielt im Berichtszeitraum neben den Risiken einer nach wie vor fehlenden Preisstabilität auf den Märkten und Engpässen in den Lieferketten der starke Wettbewerbs- und Preisdruck unvermindert an.

Im Vergleich zu den ersten drei Quartalen 2022 bewegte sich der Markt für Turbomaschinen auf einem höheren Niveau. Die weiterhin hohen Rohmaterialpreise führten in der Grundstoff- und Prozessindustrie zu einer soliden Nachfrage nach Produktionsanlagen mit Turbokompressoren. Der Absatz für Turbokompressoren in der Öl- und Gasproduktion wurde durch das anhaltend hohe Bedürfnis nach Versorgungssicherheit sowie einen Investitionsrückstau gestützt und lag im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf höherem Niveau. In den neuen Geschäftsfeldern hat der Verkauf von Turbomaschinen im Bereich der Dekarbonisierung im dritten Quartal 2023 zugenommen und sich somit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verbessert. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung und Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen erfuhr gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen Rückgang.

Der After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte bewegte sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2023 auf dem hohen Niveau des Vorjahres.

Im After-Sales-Markt für Turbomaschinen setzte sich die hohe Nachfrage des ersten Halbjahres auch im dritten Quartal 2023 fort und lag damit über dem Vorjahresniveau.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

In den ersten neun Monaten 2023 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, allerdings übten die gestiegenen Zinsen in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum weiterhin von Engpässen geprägt, die Fahrzeugauslieferungen konnten jedoch ausgebaut werden und lagen über dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Auch die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten entwickelte sich positiv, der prozentuale Anteil an den Fahrzeugauslieferungen lag jedoch unter dem Vergleichswert 2022. Die positive Entwicklung bei

der Finanzierung von Gebrauchtwagen setzte sich fort. Der Absatz von After-Sales-Produkten, wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen, wurde weiter ausgebaut.

Die anhaltenden Herausforderungen aus der Teileversorgung in der Fahrzeugproduktion und den Logistikketten hatten in Deutschland weiterhin Einfluss auf den Fahrzeugabsatz und das Finanzdienstleistungsgeschäft. Dennoch führten gestiegene Neuwagenauslieferungen in den ersten neun Monaten 2023 zu höheren Vertragsvolumina, sowohl beim Leasing als auch bei der Finanzierung. Die Neuwagenpenetration lag jedoch unter dem Vergleichswert 2022. Die Neuverträge bei Gebrauchtwagen übertrafen die Größenordnung des Vorjahres. Auch die Zahl der neuen After-Sales-Verträge nahm zu und lag im Berichtszeitraum über dem Niveau von 2022. Die Vertragszugänge im Versicherungsbereich waren ebenfalls höher als ein Jahr zuvor.

Der türkische Markt war geprägt von hoher Volatilität. Die kräftigen Zinserhöhungen, die Währungsschwäche, eine anhaltend hohe Inflation sowie die nach wie vor schwierige Refinanzierungssituation erlaubten weiterhin nur eine restriktive Kreditvergabe. Gebrauchtwagen konnten weiterhin auf einem hohen Erlösniveau vermarktet werden.

In Südafrika blieben finanzierte Fahrzeugkäufe aufgrund der gedämpften wirtschaftlichen Bedingungen, der höheren Fahrzeugpreise sowie gestiegener Energiepreise weiterhin auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Die Inflation hat jedoch nachgelassen. Nachdem die südafrikanische Zentralbank die Zinsen seit November 2021 zehn Mal in Folge erhöht hatte, veranlasste sie nun keine weiteren Zinserhöhungen mehr.

In der Region Nordamerika hat die Nachfrage nach Fahrzeugen und automobilen Finanzdienstleistungen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr zugenommen. In den USA lag die Neuwagenpenetration trotz des erhöhten Zinsniveaus über dem Vorjahreswert, insbesondere im Leasinggeschäft. In Mexiko und Kanada hingegen war ein Rückgang der Penetration von Leasing- und Finanzierungsverträgen zu verzeichnen. Die Anzahl an Neuverträgen für After-Sales Produkte lag in den USA und Kanada über den Vorjahreswerten, wohingegen in Mexiko ein Rückgang zu verzeichnen war.

In der Region Südamerika setzte sich der positive Wachstumstrend beim Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen fort. Der Markt für Finanzdienstleistungen profitierte von den höheren Auslieferungen und verzeichnete einen Anstieg der Finanzierungsverträge. In Argentinien blieb das Niveau an Finanzierungsverträgen trotz eines herausfordernden makroökonomischen Umfelds stabil. In Brasilien konnten die Vertragszugänge gesteigert werden.

Auf dem chinesischen Automobilmarkt stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen. Dies übte Druck auf die traditionellen Automobilhersteller aus und beeinflusste in der Folge auch die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen. Gleichzeitig drängen Banken mit attraktiven Angeboten in den Markt. In Japan war eine positive Entwicklung der Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen zu verzeichnen. Ein im internationalen Vergleich niedriges Zinsniveau und vielerorts attraktive Finanzdienstleistungsangebote waren wesentliche Merkmale des Marktes.

Im Zeitraum Januar bis September 2023 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft im Markt für schwere Nutzfahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau. Die langen Lieferzeiten für Nutzfahrzeuge beginnen sich sukzessive zu normalisieren. Aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus veränderte sich das Finanzierungsverhalten der Nutzfahrzeugkunden: Die Finanzierungsentscheidung rückt näher an den Auslieferungzeitpunkt des Fahrzeugs, weil Kunden auf ein fallendes Zinsniveau spekulieren.

#### AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis September 2023 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 6.715.791 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 10,9% oder 659.439 Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, der insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet war. Im Berichtszeitraum wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf der Berichtsperiode jedoch abschwächte. Sowohl im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge lagen die Verkaufszahlen über dem jeweiligen Vorjahreswert.

Die Grafik in diesem Abschnitt zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Bereichs Pkw sowie auf die Auslieferungen des Bereichs Nutzfahrzeuge getrennt ein.

## AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER<sup>1</sup>

	2023	2022	%
Pkw	6.466.315	5.839.207	+10,7
Nutzfahrzeuge	249.476	217.145	+14,9
<b>Gesamt</b>	<b>6.715.791</b>	<b>6.056.352</b>	<b>+10,9</b>

<sup>1</sup> Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

### AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern stieg im Zeitraum Januar bis September 2023 gegenüber dem Vorjahr um 10,7% auf 6.466.315 Einheiten an. Das Vorjahr war insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet. Im Berichtszeitraum wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf der Berichtsperiode jedoch abschwächte. Mit Ausnahme von Bentley lieferten alle Marken des Volkswagen Konzerns mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während unsere Verkaufszahlen in der Region Asien-Pazifik leicht unter dem Vorjahreswert lagen, verzeichneten wir in allen anderen Vertriebsregionen der Welt einen Anstieg der Auslieferungen an Kunden.

Die Elektromobilitäts-Offensive des Volkswagen Konzerns setzte sich erfolgreich fort: Weltweit lieferten wir in den ersten neun Monaten dieses Jahres 531.539 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 164.939 Einheiten beziehungsweise 45,0% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 7,9 (6,1)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 175.445 Einheiten (+5,5%). Damit erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 32,7% und ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 10,5 (8,8)%. Zu den erfolgreichsten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q4 e-tron und Audi Q8 e-tron, ŠKODA Enyaq iV, CUPRA Born sowie Taycan und Taycan Cross Turismo der Marke Porsche.

Unser Pkw-Marktanteil lag in einem spürbar wachsenden Weltgesamtmarkt bei 11,0 (11,0)%.

Die folgende Tabelle in diesem Abschnitt zeigt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an Kunden nach Märkten im Berichtszeitraum. Nachfolgend erläutern wir die Entwicklung der Verkaufszahlen in den einzelnen Märkten.

### Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Quartalen dieses Jahres auf einem deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 2.349.492 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 24,1% mehr als im schwachen Vergleichszeitraum des Vorjahres, der insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet war. Im Berichtszeitraum wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf der Berichtsperiode jedoch abschwächte. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtszeitraum mit 329.612 Einheiten mehr als 60% unserer vollelektrischen Modelle an

## AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Kunden aus. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns belief sich in dieser Region auf 14,0 (10,8)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Tiguan, Polo und Golf der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus erzielten unter anderem ID.4, Taigo, Passat Variant und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Octavia Combi, Kodiaq und Enyaq iV der Marke ŠKODA, Arona und Ibiza der Marke SEAT, CUPRA Formentor und CUPRA Born, A3 Sportback, A1 Sportback, Q4 e-tron und Q5 der Marke Audi sowie Porsche Macan und Porsche 911 Coupé eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Auch die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle ID.5 der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Karoq und ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge waren bei den Kunden beliebt. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem der ID.3 und der Touareg der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q8 e-tron und der Porsche Cayenne neu oder als Nachfolger erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa stieg auf 24,4 (23,0)%.

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt von Januar bis September 2023 mit 844.906 Einheiten um 17,2% über dem schwachen Vorjahreswert, der insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet war. Im Berichtszeitraum wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf der Berichtsperiode jedoch abschwächte. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle T-Roc, Passat, Golf und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wurden unter anderem die Modelle ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Octavia Combi, CUPRA Born und CUPRA Leon sowie A4 Avant, A6 Avant, Q2, A1 Sportback und Q4 e-tron Marke Audi verstärkt nachgefragt. Auch die im Verlauf des Vorjahres neu in den Markt eingeführten Modelle ID.5 der Marke Volkswagen Pkw und ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge waren bei den Kunden beliebt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Audi A6, Porsche 911 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch in den ersten neun Monaten 2023 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum um 12,0% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete im gleichen Zeitraum ein spürbares Wachstum. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen unter anderem die Modelle Taigo der Marke Volkswagen Pkw sowie ŠKODA Octavia und ŠKODA Kamiq auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa lag bei 21,2 (21,6)%.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern von Januar bis September 2023 auf einem sehr stark wachsenden Gesamtmarkt über 60% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 5,5% zurück, während der Gesamtmarkt leicht rückläufig war. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten verkaufte Modell des Konzerns.

### Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika erhöhte sich die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis September 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 12,9%. Der Gesamtmarkt stieg in dieser Periode in vergleichbarem Tempo an. Der Anteil vollelektrischer Modelle an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg in dieser Region auf 8,2 (5,1)%. Tiguan Allspace und Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q5 waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem der Atlas der Marke Volkswagen Pkw und der Porsche Cayenne erfolgreich als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns belief sich in dieser Region auf 4,6 (4,7)%.

Von Januar bis September 2023 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem deutlich wachsenden US-amerikanischen Markt 10,2% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres, in dem ebenfalls vor allem Engpässe bei der Teileversorgung belastend wirkten. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem der ID.4 der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q5 und Audi Q7. Erfreulich entwickelten sich zudem der Audi A5 Sportback und der Porsche Macan.

In Kanada stieg die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 16,2%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen deutlichen Zuwachs. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen registrierten der Tiguan Allspace und der Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie der Audi Q5.

Auf dem stark wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir in den ersten neun Monaten dieses Jahres 23,9% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem Taos, Virtus und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

### Auslieferungen in Südamerika

Auf dem leicht über dem Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis September 2023 im Vergleich zum Vorjahr um 16,6%. Polo, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika erhöhte sich auf 12,2 (10,6)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte in den ersten neun Monaten 2023 auf dem spürbar wachsenden Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 30,9% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe der Modelle Polo, Saveiro und Virtus der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien erhöhte sich die Zahl der verkauften Konzernmodelle im Berichtszeitraum in einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt um 13,4% im Vergleich zum Vorjahr. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Taos der Marke Volkswagen Pkw und der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

### Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten drei Quartalen des Jahres 2023 verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik auf einem leicht wachsenden Gesamtmarkt Verkaufszahlen, die leicht unter dem Niveau des Vorjahres lagen (-1,7%). Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 9,7 (10,4) %.

Der chinesische Gesamtmarkt verzeichnete im Berichtszeitraum einen leichten Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr, das aufgrund von Engpässen bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, sowie lokalen Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 bereits belastet war. Der Volkswagen Konzern lieferte dort 3,0 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Neben Engpässen in der Teileversorgung wirkte im Berichtszeitraum die zunehmende Wettbewerbsintensität, vor allem bei elektrifizierten Fahrzeugen, belastend. Die Zahl der an Kunden ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 117.076 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr um 3,9% höher. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg hier auf 5,1 (4,8)%. Positiv entwickelten sich unter anderem die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle Sagitar, Tayron, Lamando und Tavendor der Marke Volkswagen Pkw sowie Q4 e-tron, A7 Limousine, Q6 und Q5 e-tron der Marke Audi. Zudem verzeichneten unter anderem die Modelle ID.3, Passat, Polo, Magotan und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw, Audi A6 Limousine, Audi Q7 und Audi A5 Sportback sowie der Porsche 911 eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Tharu und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q3 und Porsche Cayenne neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt weitere.

Auf dem deutlich wachsenden indischen Pkw-Markt verkaufte der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten dieses Jahres gegenüber dem Vorjahreszeitraum 3,2% mehr Fahrzeuge. Der Taigun der Marke Volkswagen Pkw und der Kushaq der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns. Auch die im Vorjahr neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Virtus der Marke Volkswagen Pkw und Kodiaq der Marke ŠKODA verzeichneten eine erfreuliche Nachfrageentwicklung.

In Japan legte die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis September 2023 auf einem deutlich ansteigenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 7,6% zu. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der T-Roc und der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw.

## AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER<sup>1</sup>

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2023	2022	(%)
<b>Europa/Übrige Märkte</b>	<b>2.952.237</b>	<b>2.402.183</b>	<b>+ 22,9</b>
<b>Westeuropa</b>	<b>2.349.492</b>	<b>1.892.994</b>	<b>+ 24,1</b>
davon: Deutschland	844.906	720.628	+ 17,2
Frankreich	187.809	148.730	+ 26,3
Großbritannien	368.260	268.970	+ 36,9
Italien	203.357	163.704	+ 24,2
Spanien	178.386	145.084	+ 23,0
<b>Zentral- und Osteuropa</b>	<b>354.563</b>	<b>316.528</b>	<b>+ 12,0</b>
davon: Tschechische Republik	91.113	75.551	+ 20,6
Russland	3.504	38.550	- 90,9
Polen	102.962	80.875	+ 27,3
<b>Übrige Märkte</b>	<b>248.182</b>	<b>192.661</b>	<b>+ 28,8</b>
davon: Türkei	117.849	72.392	+ 62,8
Südafrika	51.508	54.483	- 5,5
<b>Nordamerika</b>	<b>644.429</b>	<b>570.711</b>	<b>+ 12,9</b>
davon: USA	461.841	419.246	+ 10,2
Kanada	76.271	65.637	+ 16,2
Mexiko	106.317	85.828	+ 23,9
<b>Südamerika</b>	<b>326.717</b>	<b>280.115</b>	<b>+ 16,6</b>
davon: Brasilien	246.726	188.506	+ 30,9
Argentinien	42.605	37.585	+ 13,4
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>2.542.932</b>	<b>2.586.198</b>	<b>- 1,7</b>
davon: China	2.287.306	2.357.205	- 3,0
Indien	73.490	71.177	+ 3,2
Japan	48.041	44.664	+ 7,6
<b>Weltweit</b>	<b>6.466.315</b>	<b>5.839.207</b>	<b>+ 10,7</b>
Volkswagen Pkw	3.484.230	3.334.523	+ 4,5
ŠKODA	642.190	544.515	+ 17,9
SEAT	391.831	291.979	+ 34,2
Volkswagen Nutzfahrzeuge	300.509	234.403	+ 28,2
Audi	1.387.036	1.193.529	+ 16,2
Lamborghini	7.744	7.430	+ 4,2
Bentley	10.053	11.316	- 11,2
Porsche	242.722	221.512	+ 9,6

1 Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

## AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2023 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 14,9% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir in den ersten drei Quartalen 249.476 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 207.079 (+14,0%) Einheiten auf Lkw und 22.502 (+8,8%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sehr stark an und beliefen sich auf 19.895 (+35,0%) Fahrzeuge.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) stiegen die Verkäufe von Januar bis September 2023 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 44,2% auf insgesamt 111.217 Einheiten; davon entfielen 87.748 auf Lkw und 4.117 auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 19.352 Fahrzeuge. Im Vorjahreszeitraum wirkte insbesondere ein sechswöchiger Produktionsstopp bei MAN Truck & Bus in Folge der eingeschränkten Teileversorgung aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts beeinträchtigend.

In den ersten neun Monaten des Jahres stiegen die Auslieferungen in der Türkei auf 4.123 Fahrzeuge. Davon entfielen 3.729 Einheiten auf Lkw und 219 Einheiten auf Busse sowie 175 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika stiegen die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 3.764 Fahrzeuge sehr stark an; davon entfielen 3.419 auf Lkw und 345 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich in den ersten drei Quartalen des Jahres 2023 auf 71.658 (+18,4%) Fahrzeuge, darunter waren 59.873 Lkw und 11.785 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika sanken im Berichtszeitraum auf insgesamt 38.948 Einheiten (-32,2%); davon entfielen 34.143 auf Lkw und 4.805 auf Busse. Aufgrund der Einführung einer neuen Emissionsnorm zum Jahresbeginn 2023 sanken die Verkäufe in Brasilien in den ersten neun Monaten des Jahres um 32,1% auf 30.994 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 27.077 Lkw und 3.917 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 8.921 Fahrzeuge, darunter 8.216 Lkw und 662 Busse – das waren insgesamt 10,8% mehr als im Vorjahr.

## AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER<sup>1</sup>

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2023	2022	(%)
<b>Europa/Übrige Märkte</b>	<b>129.949</b>	<b>91.120</b>	<b>+42,6</b>
davon: EU27+3	111.217	77.145	+44,2
davon: Deutschland	32.171	20.161	+59,6
Türkei	4.123	3.383	+21,9
Südafrika	3.764	2.765	+36,1
<b>Nordamerika</b>	<b>71.658</b>	<b>60.543</b>	<b>+18,4</b>
davon: USA	56.110	48.396	+15,9
Mexiko	11.348	8.149	+39,3
<b>Südamerika</b>	<b>38.948</b>	<b>57.433</b>	<b>-32,2</b>
davon: Brasilien	30.994	45.673	-32,1
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>8.921</b>	<b>8.049</b>	<b>+10,8</b>
<b>Weltweit</b>	<b>249.476</b>	<b>217.145</b>	<b>+14,9</b>
Scania	67.654	58.384	+15,9
MAN	83.996	55.756	+50,6
Navistar	68.176	59.908	+13,8
Volkswagen Truck & Bus	29.650	43.097	-31,2

<sup>1</sup> Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

### AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Aufträge im Segment Power Engineering sind im Regelfall Teil größerer Investitionsprojekte, für die Lieferzeiten von knapp einem Jahr bis zu mehreren Jahren sowie Teillieferungen nach Baufortschritt typisch sind. Die Umsatzerlöse aus dem Neubaugeschäft folgen daher der Entwicklung der Auftrags-eingänge mit entsprechendem zeitlichen Versatz.

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren im Zeitraum Januar bis September 2023 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

### FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania, Navistar und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis September 2023 beliebt. Die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung und Störungen der Logistikketten wirkten jedoch belastend. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft stieg um 10,9% auf weltweit 7,0 Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) lag im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei 33,3 (32,0)%. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 30. September 2023 auf 24,6 (24,5) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte übertraf die Zahl der unterzeichneten Neuverträge mit 5,1 Mio. Einheiten den Vergleichswert des Vorjahres um 11,7%, wenngleich das Finanzdienstleistungsgeschäft in den ersten neun Monaten dieses Jahres von der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit beeinflusst war. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtszeitraums mit 18,2 (18,1) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom 31. Dezember 2022. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,1 (7,2) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge stieg in den ersten drei Quartalen 2023 auf 764 (583) Tsd. Kontrakte. Der Vertragsbestand lag am 30. September 2023 mit 3,0 (3,0) Mio. Einheiten auf dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,6 (1,7) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden im Zeitraum Januar bis September dieses Jahres 376 (259) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des Berichtszeitraums gegenüber dem 31. Dezember 2022 auf 899 (828) Tsd. Einheiten zu; dabei entfielen die bestehenden Verträge überwiegend auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In den ersten neun Monaten 2023 sanken im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse auf 763 (904) Tsd. Einheiten; der Vergleichswert des Vorjahres wurde damit verfehlt. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende September 2023 auf 2,4 (2,6) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,6 (1,6) Mio. Verträge.

## ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Von Januar bis September 2023 stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 8,3% auf 6.762.262 Einheiten (einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China). Der Vorjahreszeitraum war durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung unter anderem durch den Russland-Ukraine-Konflikt beeinträchtigt. Im Berichtszeitraum wirkten anhaltende Engpässe in der Teileversorgung sowie im Jahresverlauf abnehmende Störungen der globalen Logistikketten belastend. Im Ausland nahm das Absatzvolumen um 7,1% auf 5.900.388 Fahrzeuge zu. Einen Zuwachs verzeichneten insbesondere Großbritannien, die USA, die Türkei und Brasilien sowie Mexiko und Frankreich, während der Absatz in China rückläufig war. Der Absatz im Inland erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 17,9%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz des Konzerns stieg auf 12,7 (11,7)%.

## PRODUKTION

In den ersten drei Quartalen 2023 produzierte der Volkswagen Konzern mit 6.864.155 Fahrzeugen (einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China) 7,3% mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum, der geprägt war durch Produktionsstopps infolge von Unterbrechungen der Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt und die Covid-19-Pandemie. Auch im Berichtszeitraum beeinträchtigten Engpässe in der Teileversorgung die Produktion. Die Fertigung im Inland stieg um 24,9% auf 1.475.033 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns nahm auf 21,5 (18,5)% zu.

## LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des Berichtszeitraums über dem Stand zum Jahresende 2022 und über dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums. Störungen in den Logistikketten wirkten sich im Berichtszeitraum weiterhin negativ aus.

## BELEGSCHAFT

Am 30. September 2023 waren im Volkswagen Konzern 650.951 aktive Mitarbeiter beschäftigt. Darüber hinaus befanden sich 12.324 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit und 17.013 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des dritten Quartals 2023 lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 680.288 Personen (einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China) leicht über dem Niveau vom Jahresende 2022. Die Mitarbeiterzahl im Inland erhöhte sich um 1,1% auf 296.978 Beschäftigte, während sie im Ausland – einschließlich des Verkaufs der OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga/Russland – auf 383.310 Beschäftigte zunahm (+0,4%).

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

## SCOUT MOTORS INC.

Im Rahmen der Nordamerika-Strategie des Volkswagen Konzerns wurde im Geschäftsjahr 2022 die Gesellschaft Scout Motors Inc., Arlington, Virginia/USA, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg, Strassen/Luxemburg, gegründet. Unter dem Namen Scout soll eine neue Fahrzeugmarke erschaffen werden, über die in den USA ab 2026 elektrifizierte Geländefahrzeuge und Pickups vertrieben werden. Um den Aufbau der Marke Scout, die Fahrzeugentwicklung und die Produktionsplanung zu finanzieren, sollen in 2023 rund 500 Mio. USD in die Gesellschaft eingebracht werden. Bis zum 30. September 2023 sind bereits Zahlungen in Höhe von 303 Mio. USD erfolgt. Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 2023 in den Volkswagen Konzernabschluss einbezogen.

## IFRS 17 – VERSICHERUNGSVERTRÄGE

IFRS 17 fasst die Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen neu. Aus der erstmaligen Anwendung resultierte eine geringfügige Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 1. Januar 2023 sowie zum 1. Januar 2022. Diese ist im Wesentlichen auf die geänderte Systematik zur Ermittlung der Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft zurückzuführen. Darüber hinaus führte die saldierte Betrachtung von Zahlungsströmen in der Bewertung der Rückstellungshöhe gleichermaßen zu einer Reduktion von Vermögenswerten und Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 0,7 Mrd. € zum 1. Januar 2023. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung hat die geänderte Systematik zur Erfassung von Erlösen und Aufwendungen keine wesentlichen Effekte. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

## ERWERB VON ANTEILEN AN XPENG INC.

Am 26. Juli 2023 hat Volkswagen mit dem Elektrofahrzeughersteller XPeng Inc., Kaimaninseln, eine Vereinbarung über den Erwerb von bis zu 4,99% der Stammaktien von XPeng Inc. zu einem festen Kaufpreis von 15 USD je Anteil und einem Gesamtkaufpreis von insgesamt bis zu 710 Mio. USD abgeschlossen. Der Vollzug der Transaktion erfolgt voraussichtlich im vierten Quartal 2023. Wertschwankungen des Termingeschäfts zum Kauf der Aktien sind bis zum Vollzug der Transaktion erfolgswirksam zu bewerten. Aufgrund der positiven Kursentwicklung der Aktien der XPeng Inc. ergab sich zum 30. September 2023 ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 149 Mio. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird. Zusammen mit dem Vertrag zum Erwerb der Anteile wurde mit Guangdong Xiaopeng Motors Technology Co. Ltd., Guangzhou/Volksrepublik China, einem Tochterunternehmen der XPeng Inc., eine technologische Rahmenvereinbarung unter anderem über die gemeinsame Entwicklung von Elektrofahrzeugen in China abgeschlossen. Die Transaktion unterliegt den üblichen Abschlussbedingungen, einschließlich der Genehmigung durch die zuständigen Behörden.

## VERKAUF DER OOO VOLKSWAGEN GROUP RUS

Am 18. Mai 2023 hat der Volkswagen Konzern den Verkauf seiner Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Russland und ihren lokalen Tochtergesellschaften (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Russland, OOO Scania Leasing, Moskau/Russland, OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland) an OOO ART-FINANCE, Moskau/Russland, die von dem russischen Händler AO Ailon Automotive Group, Moskau/Russland, unterstützt wird, abgeschlossen. Mit Registrierung der Transaktion am 22. Mai 2023 ging das Eigentum an den Anteilen der Volkswagen Group Rus von der Verkäuferseite auf den Käufer über. Die Transaktion umfasst die Produktionsstätten in Kaluga, die Importeursstruktur der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, AUDI, ŠKODA, Bentley, Lamborghini und Ducati für mögliches After-Sales-Geschäft und die Lageraktivitäten sowie die Scania Finanzdienstleistungsaktivitäten mit allen zugehörigen Mitarbeitern.

Der Volkswagen Konzern hatte in diesem Zusammenhang bereits im Geschäftsjahr 2022 wesentliche Wertberichtigungen vorgenommen und entsprechende Vorsorgen getroffen. Der Verkaufspreis beträgt 0,1 Mrd. €. Aus der Entkonsolidierung der betroffenen Gesellschaften ergibt sich ein Verlust in Höhe von 0,4 Mrd. € im Geschäftsjahr 2023, welcher im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen ist. Dieses Ergebnis verteilt sich auf den Konzernbereich Automobile in Höhe von –0,4 Mrd. € sowie auf den Finanzdienstleistungsbereich in Höhe von 0,1 Mrd. €. Der Verlust resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von Währungsumrechnungseffekten in Höhe von –0,3 Mrd. €, welche aus der Währungsumrechnungsrücklage in die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen umgliedert wurden.

## ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE BETEILIGUNGEN

Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden von Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services und Porsche jeweils in Russland sowie der MAN Energy Solutions im Zusammenhang mit dem Gasturbinengeschäft und der EURO-Leasing GmbH wurden gemäß IFRS 5 zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

## SONDEREINFLÜSSE

Sondereinflüsse umfassen bestimmte Sachverhalte im Abschluss, deren gesonderte Angabe nach Einschätzung des Vorstands nützlich ist, um den wirtschaftlichen Erfolg besser beurteilen zu können.

Im Zeitraum Januar bis September 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieseldisussion keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

## ERTRAGSLAGE

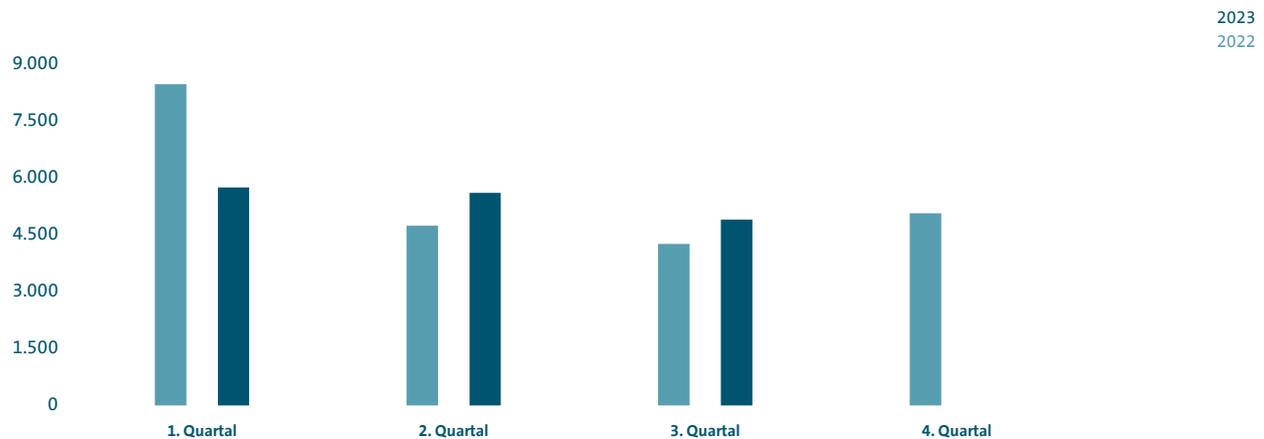
### Ertragslage des Konzerns

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 übertrafen die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 235,1 Mrd. € den Vorjahreswert um 15,9%. Wesentliche Gründe hierfür waren das gestiegene Volumen sowie die positive Entwicklung in der Preispositionierung und im Mix. Wechselkurseffekte wirkten gegenläufig. Der Vorjahreszeitraum war noch stärker durch eine eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung negativ beeinflusst. Der Volkswagen Konzern erzielte 81,6 (82,6)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis erhöhte sich um 5,2 Mrd. € auf 44,3 Mrd. €. Die Bruttomarge lag bei 18,9 (19,3)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns fiel mit 16,2 (17,1) Mrd. € in den ersten drei Quartalen 2023 niedriger aus als ein Jahr zuvor. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 6,9 (8,4)%. Insbesondere der gestiegene Fahrzeugabsatz und eine verbesserte Preispositionierung standen gestiegenen Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) entgegen. Die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherungen) wirkte sich im Berichtszeitraum negativ (–2,5 Mrd. €) auf das Operative Ergebnis aus, während sie im Vergleichszeitraum 2022 das Konzernergebnis um +0,8 Mrd. € erhöhte; zudem hatten im Berichtszeitraum 2022 positive Effekte aus Derivaten im Finanzdienstleistungs-

**OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN**

Volkswagen Konzern in Mio. €



bereich einen erhöhenden Einfluss auf das Konzernergebnis. Die Entkonsolidierung der Volkswagen Group Rus und ihrer Tochtergesellschaften führte in 2023 zu einem Verlust von 0,4 Mrd. €. Im Vorjahr waren vor allem Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts und Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik zu berücksichtigen.

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 1,5 Mrd. € auf 1,5 Mrd. €. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lag auf dem Niveau des Vorjahres. Im Zinsergebnis konnten höhere Zinserträge gestiegene Zinsaufwendungen nicht ausgleichen. Im übrigen Finanzergebnis war der Berichtszeitraum unter anderem durch negative Wechselkurseinflüsse und den nicht zahlungswirksamen Aufwand aus den Anpassungen der Buchwerte von Beteiligungsgesellschaften aufgrund von Börsenkursentwicklungen und Wertminderungstests geprägt. Im Vorjahreszeitraum hatten die außerplanmäßige Abschreibung der Beteiligung an der ARGO AI und Kursveränderungen im Wertpapier- und Fondsergebnis insbesondere infolge des Russland-Ukraine-Konflikts jeweils einen negativen Einfluss.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns stieg im Berichtszeitraum um 0,7 Mrd. € auf 17,7 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern lag mit 12,9 (12,8) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

**Ertragslage im Konzernbereich Automobile**

Der Konzernbereich Automobile verzeichnete im Zeitraum Januar bis September 2023 Umsatzerlöse in Höhe von 195,1 (168,2) Mrd. €. Der gestiegene Fahrzeugabsatz sowie Verbesserungen in der Preispositionierung und im Mix wirkten negativen Wechselkurseffekten entgegen. Im Vorjahreszeitraum hatten Engpässe bei der Teileversorgung einen noch negativeren Einfluss. Die Umsatzerlöse in den Bereichen Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering übertrafen den Vorjahreswert jeweils deutlich. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Höhere Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) und gestiegene ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten führten dazu, dass sich die Kosten der Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr deutlich erhöhten; ihr Anteil an den Umsatzerlösen war jedoch rückläufig. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote des Konzernbereichs Automobile) fiel auch aufgrund des überproportionalen Anstiegs der Umsatzerlöse im Verhältnis zu den gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten im Berichtszeitraum mit 8,0 (8,2)% geringer aus als ein Jahr zuvor. In den ersten neun Monaten 2023 legten sowohl die Vertriebskosten unter anderem infolge gestiegener Logistikkosten als auch die

## ERTRAGSLAGE IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2023	2022 <sup>1</sup>
<b>Pkw</b>		
Umsatzerlöse	158.835	137.711
Operatives Ergebnis	10.276	11.746
Operative Umsatzrendite (in %)	6,5	8,5
<b>Nutzfahrzeuge</b>		
Umsatzerlöse	33.349	27.964
Operatives Ergebnis	2.661	956
Operative Umsatzrendite (in %)	8,0	3,4
<b>Power Engineering</b>		
Umsatzerlöse	2.876	2.517
Operatives Ergebnis	289	207
Operative Umsatzrendite (in %)	10,1	8,2

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahr zu; ihr Anteil an den Umsatzerlösen ging jeweils leicht zurück. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei –3,1 (0,8) Mrd.€. Der Berichtszeitraum war durch negative Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting insbesondere für Rohstoffe sowie durch eine unvorteilhafte Wechselkursentwicklung geprägt, während diese Effekte im Vorjahreszeitraum einen positiven Einfluss hatten.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich nach drei Quartalen 2023 auf 13,2 Mrd.€, das waren 0,3 Mrd.€ mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Fahrzeugabsatz und Verbesserungen in der Preispositionierung. Bewertungseffekte von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting sowie höhere Produktkosten, insbesondere für Rohstoffe und eine negative Wechselkursentwicklung belasteten das Ergebnis. Der Vorjahreszeitraum war durch Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt geprägt. Die operative Umsatzrendite entsprach 6,8 (7,7)%.

Von der Geschäftsentwicklung unserer At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis bilanziert werden.

### Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen übertrafen im Berichtszeitraum mit 40,0 Mrd.€ den Vorjahreswert um 15,4%. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich insbesondere aufgrund sehr stark gestiegener Zinsaufwendungen überproportional zu dem Wert vom 30. September 2022. Das Bruttoergebnis ging in der Folge um 1,1 Mrd.€ auf 6,1 Mrd.€ zurück.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 3,0 (4,2) Mrd.€ niedriger aus als im Vorjahr. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Zinsaufwendungen und einer negativen Wechselkursentwicklung. Außerdem hatten Derivate, die im Vorjahr positiv gewirkt haben, im Berichtszeitraum einen negativen Einfluss. Im Vorjahreszeitraum wirkten vor allem Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen als unmittelbare Auswirkungen des Russland-Ukraine Konflikts belastend. Die operative Umsatzrendite verringerte sich auf 7,5 (12,0)%.

## FINANZLAGE

### Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis September 2023 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern einen Brutto-Cashflow in Höhe von 36,1 (37,5) Mrd. €. Die im Ergebnis enthaltenen zahlungsunwirksamen Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Mittelabflüsse aus Steuerzahlungen für frühere Veranlagungszeiträume in Höhe von rund –1,5 Mrd. € wirkten belastend. Die Veränderung im Working Capital entsprach –23,5 (–10,6) Mrd. € und resultierte im Vorjahresvergleich im Wesentlichen aus einem höheren Aufbau der Forderungen und Vermieteten Vermögenswerte sowie einem geringeren Aufbau der Verbindlichkeiten. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft reduzierte sich in der Folge um 14,3 Mrd. € auf 12,6 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns nahm im Berichtszeitraum durch gestiegene Sachinvestitionen und Zugänge aktivierter Entwicklungskosten um 0,4 Mrd. € auf 17,3 Mrd. € zu. Im Vorjahr war der gesamte auf Volkswagen entfallende und in die Green Mobility Holding eingelegte Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € für den Erwerb von Europcar zu berücksichtigen.

Die Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns enthält vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. In den ersten neun Monaten 2023 flossen insgesamt Mittel in Höhe von 11,7 Mrd. € zu. Hierin enthalten war auch die Begebung der im August 2023 erfolgreich platzierten grünen Hybridanleihen mit einem Gesamtnennbetrag in Höhe von 1,75 Mrd. €. Die Rückzahlung der zu September 2023 gekündigten Hybridanleihe in Höhe von 0,75 Mrd. € reduzierte die Finanzierungstätigkeit entsprechend. Zudem umfasst die Finanzierungstätigkeit die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem im Vorjahr durchgeführten Börsengang der Porsche AG – im Wesentlichen Zahlung der Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG – sowie die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG in Höhe von insgesamt rund 11 Mrd. €. Im Vorjahreszeitraum ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 14,9 Mrd. €. Ende September 2023 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 45,7 (33,0) Mrd. €.

Die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns lag am 30. September 2023 bei –143,1 Mrd. €; am Jahresende 2022 waren es –125,8 Mrd. €.

### Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

In den ersten neun Monaten erzielte der Konzernbereich Automobile mit 26,4 Mrd. € einen um 0,9 Mrd. € über dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow. Die im Ergebnis enthaltenen zahlungsunwirksamen Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Mittelabflüsse aus Steuerzahlungen für frühere Veranlagungszeiträume in Höhe von rund –1,5 Mrd. € wirkten belastend. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf –4,6 (–3,2) Mrd. €. Gründe für die Veränderung gegenüber Vorjahr waren im Wesentlichen ein geringerer Aufbau der Verbindlichkeiten sowie ein gesteigener Forderungsaufbau. Diesen Effekten stand ein Aufbau von Sonstigen Rückstellungen und ein gegenüber Vorjahr geringerer Aufbau von Vorräten entgegen. In der Folge verfehlte der Cashflow aus dem laufenden Geschäft den Vorjahreswert mit 21,7 (22,3) Mrd. € leicht.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag in den ersten drei Quartalen 2023 mit 16,8 (16,7) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) stiegen um 1,5 Mrd. € auf 8,7 Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote belief sich auf 4,5 (4,3)%. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte sowie die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen. Mit 7,9 Mrd. € erhöhten sich die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten im Berichtszeitraum um 0,8 Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ entsprach –0,5 (–2,6) Mrd. € und enthielt vor allem strategische Investitionen in diverse Unternehmen. Im Vorjahr war hierin der gesamte auf Volkswagen entfallende und in die Green Mobility Holding eingelegte Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € für den Erwerb von Europcar zu berücksichtigen.

## FINANZIELLE SITUATION IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2023	2022 <sup>1</sup>
<b>Pkw</b>		
Brutto-Cashflow	22.003	22.270
Veränderung Working Capital	-3.077	-88
Cashflow laufendes Geschäft	18.926	22.182
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-15.784	-15.409
Netto-Cashflow	3.142	6.772
<b>Nutzfahrzeuge</b>		
Brutto-Cashflow	3.961	2.907
Veränderung Working Capital	-1.363	-3.050
Cashflow laufendes Geschäft	2.598	-143
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-942	-1.238
Netto-Cashflow	1.656	-1.381
<b>Power Engineering</b>		
Brutto-Cashflow	399	286
Veränderung Working Capital	-190	-69
Cashflow laufendes Geschäft	209	217
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-69	-32
Netto-Cashflow	140	185

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Im Zeitraum Januar bis September 2023 verfehlte der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile mit 4,9 Mrd. € den Vorjahreswert um 0,6 Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Automobilgeschäfts flossen im Berichtszeitraum insgesamt Mittel in Höhe von 9,6 (4,9) Mrd. € ab. Diese resultierten im Wesentlichen aus den Mittelzu- und -abflüssen im Zusammenhang mit dem im Vorjahr durchgeführten Börsengang der Porsche AG – im Wesentlichen Zahlung der Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG – sowie der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG und der Rückzahlung der zu September 2023 gekündigten Hybridanleihe. Aus den im August 2023 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich begebenen grünen Hybridanleihen im Gesamtnennbetrag von 1,75 Mrd. € ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss. Diese Anleihen bestehen zum einen aus einer 1,0 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 7,5 % ausgestattet und erstmals nach fünf Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 0,75 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 7,875 % hat und erstmals nach neun Jahren gekündigt werden kann. Beide Anleihen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – die Nettoliquidität sowie das Eigenkapital. Außerdem umfasst die Finanzierungstätigkeit die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden.

Am Ende des dritten Quartals 2023 wies der Konzernbereich Automobile eine Nettoliquidität in Höhe von 36,7 Mrd. € aus; am 31. Dezember 2022 hatte sie 43,0 Mrd. € betragen.

### Finanzielle Situation im Finanzdienstleistungsbereich

In den ersten neun Monaten 2023 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cashflow in Höhe von 9,7 (12,0) Mrd. €, der den Vorjahreswert unter anderem aufgrund des schwächeren Ergebnisses um 2,3 Mrd. € verfehlte. Die Veränderung im Working Capital betrug -18,9 (-7,4) Mrd. €. Ein höherer Aufbau der Forderungen und Vermieteten Vermögenswerte sowie eine Zunahme der Vorräte

fürten gegenüber Vorjahr zu einer gestiegenen Mittelbindung im Working Capital. Ein höherer Aufbau der Verbindlichkeiten wirkte dem entgegen. In der Folge verringerte sich der Cashflow aus dem laufenden Geschäft um 13,8 Mrd. € auf –9,2 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts belief sich auf 0,5 (0,2) Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss in Höhe von 21,3 Mrd. €. Hierin sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie übrige Finanzschulden enthalten. Im Vorjahreszeitraum flossen Mittel in Höhe von –10,0 Mrd. € ab.

Ende September 2023 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei –179,8 Mrd. €; am 31. Dezember 2022 belief sie sich auf –168,8 Mrd. €.

## VERMÖGENSLAGE

### Bilanzstruktur des Konzerns

Am Ende des dritten Quartals 2023 verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 594,6 Mrd. € eine um 5,4% höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2022. Die Bilanzsumme berücksichtigt zum Stichtag die Umsetzung der neuen Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen (IFRS 17), die zu einer Bilanzverkürzung führten. Der Wert zum Jahresende 2022 wurde entsprechend retrospektiv angepasst. Das Eigenkapital nahm im Wesentlichen aufgrund des positiven Ergebnisses um 10,8 Mrd. € auf 189,1 Mrd. € zu. Die Eigenkapitalquote war mit 31,8 (31,6)% annähernd so hoch wie zum Ende des Vorjahres.

### Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Am 30. September 2023 lagen die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile leicht über dem Wert zum 31. Dezember 2022. Hierin wirkten insbesondere gestiegene Aktivierungen von Entwicklungskosten werterhöhend. Da die Abschreibungen die Zugänge in Sachinvestitionen annähernd kompensierten, waren die Sachanlagen gegenüber dem Wert zum Vorjahresende nahezu unverändert. Die At Equity bewerteten Anteile nahmen unter anderem aufgrund von Wertberichtigungen infolge von Börsenkursentwicklungen und Wertminderungstests, der Dividendenbeschlüsse sowie durch die konzerninterne Umgliederung der Beteiligung an Europcar in den Finanzdienstleistungsbereich ab. Die langfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte gingen vor allem aufgrund von gegenüber dem Jahresende 2022 geringeren positiven Einflüssen aus der Derivatebewertung zurück. Insgesamt blieben die Langfristigen Vermögenswerte mit 178,4 (178,7) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte waren am Ende der ersten drei Quartale 2023 mit 128,0 (122,7) Mrd. € leicht höher als am Ende des letzten Geschäftsjahres. Die darin enthaltenen Vorräte stiegen unter anderem aufgrund von Störungen in der Logistikkette. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen im Wesentlichen aufgrund volumenbedingt gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu.

Der Bestand an Wertpapieren reduzierte sich um 11,3 Mrd. € auf 21,6 Mrd. €, während der Bestand an Zahlungsmitteln im Konzernbereich Automobile Ende September 2023 um 5,8 Mrd. € auf 28,9 Mrd. € stieg.

Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst die Buchwerte der Vermögenswerte von zur Veräußerung vorgesehenen Tochtergesellschaften von Volkswagen und Porsche sowie Vermögenswerte der MAN Energy Solutions. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die Buchwerte der zugehörigen Schulden.

Im Konzernbereich Automobile erhöhte sich das Eigenkapital am 30. September 2023 um 9,7% auf 149,1 Mrd. €. Hierzu trugen vor allem das positive Ergebnis des Berichtszeitraums, geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen infolge der Änderung des Zinssatzes und die im August 2023 begebenen grünen Hybridanleihen bei. Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, negative Einflüsse aus der Währungsumrechnung sowie die Rückzahlung der zu September 2023 gekündigten Hybridanleihe reduzierten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital nahmen spürbar zu und waren im Wesentlichen den Minderheitsaktionären des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group zuzurechnen. Die Eigenkapitalquote stieg auf 48,7 (45,1)%.

**BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING**

Mio. €	30.09.2023	31.12.2022 <sup>1</sup>
<b>Pkw</b>		
Langfristige Vermögenswerte	141.776	142.467
Kurzfristige Vermögenswerte	108.025	105.055
<b>Bilanzsumme</b>	<b>249.800</b>	<b>247.522</b>
Eigenkapital	130.133	119.654
Langfristige Schulden	67.400	71.632
Kurzfristige Schulden	52.267	56.236
<b>Nutzfahrzeuge</b>		
Langfristige Vermögenswerte	35.099	34.620
Kurzfristige Vermögenswerte	16.145	14.184
<b>Bilanzsumme</b>	<b>51.244</b>	<b>48.804</b>
Eigenkapital	16.397	13.804
Langfristige Schulden	16.374	16.252
Kurzfristige Schulden	18.473	18.748
<b>Power Engineering</b>		
Langfristige Vermögenswerte	1.553	1.579
Kurzfristige Vermögenswerte	3.807	3.491
<b>Bilanzsumme</b>	<b>5.360</b>	<b>5.070</b>
Eigenkapital	2.619	2.495
Langfristige Schulden	460	432
Kurzfristige Schulden	2.281	2.143

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Die Langfristigen Schulden gingen am Ende des dritten Quartals 2023 um 4,1 Mrd. € auf 84,2 Mrd. € zurück. Vor allem infolge von Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten reduzierten sich die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden. Die Pensionsrückstellungen nahmen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes ab.

Auch die Kurzfristigen Schulden lagen Ende September 2023 mit 73,0 (77,1) Mrd. € unter dem Niveau des Vorjahres. Die kurzfristigen Finanzschulden beliefen sich auf –7,9 (–11,0) Mrd. €. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert in beiden Zeiträumen negativ. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nahmen volumenbedingt im Vergleich zum Jahresende 2022 um 1,6% zu. Die kurzfristigen Sonstigen Schulden verringerten sich vor allem aufgrund der im Dezember 2022 beschlossenen und im Januar 2023 ausgezahlten Sonderdividende. Gegenläufig wurde hier der Zahlungsanspruch gegenüber der Porsche SE aus der zweiten Tranche der Stammaktien der Porsche AG verrechnet.

Am 30. September 2023 belief sich die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile auf 306,4 Mrd. €; das waren 1,7% mehr als am Jahresende 2022.

**Bilanzstruktur im Finanzdienstleistungsbereich**

Am Ende des Berichtszeitraums wies der Konzernbereich Finanzdienstleistungen mit 288,2 Mrd. € eine um 9,7% höhere Bilanzsumme aus als am 31. Dezember 2022. Die Bilanzsumme berücksichtigt zum Stichtag die Umsetzung der neuen Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen (IFRS 17), die zu einer Bilanzverkürzung führten. Der Wert zum Jahresende 2022 wurde entsprechend retrospektiv angepasst.

Die Langfristigen Vermögenswerte stiegen auf 171,1 (161,2) Mrd.€. Die hierin enthaltenen At Equity bewerteten Anteile erhöhten sich unter anderem aufgrund der konzerninternen Umgliederung der Beteiligung an Europcar in den Finanzdienstleistungsbereich.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 15,4% auf 117,1 Mrd.€ zu. Die darin enthaltenen kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte waren unter anderem aufgrund gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen höher als am Jahresende 2022. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst die Buchwerte der Vermögenswerte von zur Veräußerung vorgesehenen Tochtergesellschaften von Volkswagen Financial Services und Porsche sowie Vermögenswerte der EURO-Leasing GmbH. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die Buchwerte der zugehörigen Schulden.

Am 30. September 2023 verzeichnete der Finanzdienstleistungsbereich einen Zahlungsmittelbestand in Höhe von 16,8 (6,1) Mrd.€.

Am Ende des dritten Quartals 2023 entfielen rund 48,5 (46,6)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Am Ende der ersten neun Monate 2023 lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 40,0 Mrd.€ um 5,7% unter dem Wert zum Jahresende 2022. Die Eigenkapitalquote sank auf 13,9 (16,1)%.

Die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich legten gegenüber dem 31. Dezember 2022 auf 119,9 (114,6) Mrd.€ zu. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden erhöhten sich. Die Kurzfristigen Schulden stiegen vor allem aufgrund höherer kurzfristiger Finanzschulden. Auch die Sonstigen kurzfristigen Schulden und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nahmen zu.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 30. September 2023 auf 35,1 Mrd.€; am Jahresende 2022 hatte es 26,7 Mrd.€ betragen.

#### **PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT**

Aufgrund von Engpässen in der Teileversorgung, Störungen der Logistikketten sowie der Entwicklungen in den Märkten haben wir die Prognose 2023 für die Auslieferungen an Kunden nach dem ersten Halbjahr angepasst und erwarten diese zwischen 9 und 9,5 Mio. Fahrzeugen.

In Bezug auf die Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge-Accounting auf das Operative Ergebnis gehen wir aus heutiger Sicht nicht mehr davon aus, die in den ersten neun Monaten aufgelaufenen Effekte in Höhe von – 2,5 Mrd.€ bis zum Jahresende kompensieren zu können. In der Folge rechnen wir nun für den Konzern mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung des Vorjahres vor Sondereinflüssen (Vorjahr: 22,5 Mrd.€) und für den Bereich Pkw mit einer operativen Umsatzrendite von 6,5 bis 7,5%.

Auf Basis der erreichten Ergebnisse haben wir nach dem ersten Quartal unsere Prognose für das Operative Ergebnis des Bereichs Nutzfahrzeuge angehoben und gehen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 7 und 8% aus.

Nach dem ersten Halbjahr haben wir für den Bereich Power Engineering unsere Erwartung an die Umsatzerlöse angehoben und erhöhen nun die Prognose für das Operative Ergebnis auf einen mittleren positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen gehen wir seit dem ersten Halbjahr gegenüber unserer ursprünglichen Erwartung von geringeren Umsatzerlösen bei einem gleichzeitig verbesserten Operativen Ergebnis aus.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir seit dem ersten Halbjahr für die zunächst prognostizierte F&E-Quote von rund 8% von einer Bandbreite zwischen 8 und 8,5% aus. Für die Sachinvestitionsquote, die wir zunächst mit rund 6,5% angenommen haben, rechnen wir seit dem ersten Halbjahr mit einem Korridor zwischen 6 und 6,5%. Die Störungen der Logistikketten führen auch zu einem Aufbau des Working Capital; in der Folge gehen wir seit dem ersten Halbjahr von einem unter den ursprünglichen Erwartungen, aber dennoch deutlich bis stark über dem Vorjahr liegenden Netto-Cashflow aus.

Die Prognose für alle übrigen Spitzenkennzahlen bleibt unverändert. Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2023 finden Sie auf Seite 34.

## Rechtsstreitigkeiten

### Dieseldematik

#### 1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führte Ermittlungen wegen des Verdachts des Betrugs im Zusammenhang mit Motoren des Typs EA 288. Das Verfahren gegen die beschuldigten Mitarbeiter sowie die Volkswagen AG wurde Ende 2022 beziehungsweise Anfang 2023 gegen drei Beschuldigte gegen Zahlung einer Geldauflage endgültig und gegen vier Beschuldigte vorläufig eingestellt.

Das Landgericht München II hat in dem im Juni 2020 eröffneten Strafverfahren unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren Ende Juni 2023 ein Urteil erlassen. Ein ehemaliger Vorstandsvorsitzender der AUDI AG und die weiteren beiden Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde, verurteilt. Als Bewährungsauflagen wurden jeweils unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Das Urteil ist derzeit noch nicht rechtskräftig, alle drei Angeklagten sowie die Staatsanwaltschaft haben Revision eingelegt. Gegen einen weiteren ehemals Angeklagten hat das Landgericht München II das Verfahren im April 2023 gegen Geldauflage eingestellt.

Das Verwaltungsgericht Schleswig hatte Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erstinstanzlich stattgegeben und den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus aufgehoben, soweit dieser das Thermofenster, die Höhenkorrektur und die Taxischaltung als zulässige Abschalteneinrichtungen einstufte. Beim sogenannten Thermofenster handelt es sich um eine temperaturabhängige Abgasrückführung. Mit Höhenkorrektur wird eine höhenabhängige Abgasrückführung bezeichnet. Unter Taxischaltung ist eine von der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung zu verstehen. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA haben Ende April 2023 Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig eingelegt. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Die DUH hat beim Verwaltungsgericht Schleswig zwei weitere Klagen eingereicht. Die erste Klage richtet sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche, die zweite Klage richtet sich gegen sämtliche EURO-5 und EURO-6b/c Dieselfahrzeuge des Konzerns.

#### 2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In Brasilien hat das Berufungsgericht in der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge betrifft, im Juni 2023 das Rechtsmittel der Klägerin gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 zurückgewiesen.

In den Niederlanden hat die Diesel Emissions Justice Foundation ihre Berufung gegen das Zwischenurteil aus März 2022 in dem auf Zahlung von Schadensersatz gerichteten Sammelklageverfahren ausschließlich auf die Anwendbarkeit des neuen Sammelklageverfahrens beschränkt, sodass die Entscheidung des Gerichts in Amsterdam in Bezug auf seine Unzuständigkeit für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande final und bindend ist.

In Portugal hat der Supreme Court im Juli 2023 die Sammelklage mangels Klagebefugnis der klagenden Verbraucherorganisation als unzulässig abgewiesen. Das Urteil ist seit September 2023 rechtskräftig.

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat Ende Juni 2023 Urteile in Verfahren gegen die Volkswagen AG und AUDI AG verkündet, in denen es um die Umsetzung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zu möglichen Ansprüchen von Käufern aus dem europäischen Typgenehmigungsrecht in deutsches Recht geht. Der BGH entschied, dass Klägern beim fahrlässigen Einsatz einer unzulässigen Abschalteneinrichtung ein Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens von 5% bis 15% des Kaufpreises grundsätzlich zusteht. Ob dieser Anspruch im Einzelfall vorliegt, müssen die Berufungsgerichte klären. Der BGH führte aus, dass ohne Bedeutung sei, ob die Grenzwerte im NEFZ-Testverfahren auch bei veränderter Funktion eingehalten würden. Nach dem BGH entfällt die Haftung, wenn den Hersteller kein Verschulden trifft, etwa weil die zuständige Behörde die Abschalteneinrichtung in ihrer konkreten Ausgestaltung und unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschalteneinrichtungen genehmigt hat oder auf

Nachfrage genehmigt hätte. Im Falle eines grundsätzlichen Anspruchs auf Ersatz des Differenzschadens muss sich der Käufer zudem Nutzungsvorteile und den Wert des Fahrzeugs anrechnen lassen, soweit diese den geminderten Wert des Fahrzeugs übersteigen. Auch ein durchgeführtes Softwareupdate kann schadensmindernd zu berücksichtigen sein.

### 3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Im Kapitalanleger-Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat das Gericht im März 2023 einen Hinweisbeschluss erlassen und in Anbetracht der unabsehbar langen weiteren Verfahrensdauer angeregt, dass die Parteien jeweils ihre Bereitschaft zum Eintritt in außergerichtliche Vergleichsverhandlungen prüfen. Die Volkswagen AG hat unbeschadet ihres Rechtsstandpunkts signalisiert, dass sie bereit sei, über den Vorschlag des Oberlandesgerichts Braunschweig nachzudenken. Im Juli 2023 hat das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss erlassen und die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden angeordnet. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der, nach dem Erkenntnisstand der Volkswagen AG fehlenden, Kenntnis des Konzernvorstands, einzelner Konzernvorstandsmitglieder und/oder einzelner Mitglieder der Ad-hoc-Clearingstelle der Volkswagen AG über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Umschalt-einrichtungen in Fahrzeugen der Volkswagen AG sowie die Vorstellungen dieses Personenkreises über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen. Die Vernehmungen haben im September 2023 begonnen. Mehrere Zeugen haben ein Zeugnisverweigerungsrecht geltend gemacht. Das Oberlandesgericht Braunschweig wird darüber entscheiden, ob und inwieweit den Zeugen dieses tatsächlich zusteht.

Im Musterverfahren gegen die Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE), an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist, hat das Oberlandesgericht Stuttgart Ende März 2023 einen Musterentscheid erlassen. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des gegenwärtigen Stands des Prozessinhalts in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle ausgesetzten Anlegerklagen gegen die Porsche SE abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid haben die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde zum BGH eingelegt. Die Volkswagen AG ist der Rechtsbeschwerde der Porsche SE als Streithelferin beigetreten.

### 4. Sonderprüfung

Nachdem das Bundesverfassungsgericht mit im November 2022 bekanntgegebenen Beschlüssen den beiden Verfassungsbeschwerden der Volkswagen AG gegen die Anordnung einer Sonderprüfung beziehungsweise den Austausch des Sonderprüfers stattgegeben und die Verfahren an das Oberlandesgericht Celle zurückverwiesen hatte, hat das Oberlandesgericht Celle im Verfahren über die Anordnung einer Sonderprüfung einen umfassenden Beweisbeschluss angeordnet. Das Verfahren über den Austausch des Sonderprüfers wurde bis zum Abschluss der Beweiserhebung ausgesetzt. Das beim Landgericht Hannover anhängige Sonderprüfungsverfahren, das bis zu den Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts ruhend gestellt war, wurde zwischenzeitlich wieder aufgenommen. Gegenstand dieses Verfahrens ist ebenfalls ein Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG zur Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik.

### Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Die Koreanische Wettbewerbs-

behörde KFTC hat im April 2023 auf der Grundlage des EU-Sachverhalts die im Februar 2023 in ihrer Pressemitteilung angekündigte Bußgeldentscheidung bekanntgegeben. Wie angekündigt wurde gegen die Volkswagen AG kein Bußgeld verhängt und ist die Porsche AG nicht von der Entscheidung betroffen. Gegen die AUDI AG wurde ein Bußgeld von umgerechnet knapp 3 Mio.€ verhängt. Die AUDI AG und die Volkswagen AG haben vor dem zuständigen Gericht in Seoul/Korea Rechtsmittel gegen die Entscheidung eingelegt.

Die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) hat im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil aus Februar 2023 eingelegt, mit dem einer Klage („judicial review“) der Volkswagen AG stattgegeben wurde. Gegenstand der Klage sind nach Auffassung der Volkswagen AG kompetenzüberschreitende Auskunftsverlangen der CMA gegenüber der Volkswagen AG im Zusammenhang mit einer Untersuchung der CMA mit Bezug zur Volkswagen Group UK. Die Volkswagen AG prüft unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Die beiden von Greenpeace begleiteten Klagen gegen die Volkswagen AG, durch welche die Volkswagen AG dazu verpflichtet werden sollte, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren sowie zusätzlich so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures auszuüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden, wurden im Februar 2023 vom Landgericht Braunschweig und vom Landgericht Detmold abgewiesen. Die Kläger haben im März 2023 beim Oberlandesgericht Braunschweig und im April 2023 beim Oberlandesgericht Hamm Berufung gegen die klageabweisenden Urteile eingelegt.

In Russland machte Automobile Plant „GAZ“ LLC (GAZ) in mehreren Gerichtsverfahren unter anderem gegenüber der Volkswagen AG angebliche Schadensersatzforderungen in Höhe von insgesamt rund 44 Mrd. Russische Rubel geltend. Von GAZ in diesem Zusammenhang beantragte und zunächst teilweise verhängte Sicherungsmaßnahmen auf die Gesellschaftsanteile an der Volkswagen Group Rus OOO (VGR) sowie das bewegliche und unbewegliche Vermögen der VGR wurden zwischenzeitlich gerichtlich abgelehnt beziehungsweise aufgehoben. Gegen die Ablehnung beziehungsweise Aufhebung der Sicherungsmaßnahmen in Bezug auf das bewegliche und unbewegliche Vermögen der VGR hatte GAZ Rechtsmittel eingelegt, das zwischenzeitlich in der zweiten Instanz abgewiesen wurde. Im Mai 2023 hat die Volkswagen AG den Verkauf ihrer Anteile an der VGR und ihren lokalen Tochtergesellschaften an die Art-Finance LLC abgeschlossen und das Eigentum an den Anteilen der VGR und ihrer lokalen Tochtergesellschaften mit Registrierung der Transaktion auf die Käuferin übertragen. Im Juni 2023 wurde die VGR in AGR LLC umbenannt. In Erfüllung eines vom Gericht bestätigten Vergleichs hat GAZ im ersten Klageverfahren zwischenzeitlich die Klage zurückgenommen und das Verfahren damit beendet. Im zweiten Klageverfahren verteidigt sich die allein verklagte Volkswagen AG weiter.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Rechtsrisiken werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2023 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2022 keine wesentlichen Änderungen.

# Ausblick für das Jahr 2023

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2023 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Darüber hinaus können Risiken im Zusammenhang mit dem möglichen Auftreten neuer Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2, insbesondere regionale Ausbrüche und damit verbundene Maßnahmen, nicht ausgeschlossen werden. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts verstärken und insbesondere zu steigenden Preisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2023 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich spürbar über dem des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2023 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Jahres 2022 liegt. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2023 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau spürbar übertrifft. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2023 den Vorjahreswert voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2023 mit einem Verkaufsvolumen deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2023 in der Größenordnung des Vorjahres liegen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2023 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2023 mit einem deutlich steigenden Verkaufsvolumen.

Wir erwarten für 2023, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich spürbar positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2023 mit einer insgesamt deutlich steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2023 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2023 unter herausfordernden Marktbedingungen und unter der Annahme einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, Rohstoffen und in der Logistik zwischen 9 und 9,5 Mio. Fahrzeugen liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern im Jahr 2023, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um 10 bis 15 % übertreffen und das Operative Ergebnis in der Größenordnung des Vorjahres vor Sondereinflüssen (Vorjahr: 22,5 Mrd. €) liegt. Im Bereich Pkw rechnen wir bei 7 bis 13 % über dem Vorjahreswert liegenden Umsatzerlösen mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,5 und 7,5 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei 5 bis 15 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 7 und 8 % aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse spürbar über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen mittleren positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei deutlich über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2023 davon aus, dass die F&E-Quote zwischen 8 und 8,5 % und die Sachinvestitionsquote zwischen 6 und 6,5 % liegt. Im Netto-Cashflow des Jahres 2023 erwarten wir eine deutliche bis starke Steigerung gegenüber dem Vorjahr. Darin enthalten sind insbesondere steigende Zukunftsinvestitionen für die Transformation des Volkswagen Konzerns. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2023 voraussichtlich zwischen 35 und 40 Mrd. € liegen; darin berücksichtigt sind die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG. Die Kapitalrendite (RoI) erwarten wir zwischen 12 und 15 %. Es ist unverändert unser erklärtes Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Energie- und sonstigen Rohstoffen oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2022 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

# Marken und Geschäftsfelder

## UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Im Zeitraum Januar bis September 2023 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 235,1 (202,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) lag bei 16,2 (17,4) Mrd. €. Während Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting in den ersten neun Monaten dieses Jahres negativ wirkten (-2,5 Mrd. €), hatten sie im Vergleichszeitraum des Vorjahres einen positiven Effekt (+0,8 Mrd. €). Das Vorjahr beinhaltet Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldispute.

Die Markengruppe Core setzte im Berichtszeitraum 3,6 (3,0) Mio. Fahrzeuge ab, die Umsatzerlöse beliefen sich auf 101,1 (81,4) Mrd. €. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) konnte auf 5,0 (3,7) Mrd. € zulegen.

Die Marke Volkswagen Pkw steigerte ihren Absatz in den ersten neun Monaten 2023 um 18,9% auf 2,2 Mio. Fahrzeuge. Besonders beliebt waren die Modelle der ID-Familie, der T-Roc und der Tiguan, auch der neue Taigo wurde stark nachgefragt. Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 21,8% auf 63,4 Mrd. €. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) lag bei 2,1 (2,5) Mrd. €. Höhere Volumen und Preiseffekte sowie geringere Fixkosten wirkten positiv, gestiegene Produktkosten sowie die Entkonsolidierung der Volkswagen Group Rus belasteten das Ergebnis hingegen.

Im Berichtszeitraum setzte die Marke ŠKODA 778 Tsd. Fahrzeuge ab; ein Plus von 20,4% im Vergleich zum Vorjahr. Insbesondere der Enyaq iV und der Octavia verzeichneten Zuwächse. Die Umsatzerlöse legten auf 19,7 (15,2) Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis verbesserte sich volumen- und preisbedingt auf 1,3 (0,9) Mrd. €. Wechselkurse und Produktkosten sowie die Entkonsolidierung der Volkswagen Group Rus wirkten negativ.

## BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE			KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN
<b>Bereich Pkw</b>	<b>Bereich Nutzfahrzeuge</b>	<b>Bereich Power Engineering</b>	Händler- und Kundenfinanzierung
Volkswagen Pkw	TRATON Nutzfahrzeuge	MAN Energy Solutions	Leasing
ŠKODA			Direktbank
SEAT			Versicherungen
Volkswagen Nutzfahrzeuge			Flottenmanagement
Tech. Components			Mobilitätsangebote
Audi			
Porsche Automobile			
CARIAD			
Battery			
Sonstiges			

**WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN  
VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER**

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2023	2022	2023	2022 <sup>1</sup>	2023	2022 <sup>1</sup>
Markengruppe Core	3.575	2.957	101.060	81.356	4.985	3.720
Markengruppe Progressive	945	766	50.390	44.561	4.595	6.282
Markengruppe Sport Luxury <sup>2</sup>	250	221	27.785	24.465	5.232	4.748
CARIAD	–	–	544	422	–1.728	–1.427
Battery	–	–	2	0	–234	–32
TRATON Nutzfahrzeuge	250	218	33.349	27.964	2.662	954
MAN Energy Solutions	–	–	2.876	2.517	292	210
At Equity einbezogene Gesellschaften China <sup>3</sup>	2.150	2.339	–	–	–	–
Volkswagen Finanzdienstleistungen	–	–	37.595	32.728	2.535	4.381
Sonstiges <sup>4</sup>	–408	–258	–18.499	–11.128	–2.098	–1.397
<b>Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>–</b>	<b>16.241</b>	<b>17.439</b>
Sondereinflüsse	–	–	–	–	0	–360
<b>Volkswagen Konzern</b>	<b>6.762</b>	<b>6.243</b>	<b>235.102</b>	<b>202.885</b>	<b>16.241</b>	<b>17.079</b>
Konzernbereich Automobile <sup>5</sup>	6.762	6.243	195.060	168.191	13.226	12.908
davon: Bereich Pkw	6.512	6.025	158.835	137.711	10.276	11.746
Bereich Nutzfahrzeuge	250	218	33.349	27.964	2.661	956
Bereich Power Engineering	–	–	2.876	2.517	289	207
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	–	–	40.042	34.693	3.015	4.171

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

2 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 30.132 (26.750) Mio. €, Operatives Ergebnis 5.501 (5.049) Mio. €.

3 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 1.880 (2.558) Mio. €.

4 Im Operativen Ergebnis im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen, inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokationen sowie den Marken nicht zugeordnete Gesellschaften.

5 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

**WESENTLICHE ZAHLEN DER MARKENGRUPPE CORE VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER**

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Volkswagen Pkw	2.238	1.882	63.390	52.026	2.126	2.462
ŠKODA	778	646	19.659	15.181	1.260	856
SEAT	454	333	10.837	7.820	501	–10
Volkswagen Nutzfahrzeuge	313	237	11.109	7.956	672	356
Tech. Components	–	–	16.526	12.655	449	–7
Konsolidierung	–208	–141	–20.461	–14.281	–23	64
<b>Markengruppe Core</b>	<b>3.575</b>	<b>2.957</b>	<b>101.060</b>	<b>81.356</b>	<b>4.985</b>	<b>3.720</b>

Der Absatz von SEAT und CUPRA erhöhte sich im Zeitraum Januar bis September dieses Jahres auf 454 Tsd. Fahrzeuge; das waren 36,5% als ein Jahr zuvor. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Sowohl SEAT als auch CUPRA wiesen eine höhere Nachfrage auf, der CUPRA Formentor und der CUPRA Born waren besonders gefragt. Die Umsatzerlöse stiegen um 38,6% auf 10,8 Mrd. €. Das Operative Ergebnis erreichte mit 501 (–10) Mio. € einen Rekordwert für den Zeitraum Januar bis September, was vor allem auf den Erfolg von CUPRA, höhere Volumina sowie positive Effekte aus Effizienzsteigerungen zurückzuführen war.

In den ersten drei Quartalen 2023 legte der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 313 (237) Tsd. Einheiten zu; nahezu alle Modelle trugen zur Steigerung bei. In der Folge erhöhten sich die Umsatzerlöse auf 11,1 (8,0) Mrd. €. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 672 (356) Mio. €, was neben dem Volumen insbesondere aus positiven Preiseffekten resultierte.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components beliefen sich in den ersten neun Monaten dieses Jahres auf 16,5 (12,7) Mrd. €. Das Operative Ergebnis war mit 449 Mio. € um 456 Mio. € besser als im Vorjahr. Vor allem gestiegene Volumina konnten die Belastungen aus höheren Fixkosten überkompensieren.

Der Absatz der Markengruppe Progressive war im Berichtszeitraum mit weltweit 945 Tsd. Fahrzeugen um 23,4% höher als ein Jahr zuvor. Zuwächse verzeichneten insbesondere der A3 und der Q5 sowie der vollelektrische Q4 e-tron. Die chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen und SAIC VOLKSWAGEN veräußerten weitere 472 (452) Tsd. Audi Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse lagen bei 50,4 (44,6) Mrd. €. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) ging auf 4,6 (6,3) Mrd. € zurück, was überwiegend auf negative Effekte aus Rohstoffsicherungen außerhalb des Hedge Accounting zurückzuführen war. Zudem belasteten höhere Materialkosten das Operative Ergebnis. Der Volumenanstieg der Marke Audi sowie die guten Ergebnisse der Marken Bentley, Lamborghini und Ducati wirkten positiv. In den ersten neun Monaten dieses Jahres verkaufte Ducati 48.456 (53.353) Motorräder.

Die Markengruppe Sport Luxury setzte im Berichtszeitraum weltweit 250 (221) Tsd. Fahrzeuge ab. Eine höhere Nachfrage wiesen insbesondere die Modelle 911, Macan und Taycan auf. Die Umsatzerlöse legten auf 27,8 (24,5) Mrd. € zu. Vor allem die Volumensteigerung bei positiven Produktmix- und Preiseffekten führte dazu, dass sich das Operative Ergebnis auf 5,2 (4,7) Mrd. € verbesserte. Gegenläufig wirkten höhere Kosten für Aufwendungen in Produkte und Innovationen sowie gestiegene Vertriebskosten.

CARIAD bündelt die Softwarekompetenz im Volkswagen Konzern. Das Geschäftsmodell umfasst die Entwicklung und den Betrieb einheitlicher Softwareplattformen für aktuelle und künftige Fahrzeugmodelle. Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Zeitraum Januar bis September 2023 auf 544 (422) Mio. €, was im Wesentlichen aus gestiegenen Lizenzerlösen aufgrund eines höheren Fahrzeugvolumens mit CARIAD-Software resultierte. Der Operative Verlust belief sich infolge von Entwicklungsvorleistungen auf -1,7 (-1,4) Mrd. €.

Im Geschäftsfeld Battery sind die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns – die zukünftige Fertigung von Batteriezellen sowie weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette – zusammengefasst. Das Operative Ergebnis von Battery lag im Berichtszeitraum infolge des Aufbaus des Geschäftsfelds fixkostenbedingt bei -234 (-32) Mio. €.

TRATON Nutzfahrzeuge konnte den Absatz auf 250 (218) Tsd. Fahrzeuge steigern und den Vergleichswert des Vorjahres übertreffen. Die Umsatzerlöse waren mit 33,3 Mrd. € um 19,3% höher als ein Jahr zuvor. Das gestiegene Neufahrzeugvolumen und eine höhere Kapazitätsauslastung aufgrund deutlich gesteigerter Produktionszahlen führten dazu, dass sich das Operative Ergebnis auf 2,7 (1,0) Mrd. € verbesserte. Zudem wirkten ein positiver Produktmix und eine bessere Preisdurchsetzung ergebniserhöhend.

Im Zeitraum Januar bis September 2023 erwirtschaftete MAN Energy Solutions Umsatzerlöse in Höhe von 2,9 (2,5) Mrd. €. Das Operative Ergebnis nahm volumen- und mixbedingt auf 292 (210) Mio. € zu.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtszeitraum auf 6,4 Mio. (+10,8%). Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns lag bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen bei 33,1 (31,9)%. Ende September 2023 war der Gesamtvertragsbestand mit 22,0 (22,0) Mio. Kontrakten so hoch wie am 31. Dezember 2022. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,2 (10,3) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 11,9 (11,6) Mio. Kontrakte. Die Volkswagen Bank verzeichnete am 30. September dieses Jahres 1,5 (1,3) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis gab erwartungsgemäß auf 2,5 (4,4) Mrd. € nach. Der Rückgang resultierte neben den gestiegenen Zinsaufwendungen vor allem aus negativen Effekten aus Derivaten, die im Vorjahr positiv gewirkt hatten. Zudem wirkten im Vorjahr geringere Risikokosten und eine große Nachfrage nach Gebrauchtwagen positiv.

## ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In den ersten neun Monaten dieses Jahres setzte der Volkswagen Konzern in der Region Europa/Übrige Märkte 3,1 Mio. Fahrzeuge ab; ein Plus von 21,9% im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse stiegen auf 138,4 (111,3) Mrd. €, was neben dem Volumen aus einer verbesserten Preisdurchsetzung resultierte.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns auf den Märkten Nordamerikas erhöhte sich im Berichtszeitraum um 16,4% auf 761 Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse legten vor allem volumenbedingt auf 49,1 (44,1) Mrd. € zu.

Im Zeitraum Januar bis September 2023 war der Absatz in Südamerika mit 368 (344) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. In der Folge erhöhten sich die Umsatzerlöse auf 12,2 (11,0) Mrd. €.

In der Region Asien-Pazifik gab der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtszeitraum um 6,2% auf 2,5 Mio. Fahrzeuge nach. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 36,1 (38,1) Mrd. €. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China.

In den ersten drei Quartalen 2023 wirkten sich Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung mit –0,7 (–1,6) Mrd. € negativ aus.

## WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2023	2022	2023	2022 <sup>1</sup>
Europa/Übrige Märkte	3.088	2.532	138.361	111.257
Nordamerika	761	654	49.146	44.107
Südamerika	368	344	12.246	10.989
Asien-Pazifik <sup>2</sup>	2.545	2.712	36.068	38.099
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	–720	–1.566
<b>Volkswagen Konzern<sup>2</sup></b>	<b>6.762</b>	<b>6.243</b>	<b>235.102</b>	<b>202.885</b>

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

2 Die Umsatzerlöse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten.

# Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2023	2022 <sup>2</sup>	AUTOMOBILE <sup>1</sup>		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2023	2022 <sup>2</sup>	2023	2022 <sup>2</sup>
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>235.102</b>	<b>202.885</b>	<b>195.060</b>	<b>168.191</b>	<b>40.042</b>	<b>34.693</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-190.777	-163.769	-156.864	-136.302	-33.914	-27.467
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>44.324</b>	<b>39.116</b>	<b>38.196</b>	<b>31.889</b>	<b>6.128</b>	<b>7.226</b>
Vertriebskosten	-15.344	-13.913	-14.494	-13.070	-850	-843
Verwaltungskosten	-9.333	-8.668	-7.361	-6.671	-1.972	-1.998
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-3.406	544	-3.115	760	-292	-215
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>16.241</b>	<b>17.079</b>	<b>13.226</b>	<b>12.908</b>	<b>3.015</b>	<b>4.171</b>
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	1.814	1.802	1.649	1.731	165	71
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-355	-1.889	-320	-1.860	-35	-29
<b>Finanzergebnis</b>	<b>1.459</b>	<b>-87</b>	<b>1.329</b>	<b>-129</b>	<b>130</b>	<b>42</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>17.700</b>	<b>16.992</b>	<b>14.555</b>	<b>12.779</b>	<b>3.145</b>	<b>4.213</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-4.832	-4.203	-3.958	-2.939	-874	-1.264
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>12.868</b>	<b>12.789</b>	<b>10.596</b>	<b>9.841</b>	<b>2.271</b>	<b>2.949</b>
davon entfallen auf						
Minderheiten	1.098	88	1.004	-27	94	115
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	421	431	421	431	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	11.348	12.271	9.171	9.437	2.177	2.834
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €<sup>3</sup></b>	<b>22,61</b>	<b>24,45</b>				
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €<sup>3</sup></b>	<b>22,67</b>	<b>24,51</b>				

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

3 Das Ergebnis je Aktie wird in der Anhangangabe „Ergebnis je Aktie“ erläutert.

## Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	2023	2022 <sup>1</sup>
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>12.868</b>	<b>12.789</b>
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	2.720	15.412
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-812	-4.605
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	1.907	10.807
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern <sup>2</sup>	13	-451
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten <sup>2</sup>	1	62
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	13	-389
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	15	1
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>1.935</b>	<b>10.419</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-891	4.090
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	348	15
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-543	4.105
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	2
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-542	4.107
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	877	-929
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-425	852
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	452	-77
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	-121	59
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	331	-19
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-333	-1.380
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	770	564
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	438	-816
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-119	237
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	319	-579
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	39	-414
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-4	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	36	-413
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	-11	111
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	24	-303
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-326	435
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-195</b>	<b>3.642</b>
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	2.803	18.196
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-1.063	-4.135
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>1.741</b>	<b>14.061</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>14.608</b>	<b>26.850</b>
davon entfallen auf		
Minderheiten	1.267	213
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	421	431
Aktionäre der Volkswagen AG	12.920	26.207

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

2 Die latenten Steuern werden ab dem ersten Quartal 2023 separat ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

## Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Juli bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2023	2022 <sup>2</sup>	AUTOMOBILE <sup>1</sup>		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2023	2022 <sup>2</sup>	2023	2022 <sup>2</sup>
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>78.845</b>	<b>70.673</b>	<b>64.491</b>	<b>59.126</b>	<b>14.353</b>	<b>11.548</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-65.436	-58.007	-52.968	-48.858	-12.468	-9.148
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>13.409</b>	<b>12.667</b>	<b>11.523</b>	<b>10.267</b>	<b>1.886</b>	<b>2.399</b>
Vertriebskosten	-5.318	-4.836	-5.051	-4.596	-268	-240
Verwaltungskosten	-3.132	-3.115	-2.487	-2.451	-645	-664
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-64	-456	121	-39	-185	-417
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>4.894</b>	<b>4.260</b>	<b>4.106</b>	<b>3.182</b>	<b>788</b>	<b>1.077</b>
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	931	721	812	702	119	19
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-24	-2.043	-126	-2.034	103	-9
<b>Finanzergebnis</b>	<b>907</b>	<b>-1.322</b>	<b>685</b>	<b>-1.332</b>	<b>222</b>	<b>10</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>5.801</b>	<b>2.937</b>	<b>4.791</b>	<b>1.850</b>	<b>1.010</b>	<b>1.087</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.455	-803	-1.201	-300	-254	-503
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>4.347</b>	<b>2.135</b>	<b>3.590</b>	<b>1.550</b>	<b>756</b>	<b>584</b>
davon entfallen auf						
Minderheiten	314	25	284	-3	30	28
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	143	151	143	151	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	3.889	1.959	3.163	1.402	726	556
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €<sup>3</sup></b>	<b>7,76</b>	<b>3,91</b>				
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €<sup>3</sup></b>	<b>7,76</b>	<b>3,91</b>				

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

3 Das Ergebnis je Aktie wird in der Anhangangabe „Ergebnis je Aktie“ erläutert.

## Gesamtergebnisrechnung vom 1. Juli bis 30. September

Mio. €	2023	2022 <sup>1</sup>
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>4.347</b>	<b>2.135</b>
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	3.022	970
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-916	-284
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	2.106	687
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern <sup>2</sup>	-20	-2
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten <sup>2</sup>	3	-11
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-17	-13
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	0
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>2.089</b>	<b>674</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	834	1.361
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	834	1.361
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	833	1.361
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-237	-652
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-220	500
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-456	-152
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	132	61
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-324	-91
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-210	-700
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	301	163
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	91	-536
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-29	159
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	62	-377
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-2	-141
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-2	-141
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	0	38
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-2	-103
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	57	174
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>624</b>	<b>965</b>
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	3.525	1.675
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-812	-36
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.713</b>	<b>1.639</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>7.060</b>	<b>3.773</b>
davon entfallen auf		
Minderheiten	392	66
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	143	151
Aktionäre der Volkswagen AG	6.525	3.556

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

2 Die latenten Steuern werden ab dem ersten Quartal 2023 separat ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

## Bilanz zum 30. September 2023 und zum 31. Dezember 2022

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2023	2022 <sup>2</sup>	AUTOMOBILE <sup>1</sup>		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2023	2022 <sup>2</sup>	2023	2022 <sup>2</sup>
<b>Aktiva</b>						
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>349.509</b>	<b>339.853</b>	<b>178.428</b>	<b>178.667</b>	<b>171.081</b>	<b>161.187</b>
Immaterielle Vermögenswerte	86.824	83.241	86.209	82.846	614	394
Sachanlagen	64.899	63.890	63.890	62.908	1.008	982
Vermietete Vermögenswerte	62.892	59.380	238	1.279	62.654	58.100
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	90.989	86.944	-733	-767	91.723	87.711
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	43.905	46.399	28.823	32.400	15.082	13.999
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>245.069</b>	<b>224.159</b>	<b>127.976</b>	<b>122.730</b>	<b>117.093</b>	<b>101.430</b>
Vorräte	58.512	52.274	54.243	48.768	4.269	3.506
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	65.070	61.549	-776	-799	65.846	62.348
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	49.620	43.226	23.932	18.764	25.689	24.462
Wertpapiere und Termingeldanlagen	25.878	37.206	21.599	32.867	4.279	4.338
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	45.662	29.172	28.884	23.034	16.778	6.137
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	327	733	95	95	232	638
<b>Bilanzsumme</b>	<b>594.577</b>	<b>564.013</b>	<b>306.404</b>	<b>301.396</b>	<b>288.173</b>	<b>262.616</b>
<b>Passiva</b>						
<b>Eigenkapital</b>	<b>189.117</b>	<b>178.328</b>	<b>149.149</b>	<b>135.954</b>	<b>39.968</b>	<b>42.375</b>
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	159.822	151.255	120.440	109.565	39.383	41.690
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	15.027	14.121	15.027	14.121	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	174.850	165.376	135.467	123.686	39.383	41.690
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.267	12.952	13.682	12.267	585	684
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>204.102</b>	<b>202.961</b>	<b>84.233</b>	<b>88.316</b>	<b>119.869</b>	<b>114.646</b>
Finanzschulden	124.984	121.737	20.008	21.871	104.977	99.866
Rückstellungen für Pensionen	25.008	27.553	24.613	27.104	395	449
Sonstige Schulden	54.110	53.671	39.613	39.341	14.497	14.330
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>201.358</b>	<b>182.723</b>	<b>73.022</b>	<b>77.127</b>	<b>128.337</b>	<b>105.596</b>
Finanzschulden	104.147	83.448	-7.852	-10.953	111.999	94.401
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.028	28.738	26.516	26.106	3.512	2.631
Sonstige Schulden	67.032	70.380	54.353	61.961	12.679	8.418
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	152	158	5	12	147	146
<b>Bilanzsumme</b>	<b>594.577</b>	<b>564.013</b>	<b>306.404</b>	<b>301.396</b>	<b>288.173</b>	<b>262.616</b>

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

## Eigenkapitalentwicklung

## ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	SICHERUNGSGESCHÄFTE											
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs-umrechnung	Cash-flow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
<b>Stand am 01.01.2022</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>117.342</b>	<b>-2.351</b>	<b>-635</b>	<b>-367</b>	<b>-355</b>	<b>541</b>	<b>14.439</b>	<b>144.449</b>	<b>1.705</b>	<b>146.154</b>
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 17	-	-	-11	-	-	-	-	1	-	-11	-	-11
<b>Stand nach Anpassung am 01.01.2022</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>117.331</b>	<b>-2.351</b>	<b>-635</b>	<b>-367</b>	<b>-355</b>	<b>542</b>	<b>14.439</b>	<b>144.438</b>	<b>1.705</b>	<b>146.143</b>
Ergebnis nach Steuern <sup>1</sup>	-	-	12.271	-	-	-	-	-	431	12.702	88	12.789
Sonstiges Ergebnis nach Steuern <sup>1</sup>	-	-	10.736	4.016	-21	-579	-651	435	-	13.936	125	14.061
<b>Gesamtergebnis<sup>1</sup></b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>23.007</b>	<b>4.016</b>	<b>-21</b>	<b>-579</b>	<b>-651</b>	<b>435</b>	<b>431</b>	<b>26.637</b>	<b>213</b>	<b>26.850</b>
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-53	-	-	-	53	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	1.153	1.153	103	1.256
Dividendenausschüttungen	-	-	-3.772	-	-	-	-	-	-493	-4.265	-258	-4.523
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	8.180	-214	339	175	-3	0	-	8.477	10.805	19.282
Übrige Veränderungen	-	-	31	-	-	-	-	-2	-	28	-16	13
<b>Stand am 30.09.2022<sup>1</sup></b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>144.723</b>	<b>1.451</b>	<b>-317</b>	<b>-771</b>	<b>-956</b>	<b>975</b>	<b>15.531</b>	<b>176.470</b>	<b>12.552</b>	<b>189.022</b>
<b>Stand am 01.01.2023</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>137.267</b>	<b>-2.256</b>	<b>1.623</b>	<b>-1.077</b>	<b>-1.005</b>	<b>870</b>	<b>14.121</b>	<b>165.378</b>	<b>12.950</b>	<b>178.327</b>
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 17	-	-	5	-	-	-	-	-7	-	-1	2	1
<b>Stand nach Anpassung am 01.01.2023</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>137.272</b>	<b>-2.256</b>	<b>1.623</b>	<b>-1.077</b>	<b>-1.005</b>	<b>864</b>	<b>14.121</b>	<b>165.376</b>	<b>12.952</b>	<b>178.328</b>
Ergebnis nach Steuern	-	-	11.348	-	-	-	-	-	421	11.769	1.098	12.868
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.832	-488	236	271	33	-311	-	1.572	169	1.741
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>13.180</b>	<b>-488</b>	<b>236</b>	<b>271</b>	<b>33</b>	<b>-311</b>	<b>421</b>	<b>13.341</b>	<b>1.267</b>	<b>14.608</b>
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	13	-	-	-	-13	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen <sup>2</sup>	-	-	-	-	-	-	-	-	1.004	1.004	-	1.004
Dividendenausschüttungen	-	-	-4.374	-	-	-	-	-	-519	-4.892	-36	-4.929
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-42	-11	-	-	-	-	-	-54	-27	-80
Übrige Veränderungen	-	-	75	-	-	-	-	0	-	75	111	185
<b>Stand am 30.09.2023</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>146.124</b>	<b>-2.756</b>	<b>1.859</b>	<b>-806</b>	<b>-985</b>	<b>553</b>	<b>15.027</b>	<b>174.850</b>	<b>14.267</b>	<b>189.117</b>

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

2 Zu Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen siehe Angabe „Eigenkapital“.

## Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2023	2022 <sup>7</sup>	AUTOMOBILE <sup>1</sup>		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2023	2022 <sup>7</sup>	2023	2022 <sup>7</sup>
<b>Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>29.738</b>	<b>39.123</b>	<b>23.042</b>	<b>24.899</b>	<b>6.695</b>	<b>14.224</b>
Ergebnis vor Steuern	17.700	16.992	14.555	12.779	3.145	4.213
Ertragsteuerzahlungen	-6.061	-3.256	-4.900	-2.398	-1.161	-858
Abschreibungen <sup>2</sup>	21.056	23.307	13.107	16.082	7.949	7.225
Veränderung der Pensionen	204	522	195	476	8	46
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	457	792	547	818	-91	-26
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen <sup>3</sup>	2.718	-844	2.859	-2.295	-141	1.451
<b>Brutto-Cashflow</b>	<b>36.073</b>	<b>37.512</b>	<b>26.363</b>	<b>25.463</b>	<b>9.710</b>	<b>12.050</b>
<b>Veränderung Working Capital</b>	<b>-23.513</b>	<b>-10.626</b>	<b>-4.630</b>	<b>-3.207</b>	<b>-18.883</b>	<b>-7.419</b>
Veränderung der Vorräte	-6.374	-6.603	-5.610	-6.796	-764	193
Veränderung der Forderungen	-4.908	-2.277	-3.504	-1.703	-1.405	-574
Veränderung der Verbindlichkeiten	5.205	7.682	3.452	7.012	1.753	671
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	597	-1.791	563	-1.761	34	-30
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-10.426	-6.240	531	258	-10.957	-6.498
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-7.607	-1.397	-63	-215	-7.544	-1.182
<b>Cashflow laufendes Geschäft</b>	<b>12.560</b>	<b>26.886</b>	<b>21.733</b>	<b>22.256</b>	<b>-9.173</b>	<b>4.630</b>
<b>Investitionstätigkeit laufendes Geschäft</b>	<b>-17.281</b>	<b>-16.903</b>	<b>-16.795</b>	<b>-16.679</b>	<b>-486</b>	<b>-224</b>
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-8.908	-7.309	-8.718	-7.177	-189	-132
Entwicklungskosten (aktiviert)	-7.873	-7.085	-7.873	-7.085	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-827	-2.751	-511	-2.629	-316	-121
<b>Netto-Cashflow<sup>4</sup></b>	<b>-4.721</b>	<b>9.983</b>	<b>4.938</b>	<b>5.576</b>	<b>-9.659</b>	<b>4.406</b>
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	9.567	-2.018	10.962	-1.578	-1.395	-440
<b>Investitionstätigkeit</b>	<b>-7.714</b>	<b>-18.921</b>	<b>-5.833</b>	<b>-18.258</b>	<b>-1.881</b>	<b>-664</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	<b>11.723</b>	<b>-14.858</b>	<b>-9.586</b>	<b>-4.899</b>	<b>21.309</b>	<b>-9.959</b>
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-8	123	-8	123	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.000	1.262	868	1.261	132	0
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-602	796	-458	549	-144	248
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1	0	-1	0	0	0
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>15.966</b>	<b>-6.097</b>	<b>5.855</b>	<b>-352</b>	<b>10.111</b>	<b>-5.745</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.<sup>5</sup></b>	<b>45.704</b>	<b>33.025</b>	<b>28.897</b>	<b>24.547</b>	<b>16.807</b>	<b>8.479</b>
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	40.356	35.893	19.971	17.701	20.385	18.192
<b>Bruttoliquidität</b>	<b>86.060</b>	<b>68.919</b>	<b>48.868</b>	<b>42.248</b>	<b>37.192</b>	<b>26.671</b>
Kreditstand	-229.172	-203.749	-12.156	-10.694	-217.016	-193.055
<b>Nettoliquidität am 30.09.<sup>6</sup></b>	<b>-143.112</b>	<b>-134.831</b>	<b>36.712</b>	<b>31.553</b>	<b>-179.824</b>	<b>-166.384</b>
nachrichtlich am 01.01.	-	-136.576	-	26.685	-	-163.261

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

3 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten und Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.

4 Netto-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).

5 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

6 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen gegen verbundene Unternehmen und Joint Ventures abzüglich Kreditstand (lang- und kurzfristige Finanzschulden).

7 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

# Anhang

## des Volkswagen Konzern-Zwischenabschlusses zum 30. September 2023

### Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2022 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2023 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

Alle Beträge sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

Zusätzlich zu den berichtspflichtigen Segmenten werden im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss neben der Gewinn- und Verlustrechnung, der Bilanz und der Kapitalflussrechnung für den Volkswagen Konzern zu Erläuterungszwecken die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen dargestellt. Diese stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar. Die Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen sind dem Konzernbereich Automobile zugeordnet.

Der vorliegende Konzern-Zwischenabschluss wurde einer prüferischen Durchsicht im Sinne des § 115 WpHG unterzogen.

### Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2023 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

#### **SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN**

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 4,2 % (31. Dezember 2022: 3,7 %) verwendet.

Die Ermittlung des Ertragsteueraufwandes für den Konzern-Zwischenabschluss erfolgt grundsätzlich gemäß IAS 34 (Zwischenberichterstattung) auf Basis der besten Schätzung des durchschnittlichen jährlichen Ertragsteuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird. In einigen Ländern, in denen der Volkswagen Konzern aktiv ist, wurden entsprechend den Leitlinien der OECD für einen neuen globalen Mindeststeuerrahmen gesetzliche Regelungen zur Mindestbesteuerung eingeführt. In Anlehnung an die vom IASB im Mai 2023 verabschiedeten Änderungen von IAS 12 berücksichtigt der Volkswagen Konzern potentielle Auswirkungen auf latente Steuern hieraus nicht.

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2022 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2022 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ veröffentlicht.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2022 ist auch im Internet unter [www.volkswagen-group.com/de/investoren-15766](http://www.volkswagen-group.com/de/investoren-15766) abrufbar.

## IFRS 17 - VERSICHERUNGSVERTRÄGE

IFRS 17 fasst die Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen neu. Der Volkswagen Konzern wendet IFRS 17 erstmalig zum 1. Januar 2023 an. Die Umstellung erfolgte unter Anwendung des vollständig retrospektiven Ansatzes, es sei denn, dieser war nicht durchführbar. Dies war der Fall, wenn nicht alle erforderlichen historischen Informationen insbesondere für Verträge mit mehrjähriger Laufzeit ohne unangemessenen Kosten- oder Zeitaufwand verfügbar waren. In diesen Fällen wendete der Volkswagen Konzern grundsätzlich den modifiziert retrospektiven Ansatz an.

Aus der erstmaligen Anwendung resultierte eine geringfügige Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 1. Januar 2023 sowie zum 1. Januar 2022. Diese ist im Wesentlichen auf die geänderte Systematik zur Ermittlung der Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft zurückzuführen. Darüber hinaus führte die saldierte Betrachtung von Zahlungsströmen in der Bewertung der Rückstellungshöhe gleichermaßen zu einer Reduktion von Vermögenswerten und Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 0,7 Mrd. € zum 1. Januar 2023. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung hat die geänderte Systematik zur Erfassung von Erlösen und Aufwendungen keine wesentlichen Effekte. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

## Wesentliche Ereignisse

### **DIESELTHEMATIK**

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieseldematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2022 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieseldematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieseldematik finden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

### **RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT / COVID-19-PANDEMIE / TEILEVERSORGUNG**

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten kam es zu erheblichen Preissteigerungen und international war ein deutlicher Anstieg der Zins- und Inflationsraten zu verzeichnen. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 zeichnete sich in den Märkten teilweise eine Normalisierung ab.

Volkswagen hatte vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland zunächst einzustellen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt. Ergänzend dazu sind auch bei Lieferungen von Ersatzteilen beziehungsweise der Bereitstellung von technischen Informationen die jeweiligen Sanktionsvorgaben einzuhalten.

Auch in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 entspannte sich der Russland-Ukraine-Konflikt nicht. Daher wurde im Volkswagen Konzern die Einstellung der geschäftlichen Tätigkeit in Russland weiter konkretisiert. In diesem Zusammenhang wurden weitere Verkaufsverhandlungen mit verschiedenen Investoren fortgeführt beziehungsweise abgeschlossen.

Am 18. Mai 2023 hat der Volkswagen Konzern den Verkauf seiner Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Russland und ihren lokalen Tochtergesellschaften (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Russland, OOO Scania Leasing, Moskau/Russland, OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland) an OOO ART-FINANCE, Moskau/Russland, die von dem russischen Händler AO Ailon Automotive Group, Moskau/Russland unterstützt wird, abgeschlossen. Mit Registrierung der Transaktion am 22. Mai 2023 ging das Eigentum an den Anteilen der Volkswagen Group Rus von der Verkäuferseite auf den Käufer über. Die Transaktion umfasst die Produktionsstätten in Kaluga, die Importeursstruktur der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, AUDI, ŠKODA, Bentley, Lamborghini und Ducati für mögliches After-Sales-Geschäft und die Lageraktivitäten sowie die Scania Finanzdienstleistungsaktivitäten mit allen zugehörigen Mitarbeitern.

Der Volkswagen Konzern hatte in diesem Zusammenhang bereits im Geschäftsjahr 2022 wesentliche Wertberichtigungen vorgenommen und entsprechende Vorsorgen getroffen. Der Verkaufspreis beträgt 0,1 Mrd. €. Aus der Entkonsolidierung der betroffenen Gesellschaften ergibt sich ein Verlust in Höhe von 0,4 Mrd. € im Berichtszeitraum 2023, welcher im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen ist. Dieses Ergebnis verteilt sich auf den Konzernbereich Automobile in Höhe von – 0,4 Mrd. € sowie auf den Finanzdienstleistungsbereich in Höhe von 0,1 Mrd. €. Der Verlust resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von Währungsumrechnungseffekten in Höhe von – 0,3 Mrd. €, welche aus der Währungsumrechnungsrücklage in die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen umgegliedert wurden.

Neben der Abwicklung der Volkswagen Group Rus und ihrer Tochtergesellschaften wurden in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2023 keine zusätzlichen wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt erfasst.

In Bezug auf die Abwicklung weiterer Tochtergesellschaften des Volkswagen Konzerns wird auf die Angabe „IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ verwiesen.

Aus den Fair Value Bewertungen und Realisierungen von Derivaten außerhalb des Hedge Accountings (insbesondere Rohstoffsicherungen) waren Aufwendungen in Höhe von insgesamt 2,1 Mrd. € (im Vorjahr Ertrag in Höhe von 2,4 Mrd. €) innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses zu erfassen.

Die Pandemie im Zusammenhang mit dem Coronavirus SARS-CoV-2 entspannte sich zu Beginn des Geschäftsjahres.

In den ersten Monaten des Geschäftsjahres 2023 wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf des Geschäftsjahres jedoch abschwächte.

Siehe hierzu auch die Erläuterungen im Zwischenlagebericht.

## WESENTLICHE TRANSAKTIONEN

### Scout Motors Inc.

Im Rahmen der Nordamerika Strategie des Volkswagen Konzerns wurde im Geschäftsjahr 2022 die Gesellschaft Scout Motors Inc., Arlington, Virginia/USA, eine 100 prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg, Strassen/Luxemburg, gegründet. Unter dem Namen Scout soll eine neue Fahrzeugmarke erschaffen werden, über die in den USA ab 2026 elektrifizierte Geländefahrzeuge und Pickups vertrieben werden. Um den Aufbau der Marke Scout, die Fahrzeugentwicklung und die Produktionsplanung zu finanzieren, sollen im Geschäftsjahr 2023 rund 500 Mio. USD in die Gesellschaft eingebracht werden. Bis zum 30. September 2023 sind bereits Zahlungen in Höhe von 303 Mio. USD erfolgt. Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 2023 in den Volkswagen Konzernabschluss einbezogen.

### Argo AI

Im Rahmen der im dritten Quartal 2022 eingeleiteten Abwicklung von Argo AI, LLC, Pittsburgh/USA hat Volkswagen im ersten Halbjahr 2023 60 Mio. USD in die Gesellschaft eingelegt. Die Einlage wurde vollständig wertberichtet.

### QuantumScape Corporation

Der Volkswagen Konzern hat in den Geschäftsjahren 2020 und 2021 über Termingeschäfte aus einer Kapitalerhöhung neue Anteile an der QuantumScape Corporation, San José/USA erworben. Aufgrund der parallel erfolgten Börsennotierung der QuantumScape Corporation an der New York Stock Exchange waren die Termingeschäfte zum jeweiligem Stichtagskurs zu bewerten. Entsprechend wurden im Geschäftsjahr 2020 ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 1,4 Mrd. € und im Geschäftsjahr 2021 ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,6 Mrd. € im Finanzergebnis erfasst. Insgesamt kam es zu einer nicht zahlungswirksamen Aufwertung in Höhe von 0,8 Mrd. €.

Aufgrund der Börsenkursentwicklung hat der Volkswagen Konzern einen Werthaltigkeitstest der Anteile an der QuantumScape Corporation durchgeführt. Auf Basis des Werthaltigkeitstests wurde der Buchwert angepasst. Aus dieser Anpassung resultierte im zweiten Quartal 2023 ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,3 Mrd. €. Ein zusätzlicher Anpassungsbedarf in Höhe von 0,1 Mrd. € ergab sich im dritten Quartal 2023. Insgesamt liegt im Berichtszeitraum ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,4 Mrd. € vor, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird.

### There Holding B.V.

Die There Holding B.V., Rijswijk/Niederlande ist eine Investmentgesellschaft, die Anteile an der HERE International B.V., Eindhoven/Niederlande, einem der weltweit größten Hersteller von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme, hält. Im ersten Halbjahr 2023 wurden Kapitaltransaktionen auf Ebene der There Holding B.V. durchgeführt, welche die Beteiligungsquote des Volkswagen Konzerns an der There Holding B.V. von 29,7 % am Ende des Geschäftsjahres 2022 auf aktuell 30,6 % erhöhten. Zusätzlich fanden in diesem Zeitraum mehrere Kapitalerhöhungen bei der HERE International B.V. statt, an denen die There Holding B.V. teilgenommen hat.

Im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen an der There Holding B.V. ist ein Aufwand in Höhe von 92 Mio. € aus der Überprüfung der Werthaltigkeit der durch die There Holding B.V. gehaltenen Beteiligung an der HERE International B.V. enthalten.

### XPeng Inc.

Am 26. Juli 2023 hat Volkswagen mit dem Elektrofahrzeughersteller XPeng Inc., Kaimaninseln, eine Vereinbarung über den Erwerb von bis zu 4,99 % der Stammaktien von XPeng Inc. zu einem festen Kaufpreis von 15 USD je Anteil und einem Gesamtkaufpreis von bis zu 710 Mio. USD abgeschlossen. Der Vollzug der Transaktion erfolgt voraussichtlich im vierten Quartal 2023. Wertschwankungen des Termingeschäfts zum Kauf der Aktien sind bis zum Vollzug der Transaktion erfolgswirksam zu bewerten. Aufgrund der positiven Kursentwicklung der Aktien der XPeng Inc. ergab sich zum 30. September 2023 ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 149 Mio. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird. Zusammen mit dem Vertrag zum Erwerb der Anteile wurde mit Guangdong Xiaopeng Motors Technology Co. Ltd., Guangzhou/Volksrepublik China, einem Tochterunternehmen der XPeng Inc., eine technologische Rahmenvereinbarung unter anderem über die gemeinsame Entwicklung von Elektrofahrzeugen in China abgeschlossen. Die Transaktion unterliegt den üblichen Abschlussbedingungen, einschließlich der Genehmigung durch die zuständigen Behörden.

### Konzernkreis

Neben der Volkswagen AG, die ihren Sitz in Wolfsburg hat und beim Amtsgericht Braunschweig unter HRB 100484 eingetragen ist, werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Dies ist der Fall, wenn die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen besitzt, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem potenziellen Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann.

### IFRS 5 – ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

#### Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen des laufenden Geschäftsjahres

Die seit September 2022 bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) bestehende Absicht zur Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland sowie einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland, besteht weiterhin. Der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird voraussichtlich aufgrund der sich geänderten äußeren Rahmenbedingungen innerhalb der nächsten sechs Monate erwartet. Zum 31. Dezember 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst. Zum 30. September 2023 wurde ein weiterer geringfügiger Wertminderungsbedarf identifiziert, welcher im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird.

Im vierten Quartal 2022 wurde beschlossen, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugehörigen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland zu veräußern. Nach Beschlussfassung durch die zuständigen Gremien wurde mit der Umsetzung eines Veräußerungsplans begonnen, dessen Abschluss voraussichtlich im vierten Quartal 2023 erwartet wird. Im Zeitraum bis zum 30. September 2023 wurden in diesem Zusammenhang Wertminderungen in Höhe von 202 Mio. € erfasst.

Am 15. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, das MAN ES Gasturbinengeschäft der MAN Energy Solutions SE, Augsburg und der MAN Energy Solutions Schweiz AG, Zürich/Schweiz mittels Asset Deal an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China und deren Tochtergesellschaften deutschen und schweizerischen Rechts zu veräußern. Die Transaktion wird voraussichtlich innerhalb des Geschäftsjahres 2024 abgeschlossen sein.

Darüber hinaus wird das Pkw-Geschäft, das im dritten Quartal 2023 von der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft EURO-Leasing GmbH, Sittensen, an die Euromobil GmbH ausgegliedert wurde, weiterhin gemäß den Vorgaben des IFRS 5 zum 30. September 2023 als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe klassifiziert. Für das vierte Quartal 2023 wird der Abschluss der Transaktion durch Veräußerung von 51 % der Anteile an der Euromobil GmbH an die Europcar Mobility Group erwartet. Die Veräußerungsgruppe unterliegt als Ganzes den Bewertungsvorschriften des IFRS 5, da sie Vermögenswerte enthält, die in den Anwendungsbereich des IFRS 5 fallen. Aus der Bewertung der Veräußerungsgruppe zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegender Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten ergab sich kein Wertminderungsbedarf.

Insgesamt wurden zum 30. September 2023 Vermögenswerte in Höhe von 327 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 152 Mio. € gemäß IFRS 5 als Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden in einer separaten Zeile in der Bilanz ausgewiesen. Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden wurden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

#### **Im laufenden Geschäftsjahr abgewickelte Transaktionen**

Am 3. März 2023 hat der Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns beschlossen, die OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga/Russland sowie deren Tochtergesellschaften OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland und OOO Scania Leasing, Moskau/Russland zu veräußern. Zum 31. März 2023 wurden diese Gesellschaften daraufhin als zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe eingestuft. Der Verkauf wurde im Mai 2023 vollzogen. Weitere Erläuterungen dazu siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

## Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

## 1. Umsatzerlöse

## STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. – 3. QUARTAL 2023

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	140.075	22.520	–	–	162.595	–14.340	148.254
Originalteile	12.039	5.152	–	–	17.192	–143	17.049
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	9.459	1.886	–	17.231	28.575	–3.201	25.374
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	8.737	749	–	–	9.486	–50	9.436
Power Engineering	–	–	2.875	–	2.875	–1	2.875
Motorräder	735	–	–	–	735	–	735
Vermiet- und Leasinggeschäft	718	1.180	0	13.400	15.299	–958	14.341
Zinsen und ähnliche Erträge	206	0	–	8.966	9.172	–635	8.537
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–814	24	–	–	–790	70	–720
Sonstige Umsatzerlöse	7.638	1.838	–	445	9.921	–700	9.221
	<b>178.793</b>	<b>33.349</b>	<b>2.876</b>	<b>40.042</b>	<b>255.059</b>	<b>–19.958</b>	<b>235.102</b>

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. – 3. QUARTAL 2022<sup>1</sup>

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	115.900	17.674	–	0	133.574	–10.267	123.307
Originalteile	11.209	5.010	–	–	16.219	–115	16.104
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	8.604	1.701	–	15.503	25.808	–2.722	23.086
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	8.964	622	–	–	9.586	–48	9.538
Power Engineering	–	–	2.516	–	2.516	–1	2.516
Motorräder	739	–	–	–	739	–	739
Vermiet- und Leasinggeschäft	535	1.269	0	12.412	14.217	–896	13.321
Zinsen und ähnliche Erträge	204	1	–	6.303	6.509	–330	6.178
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–1.568	–18	–	–	–1.586	20	–1.566
Sonstige Umsatzerlöse	8.203	1.705	–	475	10.383	–721	9.662
	<b>152.790</b>	<b>27.964</b>	<b>2.517</b>	<b>34.693</b>	<b>217.965</b>	<b>–15.080</b>	<b>202.885</b>

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Die Sonstigen Umsatzerlöse umfassen unter anderem Erlöse aus Werkstattleistungen sowie Lizenzentnahmen.

## 2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 5.790 Mio. € (Vorjahr: 2.108 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 986 Mio. € (Vorjahr: 778 Mio. €), die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis und in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen sind.

## 3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. – 3. QUARTAL		
	2023	2022	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	15.572	13.826	12,6
davon: aktivierte Entwicklungskosten	7.873	7.085	11,1
Aktivierungsquote in %	50,6	51,2	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	3.970	3.814	4,1
<b>Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>11.669</b>	<b>10.555</b>	<b>10,6</b>

## 4. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtszeitraums in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Da im Berichtszeitraum keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 3 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		3. QUARTAL		1. – 3. QUARTAL	
		2023	2022 <sup>1</sup>	2023	2022 <sup>1</sup>
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:					
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	4.347	2.135	12.868	12.789
Anteil von Minderheiten	Mio. €	314	25	1.098	88
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	143	151	421	431
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	3.889	1.959	11.348	12.271
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	2.289	1.153	6.673	7.216
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.600	806	4.675	5.055
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	7,76	3,91	22,61	24,45
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	7,76	3,91	22,67	24,51

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

## 5. Langfristige Vermögenswerte

### ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER 2023

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2023	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2023
Immaterielle Vermögenswerte	83.241	8.691	130	4.978	86.824
Sachanlagen	63.890	9.072	659	7.404	64.899
Vermietete Vermögenswerte	59.380	24.906	13.042	8.352	62.892

## 6. Vorräte

Mio. €	30.09.2023	31.12.2022
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	10.560	10.458
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5.785	6.041
Fertige Erzeugnisse, Waren	34.455	29.466
Kurzfristiges Vermietvermögen	6.154	5.170
Geleistete Anzahlungen	1.577	1.165
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-18	-26
	<b>58.512</b>	<b>52.274</b>

Im Berichtszeitraum waren wie im Vergleichszeitraum des Vorjahres keine wesentlichen Wertminderungen und Zuschreibungen auf Vorräte vorzunehmen.

## 7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2023	31.12.2022 <sup>1</sup>
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.328	18.534
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	28.292	24.692
	<b>49.620</b>	<b>43.226</b>

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2023 mit 438 Mio. € (Vorjahr: 1.512 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet. Der Vorjahreswert resultierte im Wesentlichen aus erhöhten Ausfallrisiken aufgrund der Krisensituation im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt.

## 8. Eigenkapital

Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.283 Mio. € (Vorjahr: 1.283 Mio. €).

Im Juli 2023 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2013 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 10 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 750 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 4. September 2023 erfolgt.

Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem am 6. September 2023 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 1.750 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 8 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 2 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf den Porsche AG Konzern sowie die TRATON GROUP.

## 9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2023	31.12.2022
Anleihen und Schuldverschreibungen	97.134	89.869
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19.441	23.266
Einlagengeschäft	2.552	2.642
Leasingverbindlichkeiten	5.023	5.283
Übrige Finanzschulden	834	677
	<b>124.984</b>	<b>121.737</b>

## 10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2023	31.12.2022
Anleihen und Schuldverschreibungen	45.214	38.523
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	24.123	18.840
Einlagengeschäft	32.611	24.107
Leasingverbindlichkeiten	1.057	1.102
Übrige Finanzschulden	1.142	876
	<b>104.147</b>	<b>83.448</b>

## 11. Angaben zum Fair Value

Die Prinzipien und Methoden zur Fair Value Bewertung sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen zu den Bewertungsprinzipien und -methoden finden sich im Konzernabschluss 2022 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch die Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder durch die Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt.

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente, die nicht nach den Regelungen des Hedge Accounting bilanziert werden. Hierzu zählen im Wesentlichen Warentermingeschäfte, Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte, Optionen auf den Erwerb von Eigenkapitalinstrumenten sowie in bestimmten Fällen Zinsswaps, Währungsswaps und Zins-/Währungsswaps. Zum anderen werden die sonstigen Beteiligungen (grundsätzlich Anteile mit einer Beteiligungsquote von weniger als 20 %) an Personengesellschaften (Fremdkapitalinstrumente), Forderungen aus Kundenfinanzierung, deren Rückflüsse nicht nur Zins- und Tilgungszahlungen beinhalten, sowie finanzielle Vermögenswerte, die im Rahmen von vom Volkswagen Konzern beherrschten Spezialfonds gehalten werden, erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Die derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen (Derivate im Hedge Accounting) werden in Abhängigkeit des zu Grunde liegenden Grundgeschäfts entweder erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum Fair Value bewertet.

Zu den erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten gehören sonstige Beteiligungen (grundsätzlich Anteile mit einer Beteiligungsquote von weniger als 20 %) an Kapitalgesellschaften (Eigenkapitalinstrumente) und Aktien, für die der Volkswagen Konzern in der Regel das Wahlrecht zur erfolgsneutralen Bewertung zum Fair Value in Anspruch nimmt, sowie Wertpapiere (Fremdkapitalinstrumente), deren Zahlungsströme ausschließlich Zins- und Tilgungszahlungen umfassen und die im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten werden, dessen Zielsetzung sowohl in der Vereinnahmung der vertraglichen Zahlungsströme als auch in dem Verkauf finanzieller Vermögenswerte besteht. Im Rahmen der erfolgsneutralen Bewertung werden die Änderungen des Fair Value nach Berücksichtigung latenter Steuern im Eigenkapital erfasst. Im Falle von Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) werden Wertberichtigungen unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Die Ermittlung des Fair Value wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufe 2 und Stufe 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt.

## ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen von Finanzinstrumenten, aufgeteilt nach Buchwerten und Fair Values der Finanzinstrumente.

Der Fair Value der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Die für den Fair Value der Forderungen maßgeblichen Risikovariablen sind risikoadjustierte Zinssätze.

## ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 30. SEPTEMBER 2023

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	Fair Value	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 30.09.2023
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	11.475	11.475
Sonstige Beteiligungen	362	-	-	-	3.162	3.525
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	106	52.008	51.991	-	38.876	90.989
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.782	5.997	5.943	3.282	-	12.061
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	-	447	447
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	21.328	21.328	-	0	21.328
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	44.546	44.546	-	20.505	65.070
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.322	13.483	13.483	1.603	-	17.408
Ertragsteuerforderungen	-	0	0	-	1.751	1.751
Wertpapiere und Termingeldanlagen	25.608	270	270	-	-	25.878
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	45.662	45.662	-	-	45.662
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	43	43	-	284	327
<b>Langfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	-	119.961	116.811	-	5.023	124.984
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.548	2.409	2.294	3.517	-	7.474
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	-	103.090	103.090	-	1.057	104.147
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	30.028	30.028	-	-	30.028
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.075	11.931	11.931	1.382	-	14.388
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	6	6	-	786	792
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	27	27	-	124	152

## ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2022<sup>1</sup>

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2022
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	12.668	12.668
Sonstige Beteiligungen	342	–	–	–	3.147	3.489
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	178	51.557	50.721	–	35.209	86.944
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.735	5.626	5.533	3.471	–	13.832
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	394	394
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	18.533	18.533	–	0	18.534
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	41.644	41.644	–	19.881	61.549
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.845	11.032	11.032	1.270	–	15.148
Ertragsteuerforderungen	–	10	10	–	1.721	1.732
Wertpapiere und Termingeldanlagen	24.560	12.646	12.646	–	–	37.206
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	29.172	29.172	–	–	29.172
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	570	570	–	163	733
<b>Langfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	116.455	112.101	–	5.283	121.737
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.518	2.623	2.502	4.047	–	8.188
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	82.346	82.346	–	1.102	83.448
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	28.738	28.738	–	–	28.738
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.004	17.372	17.372	1.430	–	19.807
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	17	17	–	709	726
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	132	132	–	26	158

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

In der Klasse „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ werden insbesondere Anteile an At Equity bewerteten Beteiligungen, Anteile an verbundenen nicht konsolidierten Gesellschaften sowie Leasingforderungen erfasst.

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 59,4 Mrd. € (Vorjahr: 55,1 Mrd. €) und einen Fair Value von 58,5 Mrd. € (Vorjahr: 54,1 Mrd. €).

Folgende Tabellen zeigen eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden:

### ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	30.09.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige Beteiligungen	362	89	–	273
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	106	–	–	106
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.782	–	1.591	1.192
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	–	–	–
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	–	–	19
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.322	–	1.899	423
Wertpapiere und Termingeldanlagen	25.608	25.534	74	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.548	–	1.406	142
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.075	–	1.053	21

Mio. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige Beteiligungen	342	91	0	251
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	178	–	–	178
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.735	–	2.571	2.165
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	–	–	1
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	–	–	24
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.845	–	2.283	562
Wertpapiere und Termingeldanlagen	24.560	24.487	73	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.518	–	1.439	79
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.004	–	982	23

## DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	30.09.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.282	–	3.282	–
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.603	–	1.603	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	3.517	–	3.517	–
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.382	–	1.382	–

Mio. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.471	–	3.471	–
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.270	–	1.270	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	4.047	–	4.047	–
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.430	–	1.430	–

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven, Rohstoffpreise sowie Börsenkurse notierter Anteile verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle, Forderungen aus Kundenfinanzierung sowie Fahrzeugfinanzierungsprogramme gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zur Bewertung der Fahrzeugfinanzierungsprogramme wird insbesondere der entsprechende Fahrzeugpreis berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht der Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten in der Stufe 3:

### ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
<b>Stand am 01.01.2023</b>	<b>3.176</b>	<b>102</b>
Währungsänderungen	-5	2
Änderung Konsolidierungskreis	-6	-
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-719</b>	<b>92</b>
erfolgswirksam	-740	92
erfolgsneutral	21	-
Zugänge (Zukäufe)	119	-
Realisierungen	-301	-
Umgliederung in Stufe 2	-251	-32
<b>Stand am 30.09.2023</b>	<b>2.013</b>	<b>164</b>
<b>Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse</b>	<b>-740</b>	<b>-92</b>
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-737	-92
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-559	-72
Finanzergebnis	-3	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	8	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
<b>Stand am 01.01.2022</b>	<b>2.119</b>	<b>303</b>
Währungsänderungen	148	-6
Änderung Konsolidierungskreis	0	-
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>1.201</b>	<b>-79</b>
erfolgswirksam	1.179	-79
erfolgsneutral	22	-
Zugänge (Zukäufe)	74	-
Realisierungen	-268	-42
Umgliederung in Stufe 2	-479	-17
<b>Stand am 30.09.2022</b>	<b>2.795</b>	<b>158</b>
<b>Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse</b>	<b>1.179</b>	<b>79</b>
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.138	79
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden <sup>1</sup>	899	-32
Finanzergebnis	42	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Warentermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist.

Für den Fair Value der Warentermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalyse wird der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital dargestellt.

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Warentermingeschäfte zum 30. September 2023 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 214 Mio. € (Vorjahr: 285 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital würden sich darüber hinaus keine wesentlichen Effekte ergeben.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariablen ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern dargestellt.

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2023 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2023 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Restwertrisiken resultieren aus Absicherungsvereinbarungen mit dem Handel, wonach im Rahmen von Rückkaufverpflichtungen aus abgeschlossenen Leasingverträgen entstehende Ergebnisauswirkungen aus marktbedingten Schwankungen der Restwerte teilweise vom Volkswagen Konzern getragen werden.

Für den Fair Value der Optionen aus Restwertrisiken sind die Marktpreise von Gebrauchtwagen die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalyse werden die Auswirkungen von Änderungen der Gebrauchtwagenpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern quantifiziert.

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2023 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 495 Mio. € (Vorjahr: 454 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2023 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 526 Mio. € (Vorjahr: 489 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. September 2023 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. September 2023 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2023 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 10 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2023 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 10 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. September 2023 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 10 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 5 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 10 Mio. € (Vorjahr: 16 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 5 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) geringer ausgefallen.

## 12. Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt den Zahlungsmittelfluss im Volkswagen Konzern sowie in den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

Mio. €	30.09.2023	30.09.2022
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	45.662	32.896
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	42	165
Termingeldanlagen	–	–36
<b>Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung</b>	<b>45.704</b>	<b>33.025</b>

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2023	2022
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.000	1.262
Dividendenzahlungen	–11.677	–4.297
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–8	123
Aufnahmen von Anleihen	24.738	15.391
Tilgungen von Anleihen	–18.878	–20.745
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	17.418	–5.671
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	–872	–921
	<b>11.723</b>	<b>–14.858</b>

### 13. Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend wird jede Marke (Geschäftssegment) des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht aus den vier berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, die Produktion und den Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. Im Berichtssegment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erfolgt die Zusammenfassung der einzelnen Marken zu einem berichtspflichtigen Segment insbesondere aufgrund des hohen Maßes an technologischer und wirtschaftlicher Verzahnung im Produktionsverbund. Des Weiteren liegt eine Zusammenarbeit in zentralen Bereichen wie Einkauf, Forschung und Entwicklung oder Treasury vor.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Wie bei den Pkw-Marken besteht eine Zusammenarbeit in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt.

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet.

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing-, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote. In diesem Segment erfolgen Zusammenfassungen insbesondere unter Berücksichtigung der Vergleichbarkeit der Art der Dienstleistungen sowie der regulatorischen Rahmenbedingungen.

Die Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften wird direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet.

Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

Die Überleitungsrechnung beinhaltet Bereiche und sonstige Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen. Darin ist auch die nicht zugeordnete Konzernfinanzierung enthalten. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung.

Den Geschäftsbeziehungen zwischen den Gesellschaften der Segmente des Volkswagen Konzerns liegen grundsätzlich Preise zugrunde, die auch mit Dritten vereinbart werden.

**BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2023**

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	162.160	32.617	2.875	37.131	234.783	318	235.102
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	16.633	731	1	2.911	20.276	-20.276	–
Umsatzerlöse	178.793	33.349	2.876	40.042	255.059	-19.958	235.102
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	14.801	2.661	289	3.015	20.766	-4.525	16.241

**BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2022<sup>1</sup>**

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	140.455	27.086	2.516	32.514	202.571	314	202.885
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	12.335	878	1	2.180	15.394	-15.394	–
Umsatzerlöse	152.790	27.964	2.517	34.693	217.965	-15.080	202.885
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	14.532	956	207	4.171	19.866	-2.787	17.079

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

**ÜBERLEITUNGSRECHNUNG**

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2023	2022 <sup>1</sup>
<b>Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)</b>	<b>20.766</b>	<b>19.866</b>
Nicht zugeordnete Bereiche	94	36
Konzernfinanzierung	-12	-21
Konsolidierung/Holdingfunktion	-4.608	-2.802
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>16.241</b>	<b>17.079</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>1.459</b>	<b>-87</b>
<b>Konzernergebnis vor Steuern</b>	<b>17.700</b>	<b>16.992</b>

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

## 14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Die Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) hält die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG.

Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE, trotz der Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG, nicht die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

### **EINBRINGUNG DES OPERATIVEN HOLDING-GESCHÄFTSBETRIEBS DER PORSCHE SE**

Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG am 1. August 2012 wurden verschiedene, teilweise bereits durch die Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge bestehende Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns getroffen. Für detailliertere Informationen verweisen wir auf die Erläuterungen im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022.

Unter anderem wurde im Vertrag vom 12. Juli 2012 über die Einbringung des Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG vereinbart, dass die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freistellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten. Basierend auf dem Ergebnis der inhaltlich abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 ergibt sich für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von rund 0,2 Mrd. €, welcher im dritten Quartal 2023 als Sonstiger betrieblicher Aufwand im Konzernabschluss erfasst wurde. Der Anspruch wurde auf Basis der entsprechenden Regelungen in der Steuerklausel des Einbringungsvertrages geprüft und dem Grunde und der Höhe nach durch externe Prüfer bestätigt.

### **BÖRSENGANG DER PORSCHE AG**

Am 28. September 2022 hat Volkswagen 25 % der Vorzugsaktien (inklusive Mehrzuteilungen) ihrer Tochtergesellschaft Porsche AG bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem Folgetag an der Börse gehandelt. Grundlage für den Börsengang war eine umfassende Einigung über den Abschluss mehrerer Verträge zwischen Volkswagen und der Porsche SE. In diesem Zusammenhang haben beide Parteien auch vereinbart, dass die Porsche SE 25 % der Stammaktien an der Porsche AG zuzüglich einer Stammaktie von Volkswagen erwirbt. Siehe hierzu auch die Erläuterungen im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022.

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung einer Sonderdividende, was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd. € zum 31. Dezember 2022 führte. Auf die Porsche SE entfielen hiervon 3,1 Mrd. €.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich auf eine Aufrechnung der Verpflichtung gegenüber der Porsche SE auf Zahlung der Sonderdividende mit dem Anspruch der Volkswagen AG auf die Zahlung des noch ausstehenden Kaufpreises für die zweite Tranche der Stammaktien geeinigt. Die Kaufpreisforderung und die Dividendenverbindlichkeit wurden daher im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 saldiert ausgewiesen. Mit der Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen.

Im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG war die Volkswagen AG außerdem im Jahr 2022 Verpflichtungen im Hinblick auf Dividendenzahlungen der Porsche AG eingegangen. Die entsprechende Dividende wurde auf der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG am 28. Juni 2023 in gleichem Umfang beschlossen und am 3. Juli 2023 gezahlt. Davon entfielen 114 Mio. € auf die Porsche SE.

## WEITERE ANGABEN ÜBER DIE BEZIEHUNGEN ZU NAHESTEHENDEN PERSONEN UND UNTERNEHMEN NACH IAS 24

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. – 3. QUARTAL		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. – 3. QUARTAL	
	2023	2022	2023	2022
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	2	0	0
Aufsichtsräte	1	1	3	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.149	754	1.419	1.053
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	11.443	12.260	873	488
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	288	222	2.142	1.282
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	10	10	3	7

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2023	31.12.2022	30.09.2023	31.12.2022 <sup>1</sup>
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	1	209	136
Aufsichtsräte	0	0	210	276
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.591	1.346	2.023	1.865
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	15.390	14.046	3.140	2.740
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	759	625	6.411	1.096
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	3	255	1	1.127

<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 1.717 Mio. € (Vorjahr: 2.079 Mio. €) und an die Porsche SE gezahlte Dividenden in Höhe von 1.529 Mio. € (Vorjahr: 1.201 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 11.664 Mio. € (31. Dezember 2022: 10.350 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.015 Mio. € (31. Dezember 2022: 3.491 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 951 Mio. € (31. Dezember 2022: 727 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 210 Mio. € (31. Dezember 2022: 222 Mio. €).

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 19 Mio. € (Vorjahr: 46 Mio. €) wertberichtigt wurden. In den ersten drei Quartalen 2023 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 27 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 150 Mio. € (31. Dezember 2022: 296 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat von Januar bis September 2023 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 742 Mio. € (Vorjahr: 2.668 Mio. €) getätigt.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten beinhalten im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Neben den Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen aus einem Batteriebeschaffungsvertrag zwischen der Northvolt Batteries North America, Inc., Montréal/Kanada und Navistar, Inc., Lisle, Illinois/USA in Höhe von rund 5 Mrd. €.

Die Transaktionen mit nahestehenden Personen erfolgen regelmäßig unter marktüblichen Konditionen. Diese beinhalten teilweise auch Eigentumsvorbehalte.

## 15. Rechtsstreitigkeiten

### DIESELTHEMATIK

#### 1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führte Ermittlungen wegen des Verdachts des Betrugs im Zusammenhang mit Motoren des Typs EA 288. Das Verfahren gegen die beschuldigten Mitarbeiter sowie die Volkswagen AG wurde Ende 2022 beziehungsweise Anfang 2023 gegen drei Beschuldigte gegen Zahlung einer Geldauflage endgültig und gegen vier Beschuldigte vorläufig eingestellt.

Das Landgericht München II hat in dem im Juni 2020 eröffneten Strafverfahren unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren Ende Juni 2023 ein Urteil erlassen. Ein ehemaliger Vorstandsvorsitzender der AUDI AG und die weiteren beiden Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde, verurteilt. Als Bewährungsauflagen wurden jeweils unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Das Urteil ist derzeit noch nicht rechtskräftig, alle drei Angeklagten sowie die Staatsanwaltschaft haben Revision eingelegt. Gegen einen weiteren ehemals Angeklagten hat das Landgericht München II das Verfahren im April 2023 gegen Geldauflage eingestellt.

Das Verwaltungsgericht Schleswig hatte Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erstinstanzlich stattgegeben und den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus aufgehoben, soweit dieser das Thermofenster, die Höhenkorrektur und die Taxischaltung als zulässige Abschalteinrichtungen einstufte. Beim sogenannten Thermofenster handelt es sich um eine temperaturabhängige Abgasrückführung. Mit Höhenkorrektur wird eine höhenabhängige Abgasrückführung bezeichnet. Unter Taxischaltung ist eine von der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung zu verstehen. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA haben Ende April 2023 Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig eingelegt. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Die DUH hat beim Verwaltungsgericht Schleswig zwei weitere Klagen eingereicht. Die erste Klage richtet sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche, die zweite Klage richtet sich gegen sämtliche EURO-5 und EURO-6b/c Dieselfahrzeuge des Konzerns.

#### 2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In Brasilien hat das Berufungsgericht in der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge betrifft, im Juni 2023 das Rechtsmittel der Klägerin gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 zurückgewiesen.

In den Niederlanden hat die Diesel Emissions Justice Foundation ihre Berufung gegen das Zwischenurteil aus März 2022 in dem auf Zahlung von Schadensersatz gerichteten Sammelklageverfahren ausschließlich auf die Anwendbarkeit des neuen Sammelklageregimes beschränkt, sodass die Entscheidung des Gerichts in Amsterdam in Bezug auf seine Unzuständigkeit für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande final und bindend ist.

In Portugal hat der Supreme Court im Juli 2023 die Sammelklage mangels Klagebefugnis der klagenden Verbraucherorganisation als unzulässig abgewiesen. Das Urteil ist seit September 2023 rechtskräftig.

Der Bundesgerichtshof (BGH) hat Ende Juni 2023 Urteile in Verfahren gegen die Volkswagen AG und AUDI AG verkündet, in denen es um die Umsetzung der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) zu möglichen Ansprüchen von Käufern aus dem europäischen Typgenehmigungsrecht in deutsches Recht geht. Der BGH entschied, dass Klägern beim fahrlässigen Einsatz einer unzulässigen Abschalteinrichtung ein Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens von 5 % bis 15 % des Kaufpreises grundsätzlich zusteht. Ob dieser Anspruch im Einzelfall vorliegt, müssen die Berufungsgerichte klären. Der BGH führte aus, dass ohne Bedeutung sei, ob die Grenzwerte im NEFZ-Testverfahren auch bei veränderter Funktion eingehalten würden. Nach dem BGH entfällt die Haftung, wenn den Hersteller kein Verschulden trifft, etwa weil die zuständige Behörde die Abschalteinrichtung in ihrer konkreten Ausgestaltung und unter Berücksichtigung festgestellter

Kombinationen von Abschaltvorrichtungen genehmigt hat oder auf Nachfrage genehmigt hätte. Im Falle eines grundsätzlichen Anspruchs auf Ersatz des Differenzschadens muss sich der Käufer zudem Nutzungsvorteile und den Wert des Fahrzeugs anrechnen lassen, soweit diese den geminderten Wert des Fahrzeugs übersteigen. Auch ein durchgeführtes Softwareupdate kann schadensmindernd zu berücksichtigen sein.

### 3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Im Kapitalanleger-Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat das Gericht im März 2023 einen Hinweisbeschluss erlassen und in Anbetracht der unabsehbar langen weiteren Verfahrensdauer angeordnet, dass die Parteien jeweils ihre Bereitschaft zum Eintritt in außergerichtliche Vergleichsverhandlungen prüfen. Die Volkswagen AG hat unbeschadet ihres Rechtsstandpunkts signalisiert, dass sie bereit sei, über den Vorschlag des Oberlandesgerichts Braunschweig nachzudenken. Im Juli 2023 hat das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss erlassen und die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden angeordnet. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der, nach dem Erkenntnisstand der Volkswagen AG fehlenden, Kenntnis des Konzernvorstands, einzelner Konzernvorstandsmitglieder und/oder einzelner Mitglieder der Ad-hoc-Clearingstelle der Volkswagen AG über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Umschalteinrichtungen in Fahrzeugen der Volkswagen AG sowie die Vorstellungen dieses Personenkreises über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen. Die Vernehmungen haben im September 2023 begonnen. Mehrere Zeugen haben ein angebliches Zeugnisverweigerungsrecht geltend gemacht. Das Oberlandesgericht Braunschweig wird darüber entscheiden, ob und inwieweit den Zeugen dieses tatsächlich zusteht.

Im Musterverfahren gegen die Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE), an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist, hat das Oberlandesgericht Stuttgart Ende März 2023 einen Musterentscheid erlassen. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des gegenwärtigen Stands des Prozessinhalts in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle ausgesetzten Anlegerklagen gegen die Porsche SE abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid haben die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde zum BGH eingelegt. Die Volkswagen AG ist der Rechtsbeschwerde der Porsche SE als Streithelferin beigetreten.

### 4. Sonderprüfung

Nachdem das Bundesverfassungsgericht mit im November 2022 bekanntgegebenen Beschlüssen den beiden Verfassungsbeschwerden der Volkswagen AG gegen die Anordnung einer Sonderprüfung beziehungsweise den Austausch des Sonderprüfers stattgegeben und die Verfahren an das Oberlandesgericht Celle zurückverwiesen hatte, hat das Oberlandesgericht Celle im Verfahren über die Anordnung einer Sonderprüfung einen umfassenden Beweisbeschluss angeordnet. Das Verfahren über den Austausch des Sonderprüfers wurde bis zum Abschluss der Beweiserhebung im ersten Verfahren ausgesetzt. Das beim Landgericht Hannover anhängige Sonderprüfungsverfahren, das bis zu den Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts ruhend gestellt war, wurde zwischenzeitlich wieder aufgenommen. Gegenstand dieses Verfahrens ist ebenfalls ein Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG zur Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik.

## WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Die Koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC hat im April 2023 auf der Grundlage des EU-Sachverhalts die im Februar 2023 in ihrer Pressemitteilung angekündigte Bußgeldentscheidung bekanntgegeben. Wie angekündigt wurde gegen die Volkswagen AG kein Bußgeld verhängt und ist die Porsche AG nicht von der Entscheidung betroffen. Gegen die AUDI AG wurde ein Bußgeld von umgerechnet knapp 3 Mio. € verhängt. Die AUDI AG und die Volkswagen AG haben vor dem zuständigen Gericht in Seoul/Korea Rechtsmittel gegen die Entscheidung eingelegt.

Die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) hat im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil aus Februar 2023 eingelegt, mit dem einer Klage („judicial review“) der Volkswagen AG stattgegeben wurde. Gegenstand der Klage sind nach Auffassung der Volkswagen AG kompetenzüberschreitende Auskunftsverlangen der CMA gegenüber der Volkswagen AG im Zusammenhang mit einer Untersuchung der CMA mit Bezug zur Volkswagen Group UK. Die Volkswagen AG prüft unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Die beiden von Greenpeace begleiteten Klagen gegen die Volkswagen AG, durch welche die Volkswagen AG dazu verpflichtet werden sollte, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren sowie zusätzlich so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures auszuüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden, wurden im Februar 2023 vom Landgericht Braunschweig und vom Landgericht Detmold abgewiesen. Die Kläger haben im März 2023 beim Oberlandesgericht Braunschweig und im April 2023 beim Oberlandesgericht Hamm Berufung gegen die klageabweisenden Urteile eingelegt.

In Russland machte Automobile Plant „GAZ“ LLC (GAZ) in mehreren Gerichtsverfahren unter anderem gegenüber der Volkswagen AG angebliche Schadensersatzforderungen in Höhe von insgesamt rund 44 Mrd. Russische Rubel geltend. Von GAZ in diesem Zusammenhang beantragte und zunächst teilweise verhängte Sicherungsmaßnahmen auf die Gesellschaftsanteile an der Volkswagen Group Rus OOO (VGR) sowie das bewegliche und unbewegliche Vermögen der VGR wurden zwischenzeitlich gerichtlich abgelehnt beziehungsweise aufgehoben. Gegen die Ablehnung beziehungsweise Aufhebung der Sicherungsmaßnahmen in Bezug auf das bewegliche und unbewegliche Vermögen der VGR hat GAZ Rechtsmittel eingelegt, das zwischenzeitlich in der zweiten Instanz abgewiesen wurde. Im Mai 2023 hat die Volkswagen AG den Verkauf ihrer Anteile an der VGR und ihren lokalen Tochtergesellschaften an die Art-Finance LLC abgeschlossen und das Eigentum an den Anteilen der VGR und ihrer lokalen Tochtergesellschaften mit Registrierung der Transaktion auf die Käuferin übertragen. Im Juni 2023 wurde die VGR in AGR LLC umbenannt. In Erfüllung eines vom Gericht bestätigten Vergleichs hat GAZ im ersten Klageverfahren zwischenzeitlich die Klage zurückgenommen und das Verfahren damit beendet. Im zweiten Klageverfahren verteidigt sich die allein verklagte Volkswagen AG weiter.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Rechtsrisiken werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2023 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2022 keine wesentlichen Änderungen.

## 16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Geschäftsbericht 2022 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich zum 30. September 2023 keine wesentlichen Veränderungen.

## 17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2022 um 4,3 Mrd. € auf 39,7 Mrd. € erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung des Bestellobligos für Sachanlagen.

## Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Am 27. September 2023 haben die Gesellschafter AUDI AG, Ingolstadt, Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking/China und China FAW Corporation Limited, Changchun/China Änderungen der Articles of Association der Audi FAW NEV Co., Ltd., Changchun/China mit Wirkung zum 1. Oktober 2023 beschlossen. Informationen zu einer möglichen kartellbehördlichen Zustimmung in China stehen aus. Die Änderungen führen bei unveränderten Beteiligungsverhältnissen zu einem Kontrollverlust des Volkswagen Konzerns über die Gesellschaft und damit zu deren Entkonsolidierung. Künftig besteht gemeinsame Kontrolle im Sinne des IFRS 11. Die Beteiligung an der Audi FAW NEV Co. wird in Folge als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Als Konsequenz der geänderten Einbeziehungsart reduziert sich der bisher gezeigte Zahlungsmittelbestand um einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag. Darüber hinaus werden sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns ergeben.

Wolfsburg, 24. Oktober 2023

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

# Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung, verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung, sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar 2023 bis 30. September 2023, die Bestandteile des unterjährigen Finanzberichts nach § 115 Abs. 7 i.V.m. Abs. 2 Nr. 1 und 2 und Abs. 3 und 4 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und des Konzern-Zwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Hannover, 25. Oktober 2023

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer  
Wirtschaftsprüfer

Matischiok  
Wirtschaftsprüfer

# Glossar

## Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

### Hybridanleihe

Die von Volkswagen begebenen Hybridanleihen werden vollständig dem Eigenkapital zugerechnet. Während der unbegrenzten Laufzeit stehen der Emittentin zu bestimmten Terminen Kündigungsrechte zu. Die Zinsausstattung ist bis zur ersten Kündigungsmöglichkeit fixiert und variiert später nach Maßgabe der Anleihebedingungen.

### Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)

Baukastensystem für die Herstellung von Elektroautos. Der MEB legt die Parameter für Achsen, Antriebe, Hochvolt-Batterien, Radstände und Gewichtsverhältnisse fest, damit ein Fahrzeug optimal die Anforderungen der Elektromobilität erfüllt. Im Jahr 2020 startete die Produktion der ersten Fahrzeuge auf Basis des MEB in Serie.

### Plug-in-Hybrid

Leistungsstufe von Hybridfahrzeugen. Plug-in-Hybrid Electric Vehicles (PHEVs) besitzen eine größere Batterie mit entsprechend hoher Kapazität, die sowohl über den Verbrennungsmotor oder das Bremsen als auch über die Steckdose geladen werden kann. Dadurch erhöht sich die Reichweite des Fahrzeugs.

### Aktivierungsquote

Die Aktivierungsquote ist als Relation aus den aktivierten Entwicklungskosten und den gesamten Kosten für Forschung und Entwicklung im Konzernbereich Automobile definiert. Sie stellt den Anteil der gesamten Primärausgaben für Forschung und Entwicklung dar, welcher aktivierungspflichtig ist.

### Bruttomarge

Mit der Bruttomarge wird der prozentuale Anteil des Bruttoergebnisses an den Umsatzerlösen innerhalb einer Periode ermittelt. Die Bruttomarge gibt Auskunft über die Profitabilität nach Kosten des Umsatzes.

### Eigenkapitalquote

Die Eigenkapitalquote gibt den prozentualen Anteil des Eigenkapitals am Gesamtkapital zu einem Stichtag an. Diese Quote ist ein Indikator für die Stabilität und Kapitalkraft des Unternehmens und zeigt den Grad der finanziellen Unabhängigkeit.

### Forschungs- und Entwicklungskostenquote

Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) im Konzernbereich Automobile setzt die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten in Relation zu den Umsatzerlösen. Die Forschungs- und Entwicklungskosten umfassen die Aufwendungen von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der umweltfreundlichen Ausrichtung unseres Produktportfolios. Die F&E-Quote belegt die Anstrengungen für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens: die auf nachhaltiges Wachstum ausgerichtete Zielsetzung einer wettbewerbsfähigen Ertragskraft.

### Netto-Cashflow

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile zeigt den Mittelüberschuss aus dem laufenden Geschäft, der zum Beispiel für Dividendenzahlungen zur Verfügung steht. Er ergibt sich aus dem Cashflow des laufenden Geschäfts abzüglich der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts.

### Nettoliquidität

Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile bildet den nicht durch Kreditstand finanzierten Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen ab. Zur Absicherung der Geschäftstätigkeit haben wir das strategische Ziel formuliert, dass die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile rund 10% der Umsatzerlöse des Konzerns beträgt.

### Operatives Ergebnis

Die Umsatzerlöse, in denen die Geschäftsentwicklung unserer At-equity-konsolidierten chinesischen Joint Ventures nicht enthalten ist, sind das finanzielle Abbild unseres Markterfolgs. Nach Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes ist das Operative Ergebnis Ausdruck der originären Unternehmenstätigkeit und zeigt den wirtschaftlichen Erfolg des Kerngeschäfts.

### Operative Umsatzrendite

Die operative Umsatzrendite ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis zu Umsatzerlösen.

### Sachinvestitionsquote

Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile bringt gleichermaßen unsere Innovationskraft und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit zum Ausdruck. Bei ihrer Berechnung werden die Investitionen – im Wesentlichen für die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette, für umweltfreundliche Aggregate sowie für die Anpassung der Produktionskapazitäten und Verbesserung der Fertigungsprozesse – ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

### Umsatzrendite vor Steuern

Als Umsatzrendite ist das in Prozent ausgedrückte Verhältnis von Gewinn vor Steuern und Umsatzerlösen innerhalb einer Periode definiert. Sie zeigt die Höhe des je Umsatzeinheit erwirtschafteten Gewinns. Die Umsatzrendite gibt Auskunft über die Profitabilität der gesamten Geschäftstätigkeit vor Abzug von Steuern vom Einkommen und vom Ertrag.

# Impressum

## HERAUSGEBER

Volkswagen AG  
Konzernfinanzpublizität  
Brieffach 1848  
38436 Wolfsburg  
Deutschland  
Telefon +49 (0) 5361 9-0  
Fax +49 (0) 5361 9-28282

## INVESTOR RELATIONS

Volkswagen AG  
Investor Relations  
Brieffach 1849  
38436 Wolfsburg  
Deutschland  
E-Mail [investor.relations@volkswagen.de](mailto:investor.relations@volkswagen.de)  
Internet <https://www.volkswagen-group.com/de/investoren-15766>

## FINANZKALENDER

---

### 12. März 2024

Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

---

### 30. April 2024

Zwischenbericht Januar – März 2024

---

### 29. Mai 2024

Hauptversammlung der Volkswagen AG

---

### 1. August 2024

Halbjahresfinanzbericht 2024

---

### 30. Oktober 2024

Zwischenbericht Januar – September 2024

---

Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung keine geschlechterspezifischen Formulierungen verwenden. Die gewählte Form steht stellvertretend für alle Geschlechter.

Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor.

Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:  
[www.volkswagen-group.com/de/investoren-15766](http://www.volkswagen-group.com/de/investoren-15766)

358.809.621.00

