



Halbjahres- finanzbericht

JANUAR – JUNI 2021

- 1 Wesentliche Fakten
- 2 Wichtige Ereignisse

- 7 Volkswagen Aktie
- 8 Geschäftsverlauf
- 17 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 24 Ausblick

- 29 Gewinn- und Verlustrechnung
- 30 Gesamtergebnisrechnung
- 33 Bilanz
- 34 Eigenkapitalentwicklung
- 36 Kapitalflussrechnung
- 37 Anhang
- 58 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 59 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	2. QUARTAL			1. HALBJAHR		
	2021	2020	%	2021	2020	%
Mengendaten¹ in Tsd.						
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	2.546	1.887	+ 34,9	4.978	3.893	+ 27,9
Absatz (Fahrzeuge)	2.326	1.799	+ 29,3	4.660	3.736	+ 24,7
Produktion (Fahrzeuge)	2.194	1.665	+ 31,7	4.512	3.662	+ 23,2
Belegschaft (am 30.06.2021/31.12.2020)				660,0	662,6	-0,4
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €						
Umsatzerlöse	67.293	41.076	+ 63,8	129.669	96.131	+ 34,9
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	6.546	-2.394	x	11.358	-803	x
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	9,7	-5,8		8,8	-0,8	
Sondereinflüsse	-	-	x	-	-687	x
Operatives Ergebnis	6.546	-2.394	x	11.358	-1.490	x
Operative Umsatzrendite (%)	9,7	-5,8		8,8	-1,5	
Ergebnis vor Steuern	6.690	-2.034	x	11.153	-1.352	x
Umsatzrendite vor Steuern (%)	9,9	-5,0		8,6	-1,4	
Ergebnis nach Steuern	5.040	-1.536	x	8.454	-1.019	x
Konzernbereich Automobile²						
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.774	3.132	+ 20,5	7.735	6.695	+ 15,5
F&E-Quote (%)	6,8	9,7		7,2	8,7	
Cash-flow laufendes Geschäft	10.197	1.464	x	19.088	3.009	x
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	4.711	3.751	+ 25,6	8.897	7.815	+ 13,8
davon: Sachinvestitionen	1.853	2.042	-9,3	3.777	4.130	-8,5
Sachinvestitionsquote (%)	3,3	6,3		3,5	5,4	
Netto-Cash-flow	5.486	-2.288	x	10.191	-4.806	x
Netto-Liquidität am 30.06.				35.048	18.663	+ 87,8

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

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

3 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 2. Quartal 456 (-547) Mio. €, 1. Halbjahr 7.359 (6.903) Mio. €.

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 liegen mit 5,0 Mio. Fahrzeugen um 27,9% über dem pandemiebedingt niedrigen Vorjahreswert; Zuwächse in allen Regionen, höhere Nachfrage vor allem in Europa sowie in Nord- und Südamerika; Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge fast verdreifacht**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns übertreffen mit 129,7 Mrd. € den Vorjahreswert um 34,9%**
- > **Operatives Ergebnis steigt um 12,8 Mrd. € auf 11,4 Mrd. €; Volumen-, Mix- und Preisverbesserungen sowie positive Effekte aus der Fair-Value-Bewertung auf Rohstoffsicherungen; Einmalaufwendungen für Restrukturierungen in Höhe von 0,7 Mrd. €**
- > **Ergebnis vor Steuern auf 11,2 (-1,4) Mrd. € verbessert**
- > **Netto-Cash-flow des Automobilbereichs entwickelt sich vor allem ergebnisbedingt mit 10,2 (-4,8) Mrd. € sehr positiv; Sachinvestitionsquote beträgt 3,5 (5,4)%**
- > **Netto-Liquidität im Automobilbereich beläuft sich auf 35,0 Mrd. €; Dividendenzahlung in Höhe von 2,4 Mrd. € im Juli**
- > **Begeisternde Produkte:**
 - **Volkswagen Pkw erweitert die vollelektrische ID.-Familie um den sportlichen ID.4 GTX mit Allradantrieb und stellt den überarbeiteten Polo vor**
 - **Audi setzt mit dem kompakten Q4 e-tron seine Elektrifizierungsoffensive fort**
 - **Bei ŠKODA geht der neue Fabia auf Basis des MQB an den Start**
 - **SEAT stellt die überarbeiteten Modelle Ibiza und Arona vor**
 - **Bentley beeindruckt mit dem offenen Continental GT Speed Convertible**
 - **Porsche präsentiert die neue Version des Hochleistungssportlers 911 GT3**
 - **Lamborghini zeigt den Huracan STO erstmals in China**
 - **Volkswagen Nutzfahrzeuge feiert die Weltpremiere des neuen Multivan**
 - **Scania R 410 ist der „Green Truck 2021“**

Wichtige Ereignisse

COVID-19-PANDEMIE

Ende 2019 wurden in China erste Fälle einer Atemwegserkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 traten auch Infektionen außerhalb Chinas auf. Die Zahl der infizierten Personen entwickelte sich im Verlauf des Jahres 2020, zeitlich und regional unterschiedlich, sehr dynamisch. Weltweit wurden auf nationaler Ebene und mit spezifischer Intensität Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffen und angepasst, ohne letztlich die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 unter Kontrolle bringen zu können. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa und auch in anderen Regionen Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet und konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den Beeinträchtigungen infolge der Covid-19-Pandemie entgegenzuwirken. Über das gesamte Jahr 2020 hinweg brachte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich.

Auch im ersten Quartal 2021 setzte sich das überwiegend dynamische Infektionsgeschehen vielerorts fort. Damit einhergehend hielten die Beeinträchtigungen – wie Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen oder Einschränkungen der Geschäftstätigkeit – in weiten Teilen der Welt an. Mit zunehmender Verfügbarkeit von Testkapazitäten und Impfstoffen haben einzelne Länder weitergehende Öffnungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zugelassen. Insbesondere in China haben die ergriffenen Maßnahmen zu einer Rücknahme der Einschränkungen geführt. Im zweiten Quartal 2021 waren im überwiegenden Teil der Welt die Neuinfektionen rückläufig, was zu weiteren Lockerungen der zur Eindämmung der Pandemie getroffenen Maßnahmen führte. In einzelnen Ländern in Süd- und Mittelamerika, Asien sowie Europa war jedoch ein erneuter Anstieg der Infektionszahlen zu verzeichnen, der vor allem auf neue Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2 zurückzuführen war. In der Folge traten situationsbezogenen Einschränkungen wieder in Kraft.

NEUE PRODUKTE UND TECHNOLOGIEN VORGESTELLT

Auch im zweiten Quartal 2021 stellten der Volkswagen Konzern und seine Marken neue Fahrzeuge und Technologien vor. Pandemiebedingt wurden dafür größtenteils weiterhin Online-Präsentationen genutzt.

Auto Shanghai 2021

Die Marke Volkswagen Pkw präsentierte auf der Auto Shanghai 2021 zahlreiche neue Fahrzeuge. Mit dem Debüt der voll-elektrisch angetriebenen Modelle ID.6 X und ID.6 CROZZ hebt

Volkswagen seine Elektrifizierungsoffensive auf eine neue Stufe: Der Flaggschiff-SUV der ID-Familie basiert auf dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) und wurde exklusiv für den chinesischen Markt entwickelt. Das ausdrucksstarke, aerodynamische und moderne Exterieur wird mit leuchtenden Logos an Front und Heck ergänzt und macht den ID.6 X und ID.6 CROZZ auf der Straße unverkennbar. Das intuitiv und leicht zu bedienende Human Machine Interface erleichtert Fahrten dank aktueller Technologien wie dem Augmented Reality Head-up-Display oder dem Volkswagen ID. Light; ein Leuchtband, das visuell mit dem Fahrer kommuniziert und ihn zum Beispiel auf eine anstehende Abzweigung hinweist. Zahlreiche Fahrerassistenzsysteme sorgen für weiteren Komfort und Sicherheit. Das Fahrzeug ist wahlweise mit sechs oder sieben Sitzen sowie mit zwei Batterievarianten erhältlich. Die SUVs Teramont und Teramont X wurden mit einem frischen Design und neuester Technologie aufgewertet. Der Full-Size-Siebensitzer Teramont präsentiert sich mit überarbeiteten Front- und Heckstoßfängern und neuen Leuchten, die seinen kraftvollen und ausdrucksstarken Charakter unterstreichen. Das Schwestermodell Teramont X ist sportlicher denn je und mit einem speziellen R-Line-Styling inklusive einer geänderten Frontpartie mit eingebetteten, schwarzen Hochglanzzierleisten, einem niedrigeren Spoiler und einem speziellen Heckstoßfänger ausgestattet. Beide Modelle verfügen über eine umfassende Touch-Bedienung und die neueste Generation an Fahrerassistenzsystemen. Sie sind wahlweise mit einem effizienten 2,0 l Turbomotor mit 137 kW (186 PS) oder leistungsstarken 162 kW (220 PS) ausgestattet. Mit dem Talagon baut Volkswagen seine SUV-Offensive in China aus und eröffnet ein neues Segment zwischen SUV und Großraumlimousine. Er verfügt über einen Radstand von 2.980 mm und ist als Sechser- oder Siebensitzer erhältlich. Der Talagon basiert auf dem Modularen Querbaukasten (MQB) und hat die neueste Hard- und Software für ein möglichst benutzerfreundliches Fahrerlebnis an Bord. Das moderne Exterieur besticht durch ein Lichtpaket mit beleuchteten Türgriffen und Leisten sowie dem beleuchteten Logo am Heck. Im Innenraum fällt das Innovision Cockpit im freischwebenden Design auf. Als Topantrieb steht ein 2,5 l V6-Motor mit Allradantrieb und 218 kW (296 PS) zur Verfügung. Abgerundet wurde der Messeauftritt von Volkswagen Pkw mit der Präsentation des speziell für den chinesischen Markt angepassten Golf GTI, der bisher in China nicht erhältlich war.

Die Marke Audi ging auf der Auto Shanghai 2021 mit gleich vier Weltpremieren an den Start: Das Showcar Audi A6 e-tron concept zeigt zum ersten Mal, wie ein Elektroauto auf der Premium Plattform Elektrik (PPE) aussehen kann. Das 4,96 m lange, dynamische Sportback-Modell bietet dank der

100 kWh Batterie eine Reichweite von mehr als 700 km. Die 800 Volt Technologie an Bord ermöglicht besonders schnelles Laden – gerade einmal 10 min dauert es, unter idealen Bedingungen Energie für 300 km nachzuladen. Mit dem in Shanghai vorgestellten neuen Audi Q5L komplettiert die Marke die Produktaufwertung der Baureihe nun auch in der Version mit langem Radstand. Die komplett neu entworfene Limousine Audi A7L, gefertigt in China und dem chinesischen Markt vorbehalten, verbindet die sportlichen Gene des A7 Sportback mit der repräsentativen Eleganz einer großen Limousine. Innovative Technologien wie die Luftfederung Adaptive Air Suspension, die Hinterradlenkung und der permanente Allradantrieb quattro zeichnen den Audi A7L aus. Noch in Tarnfolie gehüllt, zeigte Audi in Shanghai die Studie Audi concept Shanghai. Die Serienversion des 4,87 m langen und rein elektrisch angetriebenen SUVs soll in der zweiten Jahreshälfte 2021 vorgestellt werden.

Lamborghini feierte auf der Auto Shanghai 2021 drei Premieren, welche die Leidenschaft und Rennsport-DNA der italienischen Supersportwagenmarke unterstreichen: Der auf 40 Exemplare limitierte Rennwagen Essenza SCV12 mit V12-Saugmotor und 611 kW (830 PS) feierte sein weltweites Debüt. Dazu gesellte sich der straßenzugelassene Rennwagen Huracán STO, der sein China-Debüt gab. Mit seinem leistungsstarken V10-Saugmotor mit 471 kW (640 PS) absolviert er den Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 3,0 sec, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 310 km/h erreicht. Zudem wurde der Huracán EVO Fluo Capsule zum ersten Mal im asiatisch-pazifischen Raum vorgestellt. Der Supersportler bietet durch eine gewagte und zugleich elegante Kombination von heller, kräftiger Außenlackierung mit komplementären Farb- und Ausstattungsoptionen im Innenraum besondere Möglichkeiten zur Individualisierung.

Weitere Fahrzeugneuheiten

Im Rahmen einer digitalen Weltpremiere hat die Marke Volkswagen Pkw im April 2021 ihr erstes vollelektrisches High-Performance Modell vorgestellt: den ID.4 GTX. Die neue Produktmarke GTX soll die Welt der elektrischen Mobilität mit neuer, intelligenter Sportlichkeit aufladen. Das Design des ID.4 GTX unterstreicht seinen besonderen Charakter; eine Kombination aus Fahrspaß und robustem Look. Der bekannte Lichtstreifen des ID.4 wurde mit kraftvollen und dynamischen Bestandteilen kombiniert. Wabenelemente, die das Tagfahrlicht bilden, stellen eine Verbindung zum Golf GTI her. Blickfang am Heck sind neben dem neu gestalteten Stoßfänger die 3D-LED-Rückleuchten, deren Bremslichter wie ein X geformt sind. Der ID.4 GTX hat als erstes Modell auf Basis des MEB einen Dualmotor-Allradantrieb. Je eine E-Maschine an Hinter- und Vorderachse stellen gemeinsam eine elektrische Leistung von 220 kW (299 PS) zur Verfügung. Die Marke stellte im April zudem die neue Generation des Polo vor. Als Highlight ist der kompakte Bestseller nun serienmäßig mit einer digitalen Cockpit-Landschaft erhältlich: Alle fahrrelevanten Informationen liegen auf einer Sichtachse, da die digitale Instrumententafel und das Infotainmentsystem zu einer intuitiv nutzbaren Einheit verschmelzen. Mit einer

konsequenten serienmäßigen Vernetzung von Information, Kommunikation und Entertainment setzt der Polo neue Maßstäbe in seiner Klasse. Er ist neben einer Basisversion in den Ausstattungslinien Life, Style und R-Line sowie als Sondermodell Fresh und als dynamischer Polo GTI mit 152 kW (207 PS) erhältlich. Im Mai feierte die Marke Volkswagen Pkw das Debüt des neuen Tiguan Allspace. Neben einem überarbeiteten Exterieur erhält die Langversion technische Updates: Neue Bedien- und Assistenzsysteme sorgen für noch mehr Komfort und über das Infotainmentsystem bekommt der Tiguan Allspace eine Vielzahl von onlinebasierten Diensten und Funktionen an Bord. Mit einem Kofferraumvolumen von bis zu 1.920 l sowie der optionalen dritten Sitzreihe bietet er noch mehr Raum für Passagiere und Gepäck.

Die Marke Audi setzte im zweiten Quartal 2021 ihre Elektrifizierungsoffensive konsequent fort und feierte die digitalen Weltpremieren des Q4 e-tron und des Q4 Sportback e-tron. Die vollelektrischen Modelle stehen für den Einstieg der Marke in die Premium-E-Mobilität im Kompaktsegment. Sie zeichnen sich durch das für Audi typische Design aus, das Sportlichkeit und Progressivität vereint. Der Innenraum mit seinem beeindruckenden Platzangebot bietet optional ein großes Augmented Reality Head-Up-Display für ein innovatives Fahrerlebnis. Drei Antriebsvarianten bilden das Angebot an Motoren, an dessen Spitze ein quattro Modell mit 220 kW (299 PS) Maximalleistung steht. Der Q4 e-tron bietet eine Reichweite von bis zu 520 km. Dank einer Ladeleistung von maximal 125 kW kann er unter idealen Bedingungen in rund 10 min Strom für etwa 130 km laden.

ŠKODA stellte im zweiten Quartal die vierte Generation des Fabia vor. Der erfolgreiche Kleinwagen basiert erstmals auf dem MQB des Volkswagen Konzerns und verfügt über ein emotionales Design, ein für seine Klasse überdurchschnittliches Platzangebot, verbesserten Komfort, neue Infotainmentfunktionen und zahlreiche neue Sicherheits- und Assistenzsysteme. Klassische Markeneigenschaften wie das gute Preis-Wert-Verhältnis, die hohe Funktionalität sowie die zahlreichen Simply-Clever-Ideen runden den neuen Fabia ab. Darüber hinaus stellte ŠKODA den überarbeiteten Kodiaq vor. Das emotionale Design des sehr erfolgreichen und auf Wunsch siebensitzigen SUVs wurde gezielt weiterentwickelt und aerodynamisch optimiert. Erstmals sind im Kodiaq nun auch innovative LED-Matrixscheinwerfer erhältlich. Das sportliche Topmodell der Baureihe, der Kodiaq RS, erhält neben dem optischen Feinschliff einen neuen, leistungsstärkeren TSI-Motor mit 180 kW (245 PS).

Auch die Marke SEAT hat ihre Modellapalette überarbeitet und stellte im zweiten Quartal neue Versionen des Arona und des Ibiza vor. Das Design-Update des SUVs Arona bringt seinen Offroad-Charakter noch besser zur Geltung. Der erfolgreiche Kleinwagen Ibiza ist jetzt serienmäßig mit Eco-LED-Scheinwerfern unterwegs. Beide Fahrzeuge punkten mit einem modernen und digitalen Interieur mit größerem Infotainmentsystem, einer verbesserten Spracherkennung und neuen Konnektivitätslösungen. Zudem stehen weitere Fahrerassistenzsysteme und ein breites Spektrum an effizienten Motoren zur Verfügung.

Bentley feierte im April das Debüt des stärksten Cabriolets der Continental GT-Modellreihe: Der Continental GT Speed Convertible bietet mit seinem technisch hochmodernen Fahrwerk Souveränität durch verbesserte Traktion und Präzision. Die Allradlenkung und das elektronisch gesteuerte Heckdifferenzial optimieren die Agilität und Stabilität des Fahrzeugs. Seine neuen Carbon-Keramik-Bremsen sorgen für starke Bremskraft. Der technisch überarbeitete 6,0 l W12-Motor liefert 485 kW (659 PS) und ermöglicht den Spurt von 0 auf 100 km/h in 3,7 sec, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 335 km/h. Mit dem Bentayga S stellte Bentley zudem das sportlichste Modell seiner SUV-Baureihe vor. Der 4,0 l V8-Motor mit Doppelturboaufladung und 404 kW (550 PS) sorgt zusammen mit einer optimierten Sportfahrwerksabstimmung für mehr Agilität und Dynamik. Athletische Designmerkmale, dunkel getönte Scheinwerfer, 22-Zoll-Räder und ein neuer Sport-Doppelauspuff geben dieses Leistungspotenzial zu erkennen.

Die Marke Porsche präsentierte im April die siebte Auflage des 911 GT3. Durch den erneut gelungenen Technologietransfer vom Rennsport in ein Straßenfahrzeug konnte die Performance des Hochleistungssportwagens gezielt gesteigert werden – ohne Einbußen bei der Alltagstauglichkeit. Ein hängend angebundener und vierstufig verstellbarer Heckflügel sorgt zusammen mit dem ebenfalls verstellbaren Front-Diffusor für eine verbesserte Aerodynamik und stärkeren Abtrieb. Der 4,0 l Saugmotor bringt 375 kW (510 PS) auf die Straße. Erhältlich ist der 911 GT3 auch mit dem beliebten Touring-Paket, das einen Feinschliff am Exterieur und Veredelungen im Interieur beinhaltet. Der feststehende Heckflügel wird hier durch einen automatisch ausfahrbaren Spoiler ersetzt. Im Juni wurde für die Modelle der Baureihe 911 die Version 911 GTS vorgestellt. Der Sechszylinder-Boxermotor leistet 353 kW (480 PS). Wahlweise sorgen ein Achtgang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe oder Siebengang-Schaltgetriebe sowie ein GTS-spezifisches Sportfahrwerk mit Porsche Active Suspension Management für souveräne Kraftübertragung. Die Cayenne-Baureihe wurde um den optisch noch sportlicher gestalteten und ausschließlich als Viersitzer erhältlichen Cayenne Turbo GT ergänzt. Mit seinem 471 kW (640 PS) starken V8-Biturbomotor absolviert er den Sprint von 0 auf 100 km/h in 3,3 sec, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 300 km/h. Der Cayenne Turbo GT tritt serienmäßig mit allen verfügbaren Fahrwerksystemen und speziell für ihn entwickelten Performance-Reifen an.

Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte im Juni die Weltpremiere des neuen Multivan. Der auf Familien und sportlich aktive Menschen zugeschnittene Allrounder passt mit seinem neu entwickelten Sitz- und Laderaumsystem in unzählige Mobilitätsszenarien. Er punktet unter anderem mit seinem loungeartigen Interieur, den leicht verstell- und herausnehmbaren Einzelsitzen, einem Panoramadach und der neu entwickelten Instrumententafel mit integrierter Displaylandschaft. Ein Novum der Baureihe ist die Erweiterung der Motorenpalette um einen Plug-in-Hybridantrieb, der mit einer Leistung von 160 kW (218 PS) das lokal emissionsfreie Fahren mit sehr großen Reichweiten und einem niedrigen

Gesamtverbrauch in Einklang bringt. Deutlich erweitert wurde das Spektrum der Assistenzsysteme: Serienmäßig an Bord sind zum Beispiel der Front Assist mit City-Notbremsfunktion, der Spurhalteassistent Lane Assist, eine Ausweichunterstützung mit neuem Abbiegeassistent und die Verkehrszeichenerkennung. Hinzu kommt ein innovativer neuer Travel Assist, der das teilautomatisierte Fahren bis 210 km/h ermöglicht. Die serienmäßigen LED-Scheinwerfer können optional gegen LED-Matrixscheinwerfer mit einer interaktiven Lichtsteuerung aufgewertet werden. Parallel zum Grundmodell ist die neue Generation des Multivan wie gewohnt als Version mit verlängertem Radstand und größerem Laderaum erhältlich.

AUSZEICHNUNGEN

Mitte April 2021 wurden gleich mehrere Konzernmodelle mit dem renommierten „Red Dot Award“ für ihr herausragendes Produktdesign ausgezeichnet. Die Marke CUPRA erhielt mit dem Formentor den begehrten Preis in der Kategorie Produktdesign aufgrund seiner Alltagstauglichkeit in Verbindung mit Leidenschaft und Emotion. Auch die Marke ŠKODA konnte mit dem vollelektrischen Enyaq iV und seiner emotionalen und kraftvollen Designsprache die Jury überzeugen. Zusätzlich erhielt die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge mit dem neuen Multivan, der mit Funktionalität und einem modernen, innovativen Design besticht, den begehrten Preis „Red Dot Award: Best of the Best“. Der „Red Dot Award“ zählt zu den bekanntesten Designwettbewerben der Welt und gilt als Siegel für qualitativ hochwertiges Produktdesign. Die international besetzte Expertenjury setzt sich zusammen aus unabhängigen Gestaltern, Designprofessoren und Fachjournalisten.

Die Marke Volkswagen Pkw erhielt Mitte April 2021 für den vollelektrischen ID.4 beim Euro-NCAP-Test die Bestnote von fünf Sternen. Die Marke ŠKODA erreichte mit dem Enyaq iV ebenfalls eine Gesamtbewertung von fünf Sternen. CUPRA gelang mit fünf Sternen für das erste eigenständige Modell Formentor im Test ein starker Auftakt.

Volkswagen Pkw gewann Ende April 2021 mit dem vollelektrischen ID.4 den internationalen „World Car of the Year Award“. Der kompakte SUV steht für den Systemwechsel zur E-Mobilität und bietet zudem eine hervorragende Alltagstauglichkeit. Mit diesem Modell sowie mit dem ID.3 und den weiteren geplanten ID.-Modellen will Volkswagen die Elektromobilität im Volumenmarkt für alle erlebbar machen. Die „World Car Awards“ werden jährlich verliehen; mehr als 90 internationale Automobiljournalisten aus 24 Ländern stimmen über die besten Neuheiten am Weltmarkt ab.

Mitte Juni 2021 gewann Scania mit dem R 410 die Auszeichnung „Green Truck 2021“ zum fünften Mal in Folge. Die Marke Scania vereint mit dem Modell Faktoren wie Kraftstoffersparnis, Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit und sieht sich als Teil des Volkswagen Konzerns ebenso in der Verantwortung, die Ziele des Pariser Klimaabkommens zu erreichen. Hierbei steht neben der Elektrifizierungsstrategie auch die Entwicklung von effizienten Verbrennungsmotoren im Fokus. Der Award wird im Rahmen des Pressevergleichstests

„Green Truck“ von den deutschen Fachzeitschriften Trucker und VerkehrsRundschau organisiert. Die Bewertung der Umweltleistung basiert auf dem Vergleich von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen. Die Auszeichnung zum verbrauchs- und umweltfreundlichsten Nutzfahrzeug der Klasse wird jährlich verliehen.

JUBILÄEN

Im Mai 2021 feierte Volkswagen Slovakia ihr 30-jähriges Bestehen. Mit den Standorten in Bratislava, Martin und Stupava gehört Volkswagen Slovakia zu den größten Arbeitgebern und Automobilherstellern in der Slowakei. Das Mehrmarkenwerk Bratislava fertigt acht Modelle von vier Konzernmarken unter einem Dach und wurde von der Unternehmensberatung A.T. Kearney gemeinsam mit dem Süddeutschen Verlag und der Fachzeitung „Produktion“ zur „Fabrik des Jahres 2020“ gekürt.

Ihr 20-jähriges Unternehmensjubiläum feierte ebenfalls im Mai 2021 die Volkswagen Group Services GmbH. Die Volkswagen Group Services GmbH bietet ganzheitliche und fachübergreifende Dienstleistungen entlang der gesamten Wertschöpfungskette im Volkswagen Konzern an. Anlässlich ihres Jubiläums werden 20.000 Bäume in Kooperation mit dem Nationalpark Harz gepflanzt. Mit dieser Aktion unterstützt die Volkswagen Group Services GmbH den Nationalpark Harz dabei, die ursprüngliche Bewaldung zu fördern und wiederherzustellen. Die Nachhaltigkeitsaktion wird zudem mit einem Wettbewerb für Beschäftigte verknüpft, der weitere Baumpflanzungen ermöglicht.

KOOPERATIONEN

Ende Mai 2021 gab ŠKODA bekannt, in Kooperation mit dem tschechischen Technologieunternehmen IBG Česko effiziente Energiespeicher für ŠKODA Vertragshändler einzuführen, die einen weiteren Lebenszyklus für gebrauchte Batterien aus dem vollelektrischen Enyaq iV sowie den Plug-in-Hybridmodellen Superb iV und Octavia iV ermöglichen. Der Energiespeicher für nachhaltig erzeugten Strom hat eine Kapazität von bis zu 328 kWh, ist individuell skalierbar und die eingesetzten Batterien lassen sich in wenigen Handgriffen austauschen. Er kann von den Händlern zum Laden von Elektrofahrzeugen oder zur Beleuchtung und Klimatisierung der Showrooms und der Werkstätten verwendet werden.

Mitte Juni 2021 haben sich Volkswagen und der schwedische Batteriezellhersteller Northvolt AB darauf geeinigt, die Produktion von Volkswagen Premium-Zellen im schwedischen Skellefteå zu konzentrieren. In diesem Zusammenhang hat Volkswagen an einer Finanzierungsrunde von Northvolt AB beteiligungsproportional teilgenommen und weitere 650 Mio. USD investiert. Außerdem hat Volkswagen sein bestehendes Wandeldarlehen um weitere 190 Mio. € ausgereicht und diesen Teil des Wandeldarlehens zeitgleich in Vorzugsanteile gewandelt. Die Beteiligungsquote von Volkswagen an Northvolt AB steigt damit auf 23,6%. Die Fertigung von Premium-Zellen bei Northvolt in Skellefteå soll 2023 starten.

Ende Juni 2021 gab Porsche die Gründung der Cellforce Group GmbH bekannt, einem Gemeinschaftsunternehmen

mit der Ausgründung des Fraunhofer-Instituts Customcells GmbH. Ziel ist die Entwicklung und Fertigung von Hochleistungsbatteriezellen, die ab dem Jahr 2024 zunächst im Bereich Motorsport zum Einsatz kommen sollen. Die geplante Fabrik soll bis zu 100 MWh pro Jahr erreichen und im Großraum Stuttgart entstehen.

ÜBERNAHME VON NAVISTAR

Im November 2020 gaben die TRATON SE und die Navistar International Corporation (Navistar), ein führender US-amerikanischer Lkw-Hersteller, den Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrags (Merger Agreement) bekannt. Am 1. Juli 2021 hat TRATON alle ausstehenden Stammaktien von Navistar nach Vorlage aller regulatorischen Genehmigungen zum Kaufpreis von 3,7 Mrd. USD erworben. TRATON hält nun 100% der Anteile an Navistar.

VERSCHMELZUNG DER MAN SE AUF DIE TRATON SE

Ende Februar 2020 gab die TRATON SE (TRATON) die Absicht bekannt, die MAN SE (MAN) auf TRATON verschmelzen zu wollen. Im Zusammenhang mit dieser Verschmelzung soll auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN auf TRATON gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt werden (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). TRATON hält 94,36% des Grundkapitals von MAN und hat mit der Bekanntmachung vom 8. Mai 2021 den Minderheitsaktionären von MAN eine Barabfindung in Höhe von 70,68€ je Aktie angeboten. Die Verschmelzung von MAN mit TRATON wurde auf der Hauptversammlung der MAN SE am 29. Juni 2021 beschlossen. Das Wirksamwerden des verschmelzungsrechtlichen Squeeze-out hängt noch von der Eintragung des Übertragungsbeschlusses und der Verschmelzung in das Handelsregister des Sitzes der TRATON SE beziehungsweise der MAN SE ab.

VERGLEICH ÜBER SCHADENSERSATZLEISTUNGEN

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieseldiagnostik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltpflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruhte auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands.

Im Juni 2021 wurden in diesem Zusammenhang Vereinbarungen über Schadensersatzleistungen getroffen mit dem Ziel, die Aufarbeitung der Dieseldiagnostik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu

schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio.€, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio.€. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio.€ (Deckungsvergleich).

Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstandsmitglied von Audi und Porsche erzielt.

KARTELLRECHTLICHE UNTERSUCHUNGEN

Im April 2019 hatte die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt. Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber den drei Marken ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio.€ verhängt worden 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.

HAUPTVERSAMMLUNG

Am 22. Juli 2021 fand die 61. ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG statt; aufgrund der Covid-19-Pandemie erneut als virtuelle Hauptversammlung. Bei einer Präsenz

von rund 94% des stimmberechtigten Kapitals folgten die Aktionäre dem Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat, für das Geschäftsjahr 2020 eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Dividende von 4,80€ je Stammaktie und 4,86€ je Vorzugsaktie auszuschütten. Des Weiteren erteilte die Hauptversammlung den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats die Entlastung für das Geschäftsjahr 2020 und billigte zwei Satzungsänderungen. Auf der Tagesordnung der Hauptversammlung standen darüber hinaus Beschlussfassungen zu den Vergleichsvereinbarungen über Schadensersatzleistungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik, denen die Hauptversammlung zustimmte. Die Aktionäre billigten außerdem das vom Aufsichtsrat vorgelegte neue System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder und bestätigten die in der Satzung festgelegten und bereits bestehenden Vergütungsregelungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats. Zudem wurde die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2021 sowie für die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und Zwischenlageberichts für den Zeitraum 1. Januar bis 30. September 2021 und für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2022 bestellt. Mit Ablauf der Hauptversammlung endete turnusgemäß die Amtszeit von Frau Dr. Louise Kiesling und Herrn Hans Dieter Pötsch als Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Die Hauptversammlung wählte beide für eine weitere volle Amtszeit als Vertreter der Anteilseigner in diesem Gremium.

AUFSICHTSRATSANGELEGENHEITEN

Frau Daniela Cavallo wurde mit Wirkung zum 11. Mai 2021 gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG ersatzbestellt. Der Aufsichtsrat wählte sie zudem am 18. Mai 2021 zum Mitglied des Präsidiums. Frau Cavallo ist seit Ende April 2021 Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG und folgt im Aufsichtsrat und im Präsidium der Volkswagen AG auf Herrn Bernd Osterloh.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG wählte am 22. Juli 2021 Herrn Hans Dieter Pötsch erneut zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Volkswagen Aktie

Im ersten Halbjahr dieses Jahres setzte sich an den internationalen Aktienmärkten die Erholung, die nach den Kurseinbrüchen infolge der Covid-19-Pandemie im Verlauf des Jahres 2020 begonnen hatte, größtenteils kräftig fort. Trotz befürchteter Rückschläge bei der Pandemiebekämpfung und damit verbundenen anhaltenden Restriktionen des öffentlichen Lebens, die auf der Konjunktur lasten, herrschte weitgehend Zuversicht.

Am deutschen Aktienmarkt startete der DAX gut in das neue Geschäftsjahr und verzeichnete in jedem Monat des Berichtszeitraums ein neues Rekordhoch. Der deutsche Leitindex blieb weitgehend unbeeindruckt von der anhaltenden Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und konnte den Kurseinbruch des vergangenen Jahres mehr als kompensieren, wobei sich die Dynamik des Anstiegs im zweiten Quartal abschwächte. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren die angelaufenen Impfnungen und fortgesetzte Konjunkturlösungen durch Notenbanken und Regierungen in aller Welt sowie die Anzeichen einer einsetzenden Erholung der Weltwirtschaft. Unterstützung kam zudem von Kursgewinnen der Automobilwerte. Die Besorgnis der Marktteilnehmer über die steigende Inflation wirkte sich dagegen negativ aus.

Auch die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG erholten sich von ihren pandemiebedingten Wertverlusten. Der Vergleichswert vom Jahresende 2020 wurde um 39% beziehungsweise 63% übertroffen. Damit notierten sie am Ende des ersten Halbjahres 2021 über dem Niveau vor der Covid-19-Pandemie und seit 2015 wieder über 200€. Die erfreuliche Entwicklung der Volkswagen Aktien

hatte vor allem zwei Ursachen. Zum einen überzeugte die Geschäftsentwicklung des Jahres 2020 und des ersten Quartals 2021, die besser war als noch mit Ausbruch der Pandemie befürchtet. Zum anderen wurden die vorgestellten und teilweise bereits umgesetzten Pläne des Konzerns im Hinblick auf den beschleunigten Ausbau der Elektromobilität und der damit verbundenen Batterietechnologie sowie der Ladekomponenten positiv von den Investoren aufgenommen.

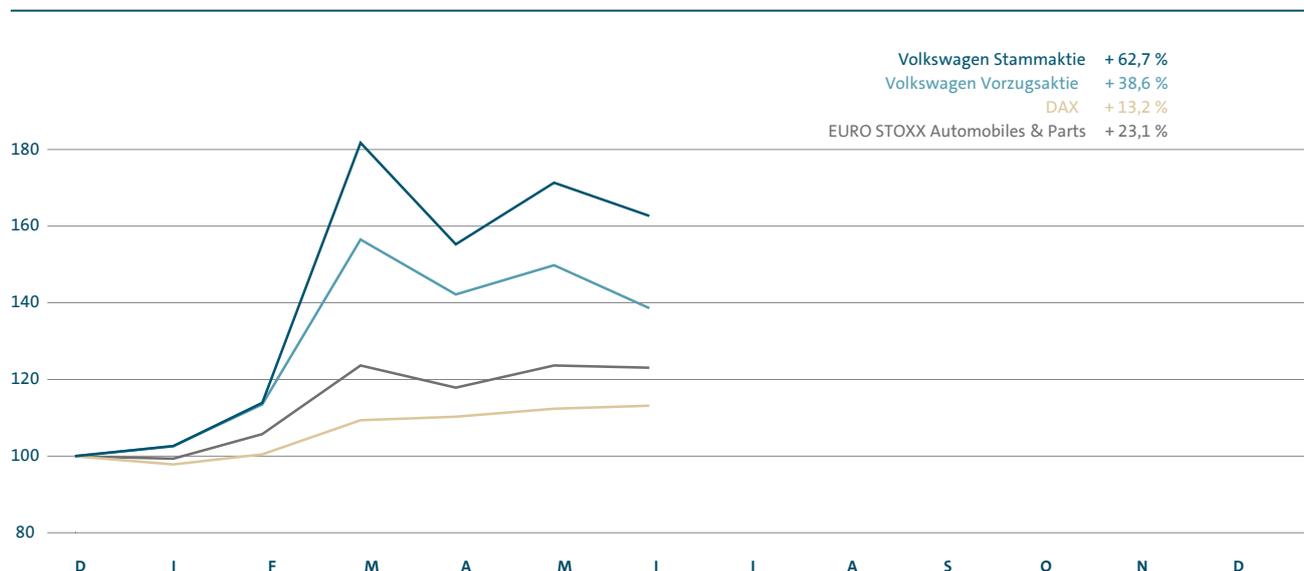
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2021

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	327,20	165,70	276,80
	Datum	18.03.	12.01.	30.06.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	246,55	144,80	211,20
	Datum	06.04.	13.01.	30.06.
DAX	Kurs	15.730	13.433	15.531
	Datum	15.06.	29.01.	30.06.
ESTX Auto & Parts	Kurs	662	491	621
	Datum	07.06.	11.01.	30.06.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2020 BIS JUNI 2021

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2020 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen setzten sich im ersten Halbjahr 2021 in unterschiedlichen Ausprägungen fort. Positiv wirkten die Fortschritte vieler Länder bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten neuer Virusvarianten national wieder zu steigenden Infektionszahlen führte. Im Vergleich zur Vorjahresperiode verzeichnete die Weltwirtschaft ein positives Wachstum. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit über dem negativen Wert des ersten Halbjahres 2020. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung im Berichtszeitraum unter anderem davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder weltweit hielten weiterhin an ihrer expansiven Fiskal- und Geldpolitik fest. Das Zinsniveau blieb vergleichsweise niedrig. Im Durchschnitt stiegen die Preise für Energie- und sonstige Rohstoffe gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an. Der weltweite Güterhandel wuchs im Berichtszeitraum.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete von Januar bis Juni 2021 im Vergleich zur Vorjahresperiode insgesamt ein deutlich positives Wachstum. Diese Entwicklung war bei fast

allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Grund dafür waren unter anderem die in vielen Ländern im Verlauf des zweiten Quartals sinkenden Infektionszahlen und damit einhergehende Lockerungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie.

Deutschland verzeichnete in der Berichtsperiode insgesamt eine positive Wachstumsrate. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg die Arbeitslosenquote leicht an, während die Anzahl der Beschäftigten in Kurzarbeit weiterhin hoch war. Im Industrie- und Dienstleistungssektor erhöhte sich das Vertrauen im Durchschnitt, bei den Verbrauchern lag es leicht über dem Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres.

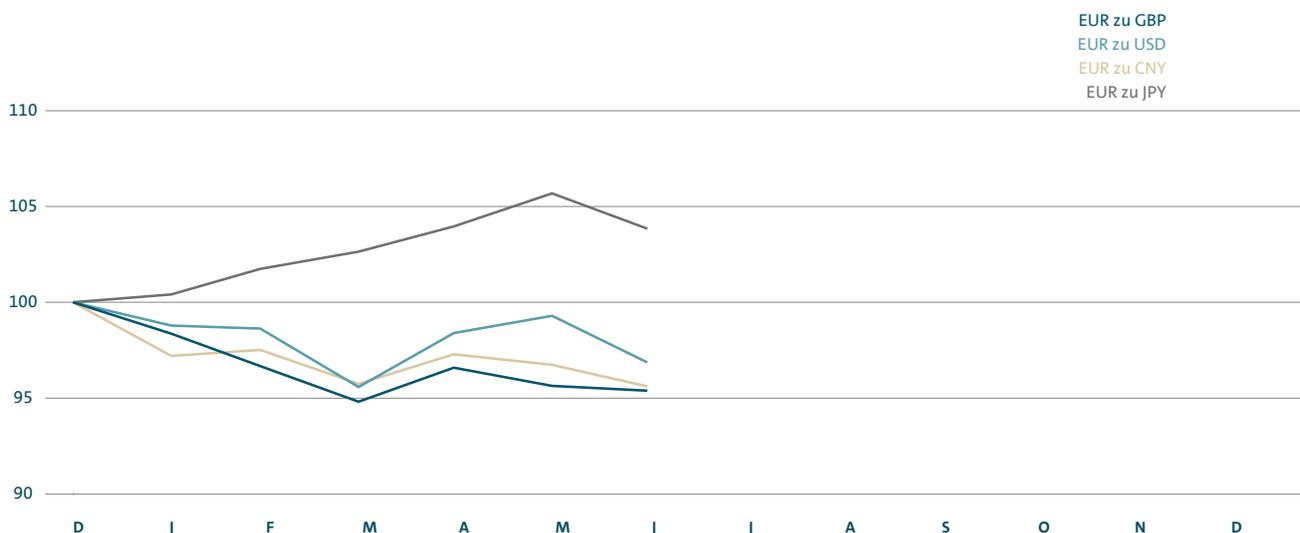
Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in den ersten sechs Monaten dieses Jahres insgesamt ein höheres reales absolutes BIP auf als im ersten Halbjahr 2020. Diese Entwicklung war auch in Russland zu beobachten, der größten Volkswirtschaft Osteuropas.

Die türkische Volkswirtschaft erreichte im ersten Halbjahr 2021 eine positive Wachstumsrate des BIP bei gleichzeitig hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen ebenfalls eine positive Veränderungsrate des BIP im Berichtszeitraum aus.

Das Wachstum der US-Wirtschaft war in den ersten sechs Monaten 2021 deutlich positiv bei einem rückläufigen Infektionsgeschehen. Zur Stärkung der Wirtschaft beschloss die US-Regierung im ersten Quartal dieses Jahres ein weiteres

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2020 BIS JUNI 2021

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2020 = 100



umfangreiches Förderpaket. Die wöchentlichen Erstanträge auf Arbeitslosenunterstützung und die Arbeitslosenquote sanken, befanden sich aber weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Die durchschnittliche Inflationsrate stieg im Berichtszeitraum an. In Kanada und Mexiko war die Wirtschaftsleistung im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2020 ebenfalls deutlich höher.

Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte von Januar bis Juni 2021 trotz hoher Infektionszahlen einen Anstieg. Argentinien verzeichnete eine Erholung der Wirtschaftsleistung bei hoher Inflation und fortlaufendem Währungsverfall.

China war den negativen Effekten der Covid-19-Pandemie bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt und profitierte im weiteren Verlauf von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen. Im Berichtszeitraum stieg dort die Wirtschaftsleistung weiter an. Indien registrierte bei zwischenzeitlich steigenden Infektionszahlen ein insgesamt positives Wirtschaftswachstum. Auch Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine positive BIP-Wachstumsrate.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis Juni 2021 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum schwachen Niveau des Vorjahreszeitraums insgesamt stark angestiegen (+29,1%). Allerdings fiel der Zuwachs aufgrund der sowohl im ersten Halbjahr 2020 als auch 2021 regional unterschiedlich stark ausgeprägten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie mit uneinheitlicher Dynamik aus. Ein überdurchschnittliches Plus verzeichneten die Gesamtmärkte der Regionen Südamerika und Afrika. Die Steigerungen in Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Nordamerika sowie Asien-Pazifik lagen etwa auf dem weltweiten Durchschnitt.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis Juni 2021 deutlich über dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa lag die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum stark über dem Vorjahresniveau. Die weiterhin andauernden Einschränkungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie führten in den ersten beiden Monaten 2021 zu unter dem Vorjahr liegenden Auslieferungen. Seit März übertraf die Nachfrage in den Einzelmonaten das Vorjahr, das ab dem letzten Drittel des ersten Quartals und besonders im zweiten Quartal 2020 von der Pandemie betroffen war. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte war ausnahmslos positiv: Von Januar bis Juni 2021 legten die Pkw-Neuzulassungen in Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien mit überdurchschnittlichen zweistelligen Raten zu.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen stieg im ersten Halbjahr 2021 in Westeuropa sehr stark über den Wert des Vorjahres.

Deutschland verzeichnete von Januar bis Juni 2021 einen deutlichen Anstieg der Pkw-Nachfrage. Neben den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie führten in das vierte Quartal 2020 vorgezogene Käufe aufgrund des Auslaufens

der zeitlich befristeten Mehrwertsteuersenkung zu geringeren Neuzulassungen in den ersten Monaten der Berichtsperiode.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtszeitraum erheblich über dem Niveau der Vergleichsperiode 2020.

In der Region Zentral- und Osteuropa lagen die Pkw-Verkäufe in den ersten sechs Monaten 2021 stark über dem Vorjahresniveau. Der Nachfragezuwachs entwickelte sich dabei in den einzelnen Märkten unterschiedlich. In den zentraleuropäischen EU-Ländern wurde insgesamt ein geringerer absoluter Anstieg der Nachfrage registriert als in Russland, dem größten Einzelmarkt der Region. Dieser verzeichnete im Berichtszeitraum einen sehr starken Anstieg der Nachfrage, nachdem er im ersten Quartal 2021 das Vorjahresniveau noch moderat verfehlt hatte.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa stieg gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres stark an. In Russland lag die Zahl der verkauften Fahrzeuge in den Monaten Januar bis Juni 2021 signifikant über dem Vorjahreswert.

In der Türkei lag das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum mehr als 50% über dem geringen Vorjahresniveau. Damit setzte sich die seit dem vierten Quartal 2019 zu verzeichnende Markterholung auch in 2021 fort. In Südafrika nahm die Zahl der Pkw-Verkäufe im Zeitraum Januar bis Juni 2021 gegenüber dem sehr schwachen Wert des Vorjahres um etwa ein Drittel zu.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen stieg von Januar bis Juni 2021 sowohl in der Türkei als auch in Südafrika gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres um mehr als 50% an.

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichtszeitraum gegenüber dem von negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie gezeichneten Vorjahreswert stark an.

Dabei erzielte auch das Marktvolumen in den USA innerhalb der Region einen starken Zuwachs im Vergleich zum Vorjahresniveau. Von diesem Anstieg profitierten unter den leichten Nutzfahrzeugen insbesondere die SUV-Modelle. Der kanadische Automobilmarkt verzeichnete im Berichtszeitraum eine sehr starke Steigerung der Verkaufszahlen. Damit konnte der in 2018 begonnene und durch die Covid-19-Pandemie im Vorjahr beschleunigte rückläufige Trend gestoppt werden. In Mexiko erhöhte sich die Zahl der verkauften Fahrzeuge signifikant gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert.

In Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten sechs Monaten 2021 insgesamt sehr stark über dem schwachen Vorjahresniveau, das von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie drastisch beeinträchtigt war. Sowohl in Brasilien als auch in Argentinien übertraf die Zahl der Neuzulassungen den Wert des Vorjahreszeitraums um etwa ein Drittel.

In der Region Asien-Pazifik erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum stark gegenüber dem durch das Coronavirus SARS-CoV-2 erheblich belasteten Vorjahreswert und erreichte annähernd das Niveau vor der Pandemie. Der absolute Anstieg der Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum war insbesondere auf die positive Entwicklung in China zurückzuführen. Hier setzte sich die im Verlauf der zweiten Jahreshälfte 2020 begonnene Erholung – nach den drastischen Verlusten in den ersten drei Monaten des Vorjahres – zwar fort, schwächte sich jedoch gegen Ende der Berichtsperiode ab. Auf dem indischen Pkw-Markt verdoppelten sich die Verkäufe im Zeitraum Januar bis Juni 2021 nahezu gegenüber dem schwachen Vorjahr. In Japan lagen die Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum deutlich über dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr moderat. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres spürbar verfehlt. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge sehr stark, in Japan deutlich über dem Niveau des Vorjahres.

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 sehr stark über dem Wert der Vergleichsperiode. Weltweit zeigte sich eine Erholung der Lkw-Märkte gegenüber dem von der Covid-19-Pandemie belasteten Vorjahr.

Die Nachfrage in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag im ersten Halbjahr 2021 ebenfalls stark über dem Vorjahresniveau. Ein Wachstum war in nahezu allen Lkw-Märkten der Region zu sehen. In Polen konnte nahezu eine Verdoppelung verzeichnet werden, Großbritannien registrierte ein Plus von mehr als 40% und in Frankreich und Deutschland stieg die Nachfrage erheblich an. Der russische Markt stieg sehr stark an und die Türkei verzeichnete sogar mehr als eine Verdoppelung der Neuzulassungen im Vergleich zu einem allerdings niedrigen Vorjahresniveau. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage um mehr als 60%. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage im ersten Halbjahr 2021 um mehr als 50% über dem Niveau des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete im ersten Halbjahr 2021 insgesamt ein spürbares Wachstum gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen von Januar bis Juni 2021 auf dem schwachen Niveau des Vorjahres. Die Nachfrage nach Bussen in Brasilien lag sehr stark über dem Vorjahreswert, während die Nachfrage in Mexiko das Vorjahr deutlich übertraf. Insbesondere die Nachfrage nach Reisebussen war weiterhin

aufgrund der Covid-19-Pandemie in allen für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten nahezu nicht vorhanden.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Die Bestelltätigkeit im Marinemarkt lag im ersten Halbjahr 2021 trotz der globalen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und der anhaltenden Verunsicherung, beispielsweise über zukünftige Emissionsregulierungen, deutlich über dem Vorjahreszeitraum. Im Bereich der Handelsschifffahrt entwickelte sich besonders der Markt für Containerschiffe infolge einer hohen Nachfrage in Verbindung mit Transportkapazitätsengpässen positiv. Der Marktbereich der Kreuzfahrtschiffe und der Passagierfähren war, bedingt durch die angespannte Liquiditätssituation der Reedereien als Folge der Covid-19-Pandemie, weiterhin durch eine geringe Nachfrage beeinträchtigt. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich weitgehend stabil. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung.

Der Markt für Energieerzeugung verbesserte sich im ersten Halbjahr 2021 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres leicht. Insgesamt sind erste Anzeichen einer Markterholung erkennbar, jedoch werden Investitionsentscheidungen noch sehr zögerlich getroffen. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken hielt weiterhin an. Es bestand nach wie vor ein hoher Bedarf an neuen Energielösungen mit einer starken Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit bei einem verstärkten Fokus auf Wasserstofftechnologien.

Der Markt für Turbomaschinen zeigte im ersten Halbjahr 2021 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Erholung von den negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und entwickelte sich deutlich positiv. Der deutliche Anstieg der Rohmaterialpreise setzte sich fort und führte zu einer steigenden Nachfrage nach Produktionsanlagen mit Turbokompressoren in der Grundstoff- und Prozessindustrie. Dagegen erlitten die Öl- und Gasmärkte deutliche Einbußen. Die Wachstumsmärkte für Turbomaschinen wie beispielsweise der Markt für elektrothermische Energiespeicher (ETES – Electro-thermal Energy Storage) haben sich im Vergleich zum ersten Halbjahr 2020 deutlich verbessert und wurden durch den verstärkten Investitionsfokus sowie deutlich höhere Preise für Kohlendioxidzertifikate im Europäischen Handel getragen. Hingegen ging die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung und Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen aufgrund des modifizierten Investitionsschwerpunkts sowie aufgrund von Überkapazitäten bei den Stromproduzenten zurück und verschlechterte sich nochmals gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren in der Marine- und Kraftwerkssparte entwickelte sich im ersten Halbjahr 2021 im Vergleich zum Vorjahr schwächer, da die Nachfrage weiterhin durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigt wurde.

Im After-Sales-Markt für Turbomaschinen sind die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie im ersten Halbjahr 2021 noch immer deutlich zu spüren. Aufgrund finanzieller Engpässe werden investitionsintensive Umbauten weiterhin verschoben, in manchen Fällen sogar storniert.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden im ersten Halbjahr 2021 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übte die Covid-19-Pandemie in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum weiterhin von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie beeinflusst. Die Fahrzeugauslieferungen lagen jedoch stark über dem pandemiebedingt schwachen Vorjahr. Auch die Nachfrage nach Finanzierungs- oder Leasingverträge für Neufahrzeuge übertraf den Vergleichswert 2020, der Anteil der Verträge an den Gesamtverkäufen war im Vergleich zum Vorjahr jedoch rückläufig. Eine positive Entwicklung konnte auch im Kampagnengeschäft zur Finanzierung von Gebrauchtwagen verzeichnet werden, wo insbesondere After-Sales-Produkte wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge im aktuellen Marktumfeld weiter ausgebaut werden konnten.

Auch in Deutschland war das Geschäft mit Finanzdienstleistungen weiterhin durch die Auswirkungen der Pandemie beeinflusst. Dennoch konnten im ersten Halbjahr 2021 im Einzel- und Großkundenbereich mehr Leasingverträge abgeschlossen werden. Der Zugang an Finanzierungsverträgen von Neu- und Gebrauchtwagen lag unter dem Vorjahresniveau, wobei sich das Gebrauchtwagengeschäft insbesondere im zweiten Quartal positiv entwickelte. Die Zugänge bei den Wartungs- und Versicherungsprodukten waren – mit einzelnen Ausnahmen – geringer als im Vorjahr.

In Südafrika zog die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten für Neu- und Gebrauchtwagen im ersten Halbjahr 2021 leicht an – nach wie vor gestützt durch Kampagnen, Preisinflation bei Fahrzeugen und Zinsen, die auf Tiefstständen verharrten. Allerdings bleiben finanzierte Fahrzeuganschaffungen aufgrund einer gedämpften Konjunktur und des anhaltenden Drucks auf das verfügbare Einkommen insgesamt schwierig.

Im ersten Halbjahr 2021 lagen in der Region Nordamerika sowohl die Fahrzeugauslieferungen als auch die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen sowie nach After-Sales-Produkten und automobilbezogenen Versicherungen über den Werten des Vorjahres. In den USA war der prozentuale Anteil an Leasing- und Finanzierungsverträgen im Vergleich zum Vorjahr nahezu unverändert, in Kanada hingegen aufgrund der im Vorjahr wirkenden Covid-Unterstützungsprogramme geringer. In Mexiko lagen die

Fahrzeugauslieferungen über dem Wert des Vorjahres. Absolut erreichte die Zahl der Leasing- und Finanzierungsverträge hier das Vorjahresniveau, wobei die Nachfrage im Flottenbereich unter dem Vergleichswert 2020 lag.

In der Region Südamerika bewegte sich die Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen im ersten Halbjahr 2021 in einem gegenüber 2020 erhaltenen automobilen Umfeld etwa auf Vorjahresniveau. In Brasilien festigte sich der Trend zum Flottengeschäft und zu Langzeitvermietungen. In Argentinien erwarben die Kunden in einem schwierigen makroökonomischen Umfeld ihre Fahrzeuge überwiegend in bar, der Verkauf über Auto-Sparpläne stieg.

In China erholte sich der Pkw-Markt zu Beginn des Jahres 2021 weiter von der Covid-19-Pandemie. Im Laufe des zweiten Quartals schwächte sich die Erholung jedoch ab, was auch zu geringeren Vertragsabschlüssen bei automobilbezogenen Finanzdienstleistungen führte. Im Berichtszeitraum wurden die Vergleichswerte des Vorjahres nahezu erreicht. Auf dem japanischen Markt war die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht höher.

Im ersten Halbjahr 2021 verzeichnete der im Vorjahr stark von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigte Nutzfahrzeugmarkt vor allem aufgrund von Zuwächsen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge eine Erholung gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Dieser positive Trend war auch bei den Finanzierungs- und Leasingverträgen in Europa und Brasilien zu beobachten.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Im ersten Halbjahr 2021 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 4.978.238 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 27,9% oder 1.085.192 Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, in dem die Nachfrage von der Covid-19-Pandemie und den weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung stark beeinträchtigt war. Sowohl die Verkaufszahlen im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge lagen über den jeweiligen Vorjahreswerten. 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. JUNI¹

	2021	2020	%
Pkw	4.851.786	3.815.308	+27,2
Nutzfahrzeuge	126.452	77.738	+62,7
Gesamt	4.978.238	3.893.046	+27,9

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern stieg von Januar bis Juni 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 27,2% auf 4.851.786 Einheiten. Der Vergleichswert 2020 war von den Marktbedingungen, die aus der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie resultierten, stark beeinträchtigt. Bei der Entwicklung unserer Auslieferungen an Kunden zeigte sich im Berichtszeitraum – abhängig vom jeweils aktuellen Infektionsgeschehen, den damit verbundenen Einschränkungen und vom Ausmaß der Beeinträchtigungen im Vorjahreszeitraum – in einzelnen Ländern beziehungsweise Regionen eine unterschiedlich ausgeprägte Dynamik. Zudem wirkten Versorgungsengpässe bei Halbleitern regional dämpfend auf die Verkaufszahlen. Alle Marken des Volkswagen Konzerns konnten ihre Vorjahreswerte übertreffen. In allen Regionen registrierten wir eine gegenüber dem Vorjahr höhere Nachfrage.

Positiv entwickelten sich auch die Verkäufe des Konzerns im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive: Weltweit lieferten wir im ersten Halbjahr dieses Jahres 170.939 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 106.477 Einheiten mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Auch unsere Plug-in-Hybridmodelle waren mit 171.300 verkauften Einheiten (im Vorjahr: 56.303) sehr beliebt bei unseren Kunden. Damit stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um fast das Dreifache und ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 6,9 (3,1)%. Zu den erfolgreichsten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.4, ID.3 und e-up! der Marke Volkswagen Pkw, Audi e-tron und Audi e-tron Sportback, ŠKODA Enyaq iV, SEAT Mii electric sowie Porsche Taycan. Bei den Plug-in-Hybridmodellen zählten Golf Limousine, Passat Variant und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Sportback und Audi Q5, ŠKODA Octavia Combi und ŠKODA Superb Combi, SEAT Leon Sportstourer, CUPRA Formentor sowie Porsche Cayenne zu den beliebtesten Modellen.

Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem stark wachsenden Weltgesamtmarkt auf 12,6 (12,8)%.

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 sechs Monaten dieses Jahres auf einem stark über dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 1.582.571 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 30,5% mehr als im pandemiebedingt belasteten Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während im ersten Quartal 2021 der Verlauf und die Einschränkungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie noch belastend auf die Nachfrage nach Konzernmodellen wirkten, war insbesondere zu Beginn des zweiten Quartals eine – gegenüber dem von der Pandemie am stärksten

betroffenen Vorjahresquartal – Nachfragebelebung zu verzeichnen. In der Region Westeuropa war die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im ersten Halbjahr 2021 mehr als zwei Drittel unserer Plug-in-Hybride und mehr als zwei Drittel unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich in dieser Region auf über 15%. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Golf, T-Roc, Tiguan und Polo der Marke Volkswagen Pkw. Zudem waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle up!, T-Roc Cabrio und Arteon Shooting Brake sowie die ersten rein elektrischen Serienmodelle ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A3 Limousine, A3 Sportback und e-tron Sportback, ŠKODA Octavia, SEAT Leon sowie CUPRA Formentor bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Plug-in-Hybridvarianten der Modelle Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, Q3, Q3 Sportback, Q5 und Q5 Sportback der Marke Audi, SEAT Tarraco und CUPRA Formentor sowie die vollelektrischen Modelle e-tron GT und Q4 e-tron der Marke Audi und Enyaq iV der Marke ŠKODA erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa stieg auf 24,3 (23,6)%.

In Deutschland stieg die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt von Januar bis Juni 2021 um 19,5% über den pandemiebedingt schwachen Vorjahreswert. Nachdem im ersten Quartal noch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sowie aufgrund des Auslaufens der zeitlich befristeten Mehrwertsteuersenkung in das vierte Quartal 2020 vorgezogene Käufe belastend auf die Auslieferungszahlen wirkten, erholte sich die Nachfrage im weiteren Verlauf der Berichtsperiode. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf und Passat Variant der Marke Volkswagen Pkw. Auch die im Laufe des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle up!, T-Roc Cabrio, Tiguan und Arteon Shooting Brake sowie die ersten rein elektrischen Serienmodelle ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A3 Sportback und e-tron Sportback, der ŠKODA Octavia, Leon und Ateca der Marke SEAT sowie CUPRA Formentor waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten neun Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: up!, Golf, T-Roc, Tiguan, Touran, Passat, Audi A6, Porsche 911 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch nach den ersten sechs Monaten 2021 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum um 32,9% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen starken Nachfragezuwachs. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen die Modelle Polo Limousine, T-Cross, T-Roc und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, die ŠKODA Modelle Rapid, Kamiq,

Karoq und Kodiaq sowie SEAT Arona auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich auf 22,7 (22,0)%.

In der Türkei profitierte der Volkswagen Konzern weiterhin von den Nachholeffekten des Gesamtmarktes und steigerte die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge von Januar bis Juni dieses Jahres um 75,4% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war die Passat Limousine. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Zahl der verkauften Konzernmodelle mit einem Plus von 26,7% etwas langsamer als der Gesamtmarkt.

Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika stieg die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum pandemiebedingt schwächeren Vorjahr um 45,1% und entwickelte sich damit besser als der Gesamtmarkt. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region stieg auf 5,1 (4,5)%. Tiguan Allspace und Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2021	2020	(%)
Europa/Übrige Märkte	2.132.025	1.601.802	+ 33,1
Westeuropa	1.582.571	1.212.304	+ 30,5
davon: Deutschland	539.234	451.183	+ 19,5
Frankreich	137.999	91.512	+ 50,8
Großbritannien	243.115	157.557	+ 54,3
Italien	153.122	101.947	+ 50,2
Spanien	130.230	91.165	+ 42,9
Zentral- und Osteuropa	365.452	274.905	+ 32,9
davon: Tschechische Republik	65.030	51.832	+ 25,5
Russland	119.504	83.279	+ 43,5
Polen	73.581	52.792	+ 39,4
Übrige Märkte	184.002	114.593	+ 60,6
davon: Türkei	75.724	43.165	+ 75,4
Südafrika	36.791	29.035	+ 26,7
Nordamerika	492.210	339.245	+ 45,1
davon: USA	372.982	247.781	+ 50,5
Kanada	50.428	33.989	+ 48,4
Mexiko	68.800	57.475	+ 19,7
Südamerika	236.277	169.166	+ 39,7
davon: Brasilien	170.053	127.043	+ 33,9
Argentinien	35.037	25.208	+ 39,0
Asien-Pazifik	1.991.274	1.705.095	+ 16,8
davon: China	1.846.208	1.588.923	+ 16,2
Indien	16.006	7.979	x
Japan	34.512	31.499	+ 9,6
Weltweit	4.851.786	3.815.308	+ 27,2
Volkswagen Pkw	2.703.243	2.198.898	+ 22,9
Audi	981.681	707.225	+ 38,8
ŠKODA	515.277	426.712	+ 20,8
SEAT	280.736	193.419	+ 45,1
Bentley	7.199	4.918	+ 46,4
Lamborghini	4.852	3.548	+ 36,8
Porsche	153.656	116.964	+ 31,4
Bugatti	40	33	+ 21,2
Volkswagen Nutzfahrzeuge	205.102	163.591	+ 25,4

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Von Januar bis Juni 2021 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem stark wachsenden US-amerikanischen Markt 50,5% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem Tiguan Allspace, Atlas und Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw, Q3, Q5, Q7 und e-tron der Marke Audi sowie Macan und Taycan der Marke Porsche. Der Taos und der ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q5 Sportback und Audi e-tron Sportback sowie der Porsche Panamera wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Kanada erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 48,4%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen geringeren Anstieg. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichneten unter anderem Tiguan Allspace und Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q3 und Audi Q5.

Auf einem signifikant wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir im ersten Halbjahr dieses Jahres 19,7% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Vento und der neue Taos der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem sehr stark wachsenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis Juni 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 39,7%. Gol, T-Cross und der neue Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika belief sich auf 13,6% (13,7%).

Der Volkswagen Konzern lieferte in den ersten sechs Monaten 2021 auf dem etwa gleich stark steigenden Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 33,9% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders gefragt war – neben Gol und T-Cross – der neue Nivus der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien stieg die Nachfrage nach Konzernmodellen im Berichtszeitraum mit dem sehr stark wachsenden Gesamtmarkt um 39,0% im Vergleich zum schwachen Vorjahr. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Gol, T-Cross und der neue Nivus der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2021 verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik auf einem stark wachsenden Gesamtmarkt eine Nachfragesteigerung von 16,8% im Vergleich zum Vorjahr. Die Versorgungsengpässe bei Halbleitern machten sich in dieser Region am stärksten bemerkbar. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 12,0 (13,2)%.

Der chinesische Gesamtmarkt setzte im Berichtszeitraum seine Erholung abgeschwächt fort. Der Volkswagen Konzern steigerte dort die Zahl der an Kunden ausgelieferten Fahrzeuge im Vorjahresvergleich um 16,2%. Besonders gefragt waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle Tacqua, Tiguan X, Tayron X, Viloran und Phideon der Marke Volkswagen Pkw, VS7 der Marke JETTA, Audi A5 Sportback, Audi Q7 und Audi e-tron sowie Porsche Taycan. Zudem verzeichneten unter anderem Bora, Lavida, Sagitar und Magotan der Marke Volkswagen Pkw, A4L Limousine, Q5L und A6L Limousine der Marke Audi sowie der Porsche Macan eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle ID.4 X, ID.4 CROZZ, CC Shooting Brake und Teramont der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3L Limousine und Audi

Q5L Sportback sowie Porsche Panamera wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem um mehr als 90% wachsenden indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten dieses Jahres gegenüber dem schwachen Vorjahreszeitraum eine Verdopplung der Nachfrage. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw und der Rapid der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns.

In Japan erhöhte sich die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis Juni 2021 auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 9,6%. Der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw verzeichnete die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis Juni 2021 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 62,7% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor, in dem die Nachfrage von einem Einbruch der Kernmärkte betroffen war, der sich durch die Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie noch verstärkte. Insgesamt lieferten wir im ersten Halbjahr dieses Jahres 126.452 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 108.667 (+69,4%) Einheiten auf Lkw und 6.503 (-10,3%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 11.282 (+77,5%) Fahrzeuge.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) erhöhten

sich die Verkäufe gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 46,3% auf insgesamt 62.100 Einheiten; davon entfielen 48.996 auf Lkw und 2.012 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 11.092 leichte Nutzfahrzeuge aus.

In Russland stiegen die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr auf 6.657 (2.761) Einheiten; darunter waren 6.638 Lkw und 19 Busse.

Von Januar bis Juni 2021 nahmen die Auslieferungen in der Türkei auf 3.020 (860) Fahrzeuge zu. Davon entfielen 2.922 Einheiten auf Lkw und 26 Einheiten auf Busse sowie 72 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika erhöhten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 47,4% auf insgesamt 1.767 Fahrzeuge; davon entfielen 1.620 auf Lkw und 147 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich im ersten Halbjahr 2021 auf 1.115 Fahrzeuge (+52,5%); die Fahrzeuge wurden nahezu ausschließlich in Mexiko an Kunden übergeben, darunter waren 744 Lkw und 371 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika stiegen im Berichtszeitraum auf insgesamt 39.701 Einheiten (+87,4%); davon entfielen 36.827 auf Lkw und 2.873 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien nahmen in den ersten sechs Monaten 2021 um 87,4% zu. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 31.923 Lkw und 2.272 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 6.423 Fahrzeuge, darunter 6.012 Lkw und 404 Busse – das waren insgesamt 20,8% mehr als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2021	2020	(%)
Europa/Übrige Märkte	79.213	50.502	+ 56,9
davon: EU27+3	62.100	42.450	+ 46,3
davon: Deutschland	16.384	12.074	+ 35,7
Russland	6.657	2.761	x
Türkei	3.020	860	x
Südafrika	1.767	1.199	+ 47,4
Nordamerika	1.115	731	+ 52,5
davon: Mexiko	1.111	731	+ 52,0
Südamerika	39.701	21.186	+ 87,4
davon: Brasilien	34.195	18.249	+ 87,4
Asien-Pazifik	6.423	5.319	+ 20,8
Weltweit	126.452	77.738	+ 62,7
Scania	49.229	30.437	+ 61,7
MAN	77.223	47.301	+ 63,3

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

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren im Zeitraum Januar bis Juni 2021 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 und Porsche Holding Salzburg ein.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im ersten Halbjahr 2021 beliebt, die Nachfrage war jedoch unterschiedlich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft stieg um 22,5% auf weltweit 4,6 Mio. Kontrakte. Im Berichtszeitraum belief sich der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 36,1 (36,3)%. Am 30. Juni 2021 lag der Gesamtvertragsbestand bei 24,5 (24,1) Mio. Einheiten.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft in Europa/Übrige Märkte war in den ersten sechs Monaten dieses Jahres weiterhin von der Covid-19-Pandemie beeinflusst. Die Zahl der im Berichtszeitraum unterzeichneten Neuverträge lag mit 3,3 (2,8) Mio. Einheiten jedoch über dem pandemiebedingt schwachen Vorjahreswert. Der Gesamtvertragsbestand übertraf Ende Juni 2021 mit 17,9 (17,6) Mio. Kontrakten die Größenordnung vom 31. Dezember 2020. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,6 (7,6) Mio. Verträge.

In Nordamerika nahm die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr auf 537 (417) Tsd. Kontrakte zu. Der Vertragsbestand lag am 30. Juni 2021 mit 3,1 (3,1) Mio. auf dem Niveau vom Jahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,9 (1,9) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden im Zeitraum Januar bis Juni dieses Jahres 179 (119) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Ende Juni 2021 war der Gesamtvertragsbestand mit 729 (721) Tsd. Einheiten höher als am 31. Dezember 2020. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik übertrafen die neuen Vertragsabschlüsse im ersten Halbjahr 2021 mit 522 Tsd. Einheiten

den Vergleichswert des Vorjahres um 24,3%. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am Ende des Berichtszeitraums auf 2,7 Mio. Kontrakte; das waren 3,4% mehr als am Jahresende 2020. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,9 Mio. Verträge (+2,0%).

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

In den ersten sechs Monaten 2021 erhöhte sich der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreswert um 24,7% auf 4.660.309 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Der Auslandsabsatz stieg gegenüber dem Zeitraum Januar bis Juni 2020 um 25,7% auf 4.110.686 Fahrzeuge. Im Berichtszeitraum erholte sich die Nachfrage auf den weltweiten Märkten von den durch die Covid-19-Pandemie ausgelösten Verkaufsrückgängen des Vorjahreszeitraums. Insbesondere China, die USA und Großbritannien verzeichneten Zuwächse. Der Absatz im Inland nahm gegenüber dem Vorjahreswert um 18,0% zu. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz verringerte sich auf 11,8 (12,5)%.

PRODUKTION

Im Berichtszeitraum fertigte der Volkswagen Konzern mit 4.512.229 Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) 23,2% mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Dieser war von den Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie geprägt, die eine Unterbrechung von Lieferketten mit anschließenden Produktionsstopps im Volkswagen Konzern zur Folge hatten. Auch im ersten Halbjahr 2021 waren Versorgungsengpässe, insbesondere bei Halbleitern, und Produktionseinschränkungen zu verzeichnen. Von Januar bis Juni 2021 stieg die Fertigung im Ausland gegenüber dem Vorjahr um 21,3% auf insgesamt 3.616.274 Fahrzeuge. Die Inlandsquote erhöhte sich auf 19,9 (18,6)%.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am 30. Juni 2021 unter dem Stand zum Jahresende 2020 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGCHAFT

Am 30. Juni 2021 waren im Volkswagen Konzern 632.825 aktive Mitarbeiter beschäftigt; weitere 12.152 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 15.061 junge Menschen in einem Auszubildendenverhältnis. Am Ende des ersten Halbjahrs 2021 lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 660.038 (662.575) Mitarbeitern etwa auf dem Stand vom Jahresende 2020. Im Inland blieb die Mitarbeiterzahl mit 292.986 Beschäftigten ebenfalls auf dem Niveau vom 31. Dezember 2020.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE BETEILIGUNGEN

Im März 2021 haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die VW Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, einen Vertrag zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschlossen. Dabei beteiligt sich Brose zur Hälfte an der Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem geplanten gemeinsamen Unternehmen werden Brose und Volkswagen jeweils 50% halten, Brose aber die industrielle Führung übernehmen. In der Folge wird Brose das gemeinsame Unternehmen beherrschen und Volkswagen aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen At-Equity bilanzieren. Die Vermögenswerte der SITECH werden gemäß IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher Genehmigungen und weiterer Vollzugsbedingungen. Mit einem Vollzug der Transaktion wird bis Ende des ersten Quartals 2022 gerechnet.

Im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen ist die Veräußerung der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr/Österreich (MTBÖ) beabsichtigt. Nach der Unterzeichnung eines Kaufvertrags am 10. Juni 2021 werden die Vermögenswerte und Schulden der MTBÖ ab diesem Zeitpunkt als Veräußerungsgruppe gemäß IFRS 5 im Abschluss des Volkswagen Konzerns dargestellt. Mit einer Veräußerung der Anteile an der MTBÖ ist innerhalb des dritten Quartals 2021 zu rechnen. Mit der Einstufung als Veräußerungsgruppe wurde ein Aufwand erfasst, der mit 158 Mio.€ auf Wertminderungen des Sachanlagevermögens und mit 141 Mio.€ auf eine zusätzlich bilanzierte Rückstellung entfiel. Die Rückstellung wird außerhalb der Veräußerungsgruppe erfasst. Der gesamte Aufwand wird in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Im Juli 2021 haben sich der Volkswagen Konzern und Rimac Automobili d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien auf die Gründung eines Joint Ventures geeinigt. Volkswagen bringt dabei seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles S.A.S, Molsheim/Frankreich und Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg in das Joint Venture ein. Die Gründung des neuen Hypercar-Herstellers Bugatti-Rimac mit Hauptsitz in Zagreb/Kroatien ist für das vierte Quartal 2021 vorgesehen. Zuvor müssen noch Kartellbehörden in mehreren Ländern zustimmen. Die Vermögenswerte beider Gesellschaften werden gemäß IFRS 5 bis zur endgültigen Einbringung als zur Veräußerung gehalten klassifiziert.

VERSCHMELZUNG DER MAN SE AUF DIE TRATON SE

Ende Februar 2020 gab die TRATON SE (TRATON) die Absicht bekannt, die MAN SE (MAN) auf TRATON verschmelzen zu wollen. Im Zusammenhang mit dieser Verschmelzung soll auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN auf TRATON gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt werden (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). TRATON hält 94,36% des Grundkapitals von MAN und hat mit der Bekanntmachung vom 8. Mai 2021 den Minderheitsaktionären von MAN eine Barabfindung in Höhe von 70,68€ je Aktie angeboten. Die Verschmelzung von MAN mit TRATON wurde auf der Hauptversammlung der MAN SE am 29. Juni 2021 beschlossen. Mit Beschlussfassung war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von rund 586 Mio.€ erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen. Entsprechend reduzierten sich die Minderheitenanteile am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns sowie die Gewinnrücklagen und die Übrigen Rücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG. Das Wirksamwerden des verschmelzungsrechtlichen Squeeze-out hängt noch von der Eintragung des Übertragungsbeschlusses und der Verschmelzung in das Handelsregister des Sitzes der TRATON SE beziehungsweise der MAN SE ab.

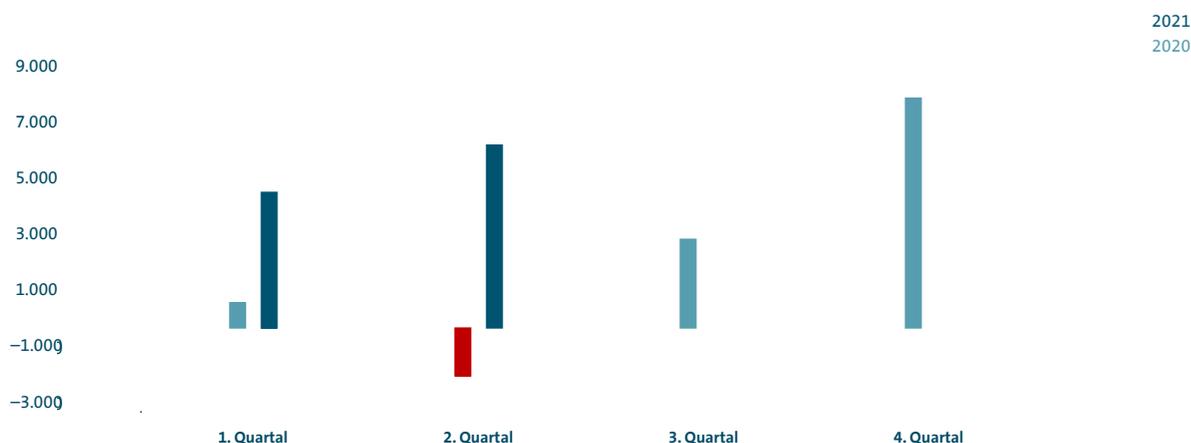
ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Im ersten Halbjahr 2021 erzielte der Volkswagen Konzern – vor dem Hintergrund einer sich erholenden Weltwirtschaft trotz weiterhin anhaltender Belastungen aus der Covid-19-Pandemie – Umsatzerlöse in Höhe von 129,7 Mrd.€; das waren 34,9% mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Fahrzeugabsatz, positiven Mixeffekten und einer verbesserten Preisdurchsetzung. Die Währungskursentwicklung hatte einen negativen Einfluss. Der Volkswagen Konzern nahm 82,5 (80,6)% seiner Umsatzerlöse im Ausland ein. Das Bruttoergebnis konnte entsprechend mit 24,8 (12,9) Mrd.€ nahezu verdoppelt werden; die Bruttomarge lag bei 19,2 (13,4)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich im Zeitraum Januar bis Juni 2021 auf 11,4 Mrd.€; ein Plus von 12,2 Mrd.€ gegenüber Vorjahr, in dem Sonderinflüsse aus der Dieselthematik das Ergebnis mit –0,7 Mrd.€ belasteten. Die operative Umsatzrendite stieg auf 8,8 (–1,5)%. Gründe waren Verbesserungen im Volumen, im Mix und in der Preispositionierung und positive Effekte aus der Bewertung bestimmter Derivate außerhalb des Hedge Accounting in Höhe von 1,2 (–0,7) Mrd.€ sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen.

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



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

Mio. €	2021	2020
Pkw		
Umsatzerlöse	92.041	65.312
Operatives Ergebnis	8.521	-2.350
Operative Umsatzrendite (in %)	9,3	-3,6
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	13.404	9.854
Operatives Ergebnis	334	-295
Operative Umsatzrendite (in %)	2,5	-3,0
Power Engineering¹		
Umsatzerlöse	1.581	1.850
Operatives Ergebnis	-14	-93
Operative Umsatzrendite (in %)	-0,9	-5,0

¹ Bis Oktober 2020 inklusive Renk.

Im Bereich Nutzfahrzeuge belasteten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,7 Mrd. € das Ergebnis.

Das Finanzergebnis sank im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Mrd. € auf -0,2 Mrd. €. Im Übrigen Finanzergebnis wirkten negative Effekte aus Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an QuantumScape. Zudem war das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen geringer als im Vorjahreszeitraum. Im Vorjahr belasteten Kursveränderungen das Wertpapier- und Fondsergebnis infolge der Covid-19-Pandemie.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns lag in der Folge mit 11,2 Mrd. € um 12,5 Mrd. € über Vorjahr. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 9,5 Mrd. € auf 8,5 Mrd. € zu.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile beliefen sich in den ersten sechs Monaten 2021 auf 107,0 Mrd. €; das waren 39,0% mehr als im Vorjahreszeitraum, das stärker durch die Ausbreitung der Covid-19-Pandemie und deren negativen Auswirkungen beeinflusst war. Verbesserungen aus Volumen, Mix und der Preispositionierung hatten einen positiven Einfluss. Die Wechselkursentwicklung wirkte belastend. Die Umsatzerlöse in den Bereichen Pkw und Nutzfahrzeuge lagen im Zeitraum Januar bis Juni 2021 jeweils stark über den Werten des Vorjahres. Im Bereich Power Engineering fielen die Umsatzerlöse gegenüber dem ersten Halbjahr 2020, in dem das Geschäft von Renk noch enthalten war, signifikant niedriger aus. Da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder.

Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen im Wesentlichen volumenbedingt und in Folge höherer ergebniswirksam verrechneter Forschungs- und Entwicklungskosten zu. Der Anteil der Umsatzkosten an den Umsatzerlösen ging infolge der sehr stark steigenden Umsatzerlöse zurück; Im Vorjahr waren die Umsatzerlöse pandemiebedingt geringer. Dies hatte ebenfalls zur Folge, dass im Zeitraum Januar bis Juni 2021 die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als der Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, mit 7,2 (8,7)% unter dem Wert des Vorjahres lag.

Während die Verwaltungskosten abnahmen, erhöhten sich die Vertriebskosten; der Anteil an den Umsatzerlösen ging jedoch jeweils zurück. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf 0,2 (-0,6) Mrd. € und war insbesondere durch Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Deriva-

ten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherung) in Höhe von 1,2 (–0,7) Mrd. € positiv beeinflusst. Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen wirkten gegenläufig. Im Vorjahr ist ein Ertrag in Höhe von 0,8 Mrd. € aus der Einbringung der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving in die Argo AI berücksichtigt.

Mit 8,8 Mrd. € übertraf das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile im ersten Halbjahr 2021 den Wert des Vorjahres um 11,6 Mrd. €. Neben dem Volumenanstieg hatten die Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten außerhalb des Hedge Accounting sowie eine vorteilhafte Preispositionierung und Mixentwicklung einen positiven Einfluss. Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,7 Mrd. € im Nutzfahrzeugbereich hatten einen gegenläufigen Einfluss. Die operative Umsatzrendite stieg auf 8,3 (–3,6)%. Wir profitieren im Operativen Ergebnis von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen erzielte im Zeitraum Januar bis Juni 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 22,6 Mrd. €, die damit um 18,4% über dem Vorjahreszeitraum lagen. Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen im nahezu gleichen Verhältnis um 2,8 Mrd. € auf 18,5 Mrd. € zu. Sowohl die Vertriebskosten als auch die Verwaltungskosten lagen über dem Vorjahreswert; ihr jeweiliger Anteil an den Umsatzerlösen blieb nahezu auf Vorjahresniveau. Insbesondere geringere Risikokosten führten zu einem positiven Sonstigen betrieblichen Ergebnis.

Im Berichtszeitraum stieg das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs aufgrund der verbesserten Geschäftsentwicklung und geringerer Risikokosten um 1,3 Mrd. € auf 2,5 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 11,1 (6,5)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns verdoppelte sich im Zeitraum Januar bis Juni 2021 auf 24,1 Mrd. € vor allem ergebnisbedingt um 11,9 Mrd. € im Vergleich zum Vorjahr. Die Veränderung im Working Capital belief sich bei höheren Verbindlichkeiten und Rückstellungen sowie einem höheren Forderungsaufbau im Vergleich zum pandemiebeeinflussten Vorjahr auf –5,6 (–4,9) Mrd. €. Aus der Dieseltematik ergaben sich Mittelabflüsse, die im ersten Halbjahr 2021 unter dem Niveau des Vorjahres lagen. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft verbesserte sich in der Folge um 11,1 Mrd. € auf 18,5 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts belief sich auf 9,1 Mrd. € und war damit um 1,1 Mrd. € insbesondere aufgrund gestiegener aktivierter Entwicklungskosten höher als ein Jahr zuvor.

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

Mio. €	2021	2020
Pkw		
Brutto-Cash-flow	15.712	6.153
Veränderung Working Capital	2.099	–3.524
Cash-flow laufendes Geschäft	17.812	2.630
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–8.250	–7.134
Netto-Cash-flow	9.562	–4.505
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cash-flow	1.366	560
Veränderung Working Capital	–229	–307
Cash-flow laufendes Geschäft	1.137	252
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–610	–599
Netto-Cash-flow	527	–347
Power Engineering¹		
Brutto-Cash-flow	188	113
Veränderung Working Capital	–49	15
Cash-flow laufendes Geschäft	139	127
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–36	–82
Netto-Cash-flow	103	45

¹ Bis Oktober 2020 inklusive Renk.

In der Finanzierungstätigkeit flossen Mittel in Höhe von 1,3 Mrd. € ab. Sie beinhaltet im Wesentlichen die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe sowie die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im Vorjahreszeitraum ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 21,7 Mrd. € zur Stärkung der Brutto-Liquidität unter anderem durch die befristete vollständige Ausnutzung der syndizierten Kreditlinie der Volkswagen AG in Höhe von 10 Mrd. €.

Der Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns lag am Ende der ersten sechs Monate 2021 bei 40,9 (42,9) Mrd. €.

Am 30. Juni 2021 belief sich die Netto-Liquidität des Konzerns auf –132,3 Mrd. €, am Jahresende 2020 hatte sie –137,4 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im ersten Halbjahr 2021 nahm der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 10,4 Mrd. € auf 17,3 Mrd. € zu. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem besseren Ergebnis. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf 1,8 (–3,8) Mrd. €. Die Verbesserung in Höhe von 5,6 Mrd. € gegenüber dem ersten Halbjahr 2020, in dem sich nach wie vor die

Auswirkungen der Covid-19-Pandemie zeigten, resultierte aus einem Aufbau der Verbindlichkeiten und einer Zunahme der sonstigen Rückstellungen, denen eine höhere Bevorratung und ein Aufbau der Forderungen gegenüberstanden. Die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik lagen im Berichtszeitraum leicht unter denen des Vorjahres. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft übertraf mit 19,1 Mrd.€ den Vergleichswert 2020 um 16,1 Mrd.€.

In den ersten sechs Monaten 2021 belief sich die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Konzernbereichs Automobile auf 8,9 Mrd.€; das waren 1,1 Mrd.€ mehr als zum Vorjahr. Die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) nahmen um 0,4 Mrd.€ auf 3,8 Mrd.€ ab. Die Sachinvestitionsquote reduzierte sich auf 3,5 (5,4)%; der Vorjahreswert war durch die pandemiebedingt geringeren Umsatzerlöse beeinflusst. Die Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung unserer Modellpalette, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und in unsere modularen Baukästen. Im Berichtszeitraum stiegen die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten um 0,8 Mrd.€ auf 3,7 Mrd.€. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ belief sich infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in das assoziierte Unternehmen Northvolt AB und das Joint Venture Argo AI, auf 1,5 (0,9) Mrd.€.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile lag mit 10,2 Mrd.€ in den ersten sechs Monaten des Jahres 2021 um 15,0 Mrd.€ über dem Vergleichswert 2020.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2021 flossen in der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile Mittel in Höhe von –3,4 Mrd.€ ab, im Vorjahr hatte sich ein Mittelzufluss in Höhe 21,1 Mrd.€ ergeben zur Stärkung der Brutto-Liquidität unter anderem durch die befristete vollständige Ausnutzung der syndizierten Kreditlinie der Volkswagen AG in Höhe von 10 Mrd.€. Die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe führte zu einem Mittelabfluss von rund –1,2 Mrd.€. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt zudem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden.

Ende Juni 2021 lag die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile bei 35,0 Mrd.€; am 31. Dezember 2020 waren es 26,8 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen erwirtschaftete im Berichtszeitraum einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 6,8 Mrd.€, der den Vergleichswert des Vorjahres vor allem in Folge des besseren Ergebnisses um 26,6% übertraf. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf –7,4 (–1,1) Mrd.€; das insgesamt gestiegene Geschäftsvolumen führte hier zu einer gegenüber Vorjahr höheren Mittelbindung. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge um 4,9 Mrd.€ auf –0,6 Mrd.€ zurück.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag mit 0,2 (0,1) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahres.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im ersten Halbjahr 2021 im Konzernbereich Finanzdienstleistungen ein Mittelzufluss in Höhe von 2,1 (0,6) Mrd.€. Hierin ist vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrigen Finanzschulden enthalten.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen belief sich die branchenüblich negative Netto-Liquidität Ende Juni 2021 auf –167,3 Mrd.€, am 31. Dezember 2020 waren es –164,2 Mrd.€.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Am 30. Juni 2021 verzeichnete der Volkswagen Konzern eine Bilanzsumme von 517,1 Mrd.€; ein Plus von 4,0% im Vergleich zum 31. Dezember 2020. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Ergebnis und aus der Währungskursentwicklung. Das Eigenkapital des Konzerns lag mit 140,0 Mrd.€ um 11,2 Mrd.€ über dem Wert vom 31. Dezember 2020. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 27,1 (25,9)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Im Konzernbereich Automobile erhöhten sich die Immateriellen Vermögenswerte aufgrund gestiegener Aktivierungen von Entwicklungskosten leicht. Die Sachanlagen gingen im Wesentlichen infolge über den Zugängen liegender Abschreibungen leicht zurück. Die At Equity bewerteten Anteile nahmen trotz Dividendenbeschlüssen aufgrund der Zunahme aus Kapitalerhöhungen in den ersten sechs Monaten 2021 leicht zu. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 155,7 (156,9) Mrd.€ leicht unter dem Wert vom 31. Dezember 2020.

Am Ende des ersten Halbjahres 2021 nahmen die Kurzfristigen Vermögenswerte um 12,9% auf 109,8 Mrd.€ zu. Die darin enthaltenen Vorräte stiegen leicht an, auch die Wechselkursentwicklung trug dazu bei. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Im Konzernbereich Automobile stieg der Zahlungsmittelbestand um 6,7 Mrd.€ auf 30,9 Mrd.€.

Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst die voraussichtlich abgehenden Buchwerte der Vermögenswerte an Bugatti und SITECH sowie der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr/Österreich. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die voraussichtlich abgehenden Buchwerte der zugehörigen Schulden.

Im Konzernbereich Automobile lag das Eigenkapital am Ende des ersten Halbjahres 2021 mit 105,0 (96,7) Mrd.€ über dem Wert vom 31. Dezember 2020. Die gute Ergebnisentwicklung, die geringeren versicherungsmathematischen Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen und positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung wirkten eigenkapitalerhöhend, die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe sowie negative Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung reduzierten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen den Minderheitsaktionären der TRATON GROUP zuzurechnen.

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

Mio. €	30.06.2021	31.12.2020
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	128.742	130.237
Kurzfristige Vermögenswerte	92.315	83.180
Bilanzsumme	221.057	213.417
Eigenkapital	89.175	81.423
Langfristige Schulden	78.831	82.263
Kurzfristige Schulden	53.051	49.731
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	25.183	24.777
Kurzfristige Vermögenswerte	14.633	11.256
Bilanzsumme	39.816	36.033
Eigenkapital	13.598	13.389
Langfristige Schulden	13.842	10.592
Kurzfristige Schulden	12.375	12.052
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.766	1.847
Kurzfristige Vermögenswerte	2.856	2.800
Bilanzsumme	4.622	4.647
Eigenkapital	2.209	1.922
Langfristige Schulden	574	668
Kurzfristige Schulden	1.839	2.057

Die Langfristigen Schulden lagen mit 93,2 (93,5) Mrd.€ auf dem Niveau vom Jahresende 2020. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden nahmen auch währungsbedingt zu. Die Pensionsrückstellungen gingen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes zurück.

Die Kurzfristigen Schulden erhöhten sich zum Ende des ersten Halbjahres 2021 um 5,4% auf 67,3 Mrd.€. Die kurzfristigen Finanzschulden nahmen infolge von Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten zu. 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 stiegen gegenüber dem Jahresende 2020. Die kurzfristigen sonstigen Schulden erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2020; darin enthalten sind die im ersten Halbjahr gebildeten Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Nutzfahrzeuge.

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 265,5 Mrd.€; das waren 4,5% mehr als am 31. Dezember 2020.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Ende Juni 2021 lag die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 251,6 Mrd.€ um 3,5% über dem Wert vom 31. Dezember 2020.

Die Langfristigen Vermögenswerte nahmen um 5,9% auf 153,8 Mrd.€ zu. Die darin enthaltenen Sachanlagen blieben nahezu unverändert. Die Vermieteten Vermögenswerte und langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöhten sich aufgrund des Geschäftswachstums und der Währungskursentwicklung.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte lagen mit 97,8 (97,7) Mrd.€ auf dem Niveau vom Jahresende 2020. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte verringerten sich, die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen wechselkursbedingt zu.

Am Ende des ersten Halbjahres 2021 entfielen rund 48,7 (48,9)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 35,0 (32,0) Mrd.€ lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen am Ende des Berichtszeitraums über dem Wert vom 31. Dezember 2020. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 13,9 (13,2)%.

Die Langfristigen Schulden erhöhten sich vor allem aufgrund gestiegener langfristiger Finanzschulden zur Refinanzierung des Geschäftsvolumens um 1,5 Mrd.€ auf 110,9 Mrd.€.

Innerhalb der Kurzfristigen Schulden nahmen vor allem die kurzfristigen Finanzschulden und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistung zu. Insgesamt erhöhten sich die Kurzfristigen Schulden um 4,2 Mrd.€ auf 105,7 Mrd.€ im Vergleich zum 31. Dezember 2020.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich auf 26,9 Mrd.€; am Jahresende 2020 hatte es 28,9 Mrd.€ betragen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Aufgrund der Geschäftsentwicklung im ersten Halbjahr 2021 passen wir unsere Prognose für die Spitzenkennzahlen in weiten Teilen an.

In der gesamten Industrie hat sich das Risiko von Versorgungsengpässen und Lieferausfällen in Bezug auf die Versorgung mit Halbleiterkomponenten verschärft. Beeinträchtigungen hieraus werden eher im zweiten Halbjahr erwartet, in deren Folge wir die Prognose für die Auslieferungen an Kunden absenken.

Die Ergebnisprognose des Konzerns und des Bereichs Pkw heben wir bei gleich bleibender Umsatzprognose an: Für das Operative Ergebnis des Konzerns rechnen wir im Jahr 2021 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,0 und 7,5%, für den Bereich Pkw zwischen 6,0 und 8,0%.

Im Bereich Nutzfahrzeuge haben wir die Prognose für Umsatzerlöse und Operatives Ergebnis angepasst. Sie reflektiert zum einen die positive Geschäftsentwicklung und zum anderen die nun zu berücksichtigenden Restrukturierungsmaßnahmen.

Zudem heben wir unsere Prognose für die Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen an.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir bei voraussichtlich geringeren Liquiditätsabflüssen aus der Dieseldematik und deutlich höheren Effekten aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten von einem gegenüber Vorjahr sehr stark steigenden Netto-Cash-flow aus, der zu einem erheblichen Anstieg der Netto-Liquidität führt. Die Kapitalrendite (RoI) erwarten wir deutlich oberhalb unseres Mindestverzinsungsanspruchs.

Unsere Planung beruht unverändert auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns. Der Erwerb sämtlicher in Umlauf befindlicher Aktien der Navistar International Corporation und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sind in der Prognose des Volkswagen Konzerns nicht berücksichtigt.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2021 finden Sie auf Seite 24.

Dieselthematik

1. Produktbezogene Klagen weltweit

Die Anzahl der von der financialright GmbH geltend gemachten Ansprüche aus abgetretenen Rechten hat sich aufgrund zahlreicher Antragsrücknahmen auf rund 37 Tsd. reduziert.

In Italien erging im Juli 2021 ein klagestattgebendes erstinstanzliches Urteil in der Altroconsumo Sammelklage, wonach die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia rund 63 Tsd. Verbrauchern Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio. € nebst Zinsen zu zahlen haben. Die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia beabsichtigen, gegen das Urteil Berufung einzulegen.

In den Niederlanden wurde die ruhende Sammelklage der Stichting Car Claim wieder aufgenommen. Die mündliche Verhandlung zur Begründetheit der Ansprüche fand im Mai

2021 statt. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach der Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften beabsichtigen, gegen das Urteil Berufung einzulegen.

In Deutschland sind derzeit über 60 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Im März 2021 hat der Bundesgerichtshof durch einen umfassend begründeten Beschluss klargestellt, dass Käufer eines Fahrzeugs mit Dieselmotor des Typs EA 189 nicht allein aufgrund einer verbauten temperaturabhängigen Emissionsregelung (sogenanntes Thermofenster) deliktsrechtliche Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG geltend machen können.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2021 hat der US-Bundesstaat Texas beim Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Rechtsmittel gegen die Entscheidung eines Berufungsgerichts des Bundesstaates Texas eingelegt, mit der umweltrechtliche Forderungen des Bundesstaates gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen wurden; die Zulassung des Rechtsmittels steht im Ermessen des Obersten Gerichtshofs. Im Juni 2021 bestätigte der Oberste Gerichtshof des Bundesstaates Ohio die Entscheidung eines Zwischenberufungsgerichts, das die Abweisung bestimmter von Ohio erhobener Klagen abgelehnt hatte. Die Volkswagen AG und die AUDI AG beabsichtigen, eine weitere Überprüfung durch den Obersten Gerichtshof der USA zu ersuchen.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In den Niederlanden hatte eine Aktionärsvereinigung eine unbezifferte Klage mit dem Feststellungsziel erhoben, die Volkswagen AG habe angeblich den Kapitalmarkt getäuscht. Die Klage wurde Anfang Juli 2021 zurückgenommen. Die Volkswagen AG hat der Rücknahme zugestimmt. Damit ist dieses Verfahren beendet.

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.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieseldiagnostik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltspflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruht auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands. Im Juni 2021 wurden in diesem Zusammenhang Vereinbarungen über Schadensersatzleistungen getroffen mit dem Ziel, die Aufarbeitung der Dieseldiagnostik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio. €, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio. €. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich).

Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstandsmitglied von Audi und Porsche erzielt. Ein ehemaliger Audi-Vorstand war nicht zu einer Einigung bereit, gegen ihn werden gerichtliche Schritte vorbereitet. Ansprüche gegen ein

früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

Im April 2019 hatte die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gab Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt. Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber den drei Marken ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt worden 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. Volkswagen ist die Entscheidung am 12. Juli 2021 zugestellt worden. Sie kann mit einer Klage zum Europäischen Gericht bis Mitte September angefochten werden.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2021 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2020 keine wesentlichen Änderungen.

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, Rohstoffen oder in der

Teileversorgung ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2020 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.

Ausblick

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltigen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Das Wachstum wird aller Voraussicht nach genügen, um das Niveau vor der Pandemie zu übertreffen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Wachstumsdynamik verzeichnen werden.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Nachfragevolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – voraussichtlich spürbar über dem des Vorjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. In Westeuropa rechnen wir für 2021 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das spürbar über dem Niveau des Vorjahres liegt. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2021 davon aus, dass die Nachfrage moderat steigt. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2021 den Vorjahreswert voraussichtlich spürbar übertreffen. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2021 mit einem Nachfragevolumen deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2021 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt erheblich steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2021 voraussichtlich spürbar über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2021 – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – mit einer moderat steigenden Nachfrage.

Wir erwarten für 2021, 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 erheblich positiv entwickeln. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2021 mit einer insgesamt moderat steigenden Nachfrage.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2021, insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltenden Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie, eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir sehen uns auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. Unsere Markenvielfalt, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie unsere Technologien und unsere Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation unseres Kerngeschäfts positionieren wir die Konzernmarken noch trennschärfer und optimieren unser Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO₂-Bilanz unserer Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarken Konzerns noch gezielter zu nutzen.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2021 – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen spürbar über dem Vorjahr liegen werden.

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

Wir erwarten, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge im Jahr 2021 signifikant über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Konzerns rechnen wir im Jahr 2021 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,0 und 7,5%, für den Bereich Pkw zwischen 6,0 und 8,0%. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir einschließlich der Restrukturierungsmaßnahmen von einer operativen Umsatzrendite von rund 3% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse spürbar unter denen des Vorjahres und ein Operatives Ergebnis an der Gewinnschwelle. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einer starken Steigerung des Operativen Ergebnisses gegenüber Vorjahr.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im ersten Halbjahr 2021 – vor dem Hintergrund einer sich erholenden Weltwirtschaft und nachlassender Belastungen aus der Covid-19-Pandemie – Umsatzerlöse in Höhe von 129,7 (96,1) Mrd.€. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) verbesserte sich auf 11,4 (–0,8) Mrd.€.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw war im Berichtszeitraum mit 1,6 (1,1) Mio. Fahrzeugen höher als im ersten Halbjahr 2020, das besonders stark von der Pandemie belastet war. Die Modelle T-Roc, T-Cross und Atlas sowie der Passat wurden stark nachgefragt, auch der ID.3 und der ID.4 waren sehr beliebt. Die Umsatzerlöse stiegen um 42,4% auf 40,7 Mrd.€. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) legte auf 1,8 (–1,5) Mrd.€ zu, was im Wesentlichen auf den Volumenzuwachs, Margenverbesserungen sowie Mixoptimierungen zurückzuführen war. Die Vorleistungen für neue Produkte und Technologien nahmen zu.

Die Marke Audi setzte im Zeitraum Januar bis Juni 2021 weltweit 602 (416) Tsd. Fahrzeuge ab. Das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen veräußerte weitere 367 (271) Tsd. Audi Fahrzeuge. Nahezu alle Modelle trugen zur Absatzsteigerung bei. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 29,2 (20,5) Mrd.€. Neben dem höheren Volumen führten positive Margeneffekte und die Bewertung von Rohstoffsicherungen dazu, dass das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) auf 3,1 (–0,6) Mrd.€ stieg. In den Finanzkenn-

zahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres setzte Ducati 35.028 (22.790) Motorräder ab.

Der Absatz der Marke ŠKODA übertraf im Berichtszeitraum mit 463 (372) Tsd. Fahrzeugen die Größenordnung des Vorjahres. Stark nachgefragt wurden die SUV-Modelle Kamiq und Karoq, auch der neue Enyaq iV war bei den Kunden sehr beliebt. Mit 10,2 (7,5) Mrd.€ waren die Umsatzerlöse höher als im Vorjahreszeitraum. Das Operative Ergebnis verbesserte sich im Wesentlichen aufgrund positiver Volumen- und Währungseffekte sowie geringerer CO₂-Lenkungsabgaben auf 974 (228) Mio.€.

Im ersten Halbjahr 2021 setzte SEAT 310 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 57,6% mehr als im Vorjahr. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Eine hohe Nachfrage verzeichneten die Modelle Arona, Ibiza und Leon, auch der CUPRA Formentor war sehr beliebt. Die Umsatzerlöse legten um 50,9% auf 5,7 Mrd.€ zu. Das Operative Ergebnis lag bei –26 (–271) Mio.€; unvorteilhafte Mixeffekte konnten durch höhere Volumina kompensiert werden.

Der Absatz der Marke Bentley war im Zeitraum Januar bis Juni 2021 mit 7.132 (4.569) Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse nahmen auf 1.324 (860) Mio.€ zu. Neben dem Volumenanstieg führte eine verbesserte Preisgestaltung dazu, dass das Operative Ergebnis mit 178 (–99) Mio.€ besser war als im Vorjahr, das zudem durch Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen belastet war.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE			KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN
Bereich Pkw	Bereich Nutzfahrzeuge	Bereich Power Engineering	Händler- und Kundenfinanzierung
Volkswagen Pkw	Scania Vehicles and Services	Power Engineering	Leasing
Audi	MAN Nutzfahrzeuge		Direktbank
ŠKODA			Versicherungen
SEAT			Flottenmanagement
Bentley			Mobilitätsangebote
Porsche Automobile			
Volkswagen Nutzfahrzeuge			
Sonstiges			

Porsche Automobile erzielte in den ersten sechs Monaten dieses Jahres einen Absatz von weltweit 152 Tsd. Fahrzeugen; ein Plus von 31,3% gegenüber dem pandemiebedingt schwachen Vorjahreszeitraum. Stark nachgefragt wurden die Modelle 911 und Taycan, zudem waren Macan und Panamera bei den Kunden beliebt. Die Umsatzerlöse legten auf 15,1 (11,2) Mrd.€ zu. Das Operative Ergebnis stieg auf 2,7 (1,1) Mrd.€. Das höhere Volumen und positive Mixeffekte konnten eine unvorteilhafte Wechselkursentwicklung und eine durch Strategie und Wachstum bedingte Fixkostensteigerung deutlich überkompensieren.

Der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge war im Zeitraum Januar bis Juni 2021 mit weltweit 188 (157) Tsd. Fahrzeugen höher als im Vorjahr. Erfreuliche Zuwächse verzeichneten vor allem der Crafter und der Multivan/Transporter. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 5,3 (4,2) Mrd.€. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 87 (-334) Mio.€; dabei wirkten vor allem Volumeneffekte sowie Kosteneinsparungen positiv. Wie im Vorjahr waren CO₂-Lenkungsabgaben zu berücksichtigen.

Scania Vehicles and Services konnte den Absatz im ersten Halbjahr 2021 auf 50 (31) Tsd. Fahrzeuge steigern. Auch die Umsatzerlöse waren mit 7,2 (5,3) Mrd.€ höher als 2020. Das Operative Ergebnis von Scania Vehicles and Services erhöhte sich auf 860 (221) Mio.€. Negative Wechselkurseffekte, steigende Kosten und Vorleistungen für neue Technologien konnten durch einen besseren Mix und höhere Volumina kompensiert werden.

MAN Nutzfahrzeuge setzte im Berichtszeitraum mit 77 Tsd. Einheiten 63,3% mehr ab als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse lagen bei 6,4 (4,7) Mrd.€. Vor allem aufgrund von Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Europa in Höhe von -672 Mio.€ belief sich das Operative Ergebnis auf -456 (-423) Mio.€. Die gute Volumenentwicklung, eine verbesserte Marktpositionierung sowie ein striktes Kostenmanagement wirkten positiv.

In den ersten sechs Monaten 2021 erwirtschaftete Power Engineering Umsatzerlöse in Höhe von 1,6 (1,8) Mrd.€. Das Operative Ergebnis legte auf 82 (21) Mio.€ zu, was insbesondere aus Kosteneinsparungen im Rahmen des Restrukturierungsprogramms resultierte.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Volkswagen Pkw	1.552	1.134	40.689	28.580	1.773	-1.491
Audi	602	416	29.212	20.476	3.113	-643
ŠKODA	463	372	10.199	7.546	974	228
SEAT	310	197	5.656	3.749	-26	-271
Bentley	7	5	1.324	860	178	-99
Porsche Automobile ¹	152	116	15.107	11.192	2.660	1.143
Volkswagen Nutzfahrzeuge	188	157	5.298	4.238	87	-334
Scania Vehicles and Services ²	50	31	7.155	5.269	860	221
MAN Nutzfahrzeuge	77	47	6.405	4.669	-456	-423
Power Engineering ³	-	-	1.581	1.850	82	21
VW China ⁴	1.522	1.422	-	-	-	-
Sonstiges ⁵	-263	-160	-14.513	-10.361	-226	-312
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	21.556	18.063	2.339	1.155
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	-	-	-	-	11.358	-803
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-	-687
Volkswagen Konzern	4.660	3.736	129.669	96.131	11.358	-1.490
Konzernbereich Automobile ⁶	4.660	3.736	107.027	77.015	8.841	-2.738
davon: Bereich Pkw	4.533	3.658	92.041	65.312	8.521	-2.350
Bereich Nutzfahrzeuge	127	78	13.404	9.854	334	-295
Bereich Power Engineering	-	-	1.581	1.850	-14	-93
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	22.642	19.115	2.517	1.248

1 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 16.525 (12.421) Mio.€, Operatives Ergebnis 2.792 (1.233) Mio.€.

2 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 7.377 (5.488) Mio.€, Operatives Ergebnis 960 (266) Mio.€.

3 Im Vorjahr inklusive Geschäft von Renk.

4 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten.

Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 1.272 (1.404) Mio.€.

5 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.

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

Im ersten Halbjahr 2021 belief sich die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen neu abgeschlossenen Verträge auf 4,2 Mio. (+22,9%). Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen lag die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns bei 35,8 (36,0)%. Der Gesamtvertragsbestand übertraf Ende Juni dieses Jahres mit 22,2 (21,9) Mio. Kontrakten das Niveau vom 31. Dezember 2020. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing erreichte der Vertragsbestand 11,3 (11,3) Mio. Kontrakte, im Bereich Service/Versicherungen waren es 11,0 (10,6) Mio. Kontrakte. Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete die Volkswagen Bank 1,4 (1,4) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Infolge geringerer Risikokosten legte das Operative Ergebnis in den ersten sechs Monaten 2021 auf 2,3 (1,2) Mrd. € zu.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Der Volkswagen Konzern setzte im ersten Halbjahr 2021 in der Region Europa/Übrige Märkte 2,2 Mio. Fahrzeuge ab; ein Plus von 32,3% gegenüber dem pandemiebedingt schwachen Vorjahr. Trotz negativer Wechselkurseffekte legten die Umsatzerlöse auf 77,6 (57,7) Mrd. € zu, was vor allem auf positive Volumen- und Mixeffekte zurückzuführen war.

Auf den Märkten Nordamerikas stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns in den ersten sechs Monaten 2021 um 48,8% auf 447 Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 22,0 (15,9) Mrd. €. Neben den höheren Volumina wirkten Mixeffekte positiv, die eine unvorteilhafte Wechselkursentwicklung mehr als ausgleichen konnten.

In Südamerika übertraf der Absatz im Berichtszeitraum mit 260 (183) Tsd. Fahrzeugen den Vergleichswert 2020 um mehr als 40 %. Die Umsatzerlöse nahmen volumenbedingt auf 5,1 (3,7) Mrd. € zu, Wechselkurseffekte wirkten negativ.

In der Region Asien-Pazifik war der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – im Zeitraum Januar bis Juni 2021 mit 1,8 (1,6) Mio. Fahrzeugen um 10,6% höher als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse stiegen volumenbedingt auf 25,0 (19,3) Mrd. €. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung wirkten sich im ersten Halbjahr 2021 mit –23 (–421) Mio. € negativ aus.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2021	2020	2021	2020
Europa/Übrige Märkte	2.175	1.644	77.552	57.651
Nordamerika	447	300	22.038	15.930
Südamerika	260	183	5.065	3.704
Asien-Pazifik ¹	1.779	1.609	25.036	19.267
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	–23	–421
Volkswagen Konzern¹	4.660	3.736	129.669	96.131

¹ 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. Juni

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2021	2020	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2021	2020	2021	2020
Umsatzerlöse	129.669	96.131	107.027	77.015	22.642	19.115
Kosten der Umsatzerlöse	-104.820	-83.228	-86.310	-67.559	-18.510	-15.669
Bruttoergebnis	24.848	12.903	20.716	9.456	4.132	3.447
Vertriebskosten	-9.065	-8.352	-8.394	-7.767	-670	-585
Verwaltungskosten	-4.934	-4.860	-3.715	-3.804	-1.218	-1.056
Sonstiges betriebliches Ergebnis	508	-1.180	234	-623	274	-557
Operatives Ergebnis	11.358	-1.490	8.841	-2.738	2.517	1.248
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	899	1.164	896	1.142	3	22
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-1.104	-1.026	-1.036	-1.004	-67	-22
Finanzergebnis	-205	138	-140	138	-65	0
Ergebnis vor Steuern	11.153	-1.352	8.701	-2.600	2.453	1.248
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.699	333	-2.059	693	-640	-361
Ergebnis nach Steuern	8.454	-1.019	6.642	-1.907	1.813	887
davon entfallen auf						
Minderheiten	81	-57	36	-93	45	36
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	269	239	269	239	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	8.104	-1.201	6.337	-2.053	1.768	852
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	16,14	-2,44				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	16,20	-2,33				

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

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

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	2021	2020
Ergebnis nach Steuern	8.454	-1.019
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	4.800	-107
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-1.418	59
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	3.383	-47
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	364	-14
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-2	6
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	3.744	-55
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.493	-1.863
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	15
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	1.493	-1.848
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	4
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	1.491	-1.844
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-925	1.934
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-327	-488
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-1.252	1.446
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	418	-450
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-834	995
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-323	-664
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	679	659
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	356	-6
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	-104	17
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	252	12
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-26	22
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-26	22
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	8	-7
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-18	16
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	304	-70
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.195	-892
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	6.037	-570
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-1.097	-376
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	4.939	-947
Gesamtergebnis	13.394	-1.966
davon entfallen auf		
Minderheiten	166	-106
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	269	239
Aktionäre der Volkswagen AG	12.959	-2.099

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. April bis 30. Juni

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2021	2020	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2021	2020	2021	2020
Umsatzerlöse	67.293	41.076	55.488	32.365	11.804	8.711
Kosten der Umsatzerlöse	-54.772	-37.404	-45.152	-30.266	-9.621	-7.138
Bruttoergebnis	12.520	3.672	10.337	2.099	2.183	1.573
Vertriebskosten	-4.704	-3.880	-4.392	-3.619	-312	-262
Verwaltungskosten	-2.304	-2.415	-1.685	-1.918	-619	-497
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.035	229	773	502	262	-273
Operatives Ergebnis	6.546	-2.394	5.032	-2.935	1.514	541
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	380	1.035	398	1.031	-18	5
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-236	-675	-181	-661	-55	-14
Finanzergebnis	144	360	216	369	-72	-9
Ergebnis vor Steuern	6.690	-2.034	5.248	-2.566	1.442	532
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.650	498	-1.223	637	-427	-140
Ergebnis nach Steuern	5.040	-1.536	4.025	-1.929	1.015	392
davon entfallen auf						
Minderheiten	46	-51	25	-69	21	18
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	134	122	134	122	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	4.860	-1.607	3.866	-1.981	994	375
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	9,70	-3,23				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	9,70	-3,18				

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

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

Gesamtergebnisrechnung vom 1. April bis 30. Juni

Mio. €	2021	2020
Ergebnis nach Steuern	5.040	-1.536
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	515	-4.994
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-147	1.502
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	367	-3.492
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	343	9
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-1	9
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	709	-3.474
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	216	-72
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	15
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	216	-57
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	1	4
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	216	-54
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	284	908
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-226	-152
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	58	756
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	-18	-210
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	40	546
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-86	-85
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	363	318
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	278	232
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	-86	-71
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	192	161
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-8	30
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-8	30
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	3	-9
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-5	21
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	25	-65
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	469	610
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	1.425	-4.081
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-248	1.216
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.177	-2.864
Gesamtergebnis	6.217	-4.401
davon entfallen auf		
Minderheiten	105	-48
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	134	122
Aktionäre der Volkswagen AG	5.978	-4.475

Bilanz zum 30. Juni 2021 und zum 31. Dezember 2020

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2021	2020	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2021	2020	2021	2020
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	309.535	302.170	155.691	156.861	153.844	145.309
Immaterielle Vermögenswerte	69.161	67.968	68.989	67.781	172	187
Sachanlagen	62.390	63.884	61.304	62.807	1.086	1.077
Vermietete Vermögenswerte	56.414	50.686	1.451	1.512	54.963	49.174
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	84.429	82.565	-370	-377	84.799	82.942
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	37.140	37.067	24.316	25.137	12.824	11.930
Kurzfristige Vermögenswerte	207.585	194.944	109.804	97.236	97.781	97.708
Vorräte	44.942	43.823	41.014	39.055	3.929	4.768
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	58.393	58.006	-493	-557	58.886	58.562
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	40.506	38.044	19.733	17.012	20.773	21.033
Wertpapiere	22.028	21.162	17.701	17.503	4.327	3.658
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	40.812	33.909	30.946	24.222	9.866	9.687
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	903	-	903	-	-	-
Bilanzsumme	517.119	497.114	265.495	254.097	251.624	243.017
Passiva						
Eigenkapital	140.013	128.783	104.982	96.733	35.032	32.050
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	123.999	111.336	89.662	79.913	34.337	31.423
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	14.248	15.713	14.248	15.713	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	138.247	127.049	103.910	95.626	34.337	31.423
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.767	1.734	1.072	1.107	694	627
Langfristige Schulden	204.098	202.921	93.248	93.523	110.851	109.398
Finanzschulden	119.227	114.809	19.439	15.637	99.789	99.173
Rückstellungen für Pensionen	40.541	45.081	39.754	44.207	787	874
Sonstige Schulden	44.330	43.031	34.055	33.680	10.274	9.352
Kurzfristige Schulden	173.008	165.410	67.265	63.840	105.742	101.569
Finanzschulden	87.794	88.648	-7.559	-2.806	95.353	91.454
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.825	22.677	20.645	19.539	3.181	3.137
Sonstige Schulden	60.810	54.085	53.602	47.107	7.209	6.978
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	578	-	578	-	-	-
Bilanzsumme	517.119	497.114	265.495	254.097	251.624	243.017

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

Eigenkapitalentwicklung

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
Stand am 01.01.2020	1.283	14.551	96.929	-2.824
Ergebnis nach Steuern	-	-	-1.201	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-47	-1.799
Gesamtergebnis	-	-	-1.248	-1.799
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	6	0
Stand am 30.06.2020	1.283	14.551	95.687	-4.623
Stand am 01.01.2021	1.283	14.551	100.772	-5.659
Ergebnis nach Steuern	-	-	8.104	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	3.355	1.467
Gesamtergebnis	-	-	11.460	1.467
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	57	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ²	-	-	-268	-34
Übrige Veränderungen	-	-	8	-
Stand am 30.06.2021	1.283	14.551	112.029	-4.226

1 Rückzahlung der Hybridanleihe aus dem Geschäftsjahr 2014.

2 Zu Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

SICHERUNGSGESCHÄFTE							
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
95	-977	-235	295	12.663	121.781	1.870	123.651
-	-	-	-	239	-962	-57	-1.019
998	12	2	-64	-	-898	-49	-947
998	12	2	-64	239	-1.860	-106	-1.966
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	2.989	2.989	-	2.989
-	-	-	-	-393	-393	-3	-397
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-1	-	5	6	11
1.093	-965	-233	230	15.498	122.521	1.766	124.288
1.287	-708	-219	30	15.713	127.049	1.734	128.783
-	-	-	-	269	8.374	81	8.454
-835	253	319	295	-	4.854	85	4.939
-835	253	319	295	269	13.228	166	13.394
-	-	-57	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-1.237	-1.237	170	-1.068
-	-	-	-	-497	-497	-18	-515
-1	0	0	0	-	-304	-283	-586
-	-	-	0	-	7	-2	6
451	-456	42	324	14.248	138.247	1.767	140.013

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2021	2020	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2021	2020	2021	2020
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	33.432	24.329	23.758	18.098	9.674	6.231
Ergebnis vor Steuern	11.153	-1.352	8.701	-2.600	2.453	1.248
Ertragsteuerzahlungen	-2.329	-1.504	-1.876	-1.200	-453	-304
Abschreibungen ²	13.351	13.104	8.811	8.417	4.540	4.688
Veränderung der Pensionen	376	437	353	430	23	7
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	1.780	1.652	1.770	1.661	9	-10
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-247	-126	-493	118	246	-244
Brutto-Cash-flow	24.083	12.211	17.266	6.825	6.817	5.385
Veränderung Working Capital	-5.618	-4.880	1.821	-3.816	-7.439	-1.064
Veränderung der Vorräte	-684	-392	-1.576	-245	892	-147
Veränderung der Forderungen	-2.891	-1.517	-2.828	-854	-63	-662
Veränderung der Verbindlichkeiten	5.665	-622	4.932	-707	733	85
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	1.491	-2.147	1.419	-2.124	72	-23
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-9.339	-4.989	-33	163	-9.306	-5.153
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	140	4.787	-92	-49	232	4.837
Cash-flow laufendes Geschäft	18.465	7.331	19.088	3.009	-622	4.322
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-9.062	-7.930	-8.897	-7.815	-165	-114
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-3.864	-4.226	-3.777	-4.130	-87	-96
Entwicklungskosten (aktiviert)	-3.711	-2.950	-3.711	-2.950	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-1.642	-953	-1.538	-912	-104	-41
Netto-Cash-flow⁴	9.403	-599	10.191	-4.806	-788	4.207
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	-1.048	-2.120	85	-1.762	-1.133	-358
Investitionstätigkeit	-10.110	-10.050	-8.812	-9.577	-1.298	-473
Finanzierungstätigkeit	-1.336	21.666	-3.391	21.104	2.055	562
davon: Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.071	2.984	-1.600	2.975	530	9
MAN Minderheitsaktionäre: Ausgleichszahlungen und Erwerb angedienter Aktien	-	2	-	2	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	409	-330	361	-265	48	-65
Veränderung der Risikoversorge auf Zahlungsmittel	0	-3	0	-2	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.428	18.615	7.246	14.269	182	4.346
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.06.⁵	40.860	42.944	31.004	32.367	9.856	10.577
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	33.921	30.005	15.938	14.720	17.983	15.285
Brutto-Liquidität	74.780	72.949	46.941	47.087	27.839	25.862
Kreditstand	-207.035	-216.603	-11.893	-28.424	-195.142	-188.180
Netto-Liquidität am 30.06.⁶	-132.255	-143.654	35.048	18.663	-167.303	-162.318
nachrichtlich am 01.01.	-137.380	-148.040	26.796	21.276	-164.176	-169.316

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-Cash-flow: Cash-flow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen).

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

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 2020 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2021 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 2021 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 1,1 % (31. Dezember 2020: 0,7 %) verwendet.

Die Ermittlung des Ertragsteueraufwands für den Konzern-Zwischenabschluss erfolgt gemäß IAS 34 (Zwischenberichterstattung) auf Basis des durchschnittlichen jährlichen Steuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

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 2020 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2020 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 2020 ist auch im Internet unter www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

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 2,0l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieselthematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2020 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

In den ersten sechs Monaten des Geschäftsjahres 2021 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

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

Kartellrechtliche Untersuchungen

Im April 2019 hatte die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt. Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber den drei Marken ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt worden ist. Dieser Betrag ist als Sonstiger betrieblicher Aufwand erfasst worden. 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.

Auswirkungen Covid-19-Pandemie

Im Laufe des ersten Halbjahres 2021 flachte das Infektionsgeschehen auch aufgrund der zunehmenden Impfquote ab. Dennoch und auch aufgrund der verschiedenen Virus-Varianten hielten die Beeinträchtigungen – wie Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen oder Einschränkungen der Geschäftstätigkeit – in weiten Teilen der Welt an.

Bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses zum 30. Juni 2021 waren daher die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie insbesondere in den folgenden Bereichen zu analysieren:

- Bei der Überprüfung der Werthaltigkeit des Vermietvermögens ergaben sich für den Gesamtkonzern keine wesentlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf Restwertprognosen der Fahrzeuge.
- Aus der Überprüfung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten unter Berücksichtigung von angepassten Ausfallerwartungen ergaben sich keine wesentlichen zusätzlichen Wertminderungen.
- Aus der Überprüfung der Auswirkungen von durch die Covid-19-Pandemie verursachten zeitlichen und betragsmäßigen Verschiebungen von gesicherten Grundgeschäften auf die Effektivität und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ergaben sich keine wesentlichen ergebnisbeeinflussenden Auswirkungen.
- Durch die Entwicklungen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten haben sich vor allem im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Derivaten, die nicht im Hedge Accounting abgebildet werden, sowie der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten positive Auswirkungen auf das Operative Ergebnis ergeben.

Wir verweisen zu diesen Bereichen auch auf unsere weitergehenden Ausführungen im Anhang des Konzernabschlusses 2020.

Wesentliche Transaktionen

Am 28. Februar 2020 gab die TRATON SE (TRATON) die Absicht bekannt, die MAN SE (MAN) auf TRATON zu verschmelzen. Im Zusammenhang mit dieser Verschmelzung soll auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN auf TRATON gegen die Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt werden (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out).

TRATON hält 94,36 % des Grundkapitals von MAN und hat mit der Bekanntmachung vom 8. Mai 2021 den Minderheitsaktionären von MAN eine Barabfindung in Höhe von 70,68 € angeboten. Die Verschmelzung von MAN mit TRATON wurde auf der Hauptversammlung der MAN SE am 29. Juni 2021 beschlossen. Mit Beschlussfassung war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von rund 586 Mio. € erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen. Entsprechend reduzierten sich die Minderheitenanteile am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns sowie die Gewinnrücklagen und Übrige Rücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG.

Das Wirksamwerden des verschmelzungsrechtlichen Squeeze-out hängt noch von der Eintragung des Übertragungsbeschlusses und der Verschmelzung in das Handelsregister des Sitzes der TRATON SE beziehungsweise der MAN SE ab.

Mitte Juni 2021 haben sich Volkswagen und der schwedische Batteriezellhersteller Northvolt AB darauf geeinigt, die Produktion von Volkswagen Premium-Zellen im schwedischen Skellefteå zu konzentrieren. In diesem Zusammenhang hat Volkswagen an einer Finanzierungsrunde von Northvolt AB beteiligungsproportional teilgenommen und weitere 650 Mio. USD investiert. Außerdem hat Volkswagen sein bestehendes Wandeldarlehen um weitere 190 Mio. € ausgereicht und diesen Teil des Wandeldarlehens zeitgleich in Vorzugsanteile gewandelt. Die Beteiligungsquote von Volkswagen an Northvolt AB steigt damit auf 23,6 %. Aufgrund vorteilhafter Konditionen bei Wandlung resultierte aus der Bewertung des gewandelten Darlehens ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 62 Mio. €. Im Ergebnis steigt damit der Buchwert der Beteiligung an Northvolt AB um 794 Mio. €. Ausgereicht bleibt noch ein Wandeldarlehen in Höhe von 240 Mio. €.

IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Im Juli 2021 haben sich der Volkswagen Konzern und Rimac Automobili d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien auf die Gründung eines Joint Ventures geeinigt. Volkswagen bringt dabei seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim/Frankreich und Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg in das Joint Venture ein. Die Gründung des neuen Hypercar-Herstellers Bugatti-Rimac mit Hauptsitz in Zagreb/Kroatien ist für das vierte Quartal 2021 vorgesehen. Zuvor müssen noch Kartellbehörden in mehreren Ländern zustimmen. An dem Unternehmen werden Rimac 55 % und Volkswagen über Porsche 45 % der Anteile halten. Außerdem ist Porsche mit 24 % direkt an Rimac beteiligt.

Zunächst wird das neue Unternehmen mit dem Bugatti Chiron und dem Rimac Nevera zwei Hypercar-Modelle produzieren. Für die weitere Zukunft sind gemeinsam entwickelte Bugatti-Modelle angedacht.

Am 26. März 2021 haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die VW Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, einen Vertrag zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschlossen. Dabei beteiligt sich Brose zur Hälfte an der Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem geplanten gemeinsamen Unternehmen werden Brose und Volkswagen jeweils 50 % halten, Brose aber die industrielle Führung übernehmen. In der Folge wird Brose das gemeinsame Unternehmen beherrschen und Volkswagen aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen At-Equity bilanzieren. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher Genehmigungen und weiterer Vollzugsbedingungen. Mit einem Vollzug der Transaktion wird bis Ende des ersten Quartals 2022 gerechnet.

Im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen ist die Veräußerung der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr/Österreich (MTBÖ) beabsichtigt. Nach der Unterzeichnung eines Kaufvertrags am 10. Juni 2021 werden die Vermögenswerte und Schulden der MTBÖ ab diesem Zeitpunkt als Veräußerungsgruppe im Abschluss des Volkswagen Konzerns dargestellt. Mit einer Veräußerung der Anteile an der MTBÖ ist innerhalb des dritten Quartals 2021 zu rechnen. Mit der Einstufung als Veräußerungsgruppe wurde ein Aufwand erfasst, der mit 158 Mio. € auf Wertminderungen des Sachanlagevermögens und mit 141 Mio. € auf eine zusätzlich bilanzierte Rückstellung entfiel. Die Rückstellung wird außerhalb der Veräußerungsgruppe erfasst. Der gesamte Aufwand wird in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

In diesem Zusammenhang wurden zum 30. Juni 2021 Vermögenswerte in Höhe von 903 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 578 Mio. € als Zur Veräußerung gehalten eingestuft und gemäß IFRS 5 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.

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.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	54.383	5.682	–	–	60.065	–5.991	54.074
Originalteile	5.377	1.592	–	–	6.969	–54	6.915
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	5.183	624	–	–	5.807	–335	5.472
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	5.344	281	–	–	5.625	–7	5.618
Power Engineering	–	–	1.850	–	1.850	–1	1.849
Motorräder	277	–	–	–	277	–	277
Vermiet- und Leasinggeschäft	374	851	0	14.634	15.860	–2.045	13.814
Zinsen und ähnliche Erträge	87	4	–	3.867	3.958	–103	3.855
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–437	–10	–	0	–447	25	–421
Sonstige Umsatzerlöse	3.377	829	–	615	4.821	–143	4.678
	73.965	9.854	1.850	19.115	104.784	–8.654	96.131

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2021

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	79.274	8.633	–	–	87.907	–7.875	80.032
Originalteile	6.344	1.816	–	–	8.160	–67	8.093
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	6.139	810	–	–	6.949	–320	6.629
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	5.928	366	–	–	6.294	–28	6.266
Power Engineering	–	–	1.581	–	1.581	0	1.581
Motorräder	438	–	–	–	438	–	438
Vermiet- und Leasinggeschäft	411	866	0	17.892	19.168	–2.289	16.878
Zinsen und ähnliche Erträge	99	3	–	3.910	4.013	–133	3.880
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–26	–22	–	0	–48	25	–23
Sonstige Umsatzerlöse	4.426	932	–	839	6.198	–304	5.894
	103.033	13.404	1.581	22.642	140.660	–10.992	129.669

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 968 Mio. € (Vorjahr: 1.232 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 496 Mio. € (Vorjahr: 552 Mio. €).

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. HALBJAHR		%
	2021	2020	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	7.735	6.695	15,5
davon: aktivierte Entwicklungskosten	3.710	2.950	25,8
Aktivierungsquote in %	48,0	44,1	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	2.494	2.224	12,1
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	6.520	5.969	9,2

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.

		2. QUARTAL		1. HALBJAHR	
		2021	2020	2021	2020
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. €	5.040	-1.536	8.454	-1.019
Anteil von Minderheiten	Mio. €	46	-51	81	-57
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	134	122	269	239
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	4.860	-1.607	8.104	-1.201
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	2.861	-952	4.763	-721
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.999	-655	3.341	-481
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	9,70	-3,23	16,14	-2,44
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	9,70	-3,18	16,20	-2,33

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI 2021

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2021	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.06.2021
Immaterielle Vermögenswerte	67.968	4.125	11	2.920	69.161
Sachanlagen	63.884	4.261	-111	5.866	62.390
Vermietete Vermögenswerte	50.686	15.887	5.297	4.862	56.414

6. Vorräte

Mio. €	30.06.2021	31.12.2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.298	6.966
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6.589	4.022
Fertige Erzeugnisse, Waren	23.827	27.204
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.935	5.337
Geleistete Anzahlungen	280	288
Sicherungsgeschäfte Vorräte	13	6
	44.942	43.823

Im Berichtszeitraum waren keine wesentlichen Wertminderungen und Zuschreibungen auf Vorräte vorzunehmen.

In der gesamten Industrie gibt es zurzeit Versorgungsengpässe in Bezug auf Halbleiterkomponenten. Dieser Umstand hat Auswirkungen auf die Struktur der Vorräte zum 30. Juni 2021. So reduzierten sich die fertigen Erzeugnisse im Vergleich zum 31. Dezember 2020, wohingegen die Bestände an unfertigen Erzeugnissen und Rohstoffen sich erhöht haben.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.06.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.849	16.243
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	22.657	21.801
	40.506	38.044

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2021 mit 166 Mio.€ (Vorjahr: 653 Mio.€) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

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 Januar 2021 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance NV., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2014 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 7 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1,25 Mrd. € aufgekündigt. Mit Kündigung der Anleihe ist diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren und kürzt das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns entsprechend. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist im März 2021 erfolgt.

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf die TRATON GROUP.

Auf der Hauptversammlung der MAN SE (MAN) am 29. Juni 2021 wurde die Verschmelzung von MAN auf die TRATON SE (TRATON) beschlossen. Im Zusammenhang mit dieser Fusion soll auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN auf TRATON gegen die Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt werden (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). Dadurch steigt der Anteil von TRATON an MAN von 94,36 % auf 100 % (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2021	31.12.2020
Anleihen und Schuldverschreibungen	91.791	88.097
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19.128	17.273
Einlagengeschäft	2.358	2.411
Leasingverbindlichkeiten	4.993	5.119
Übrige Finanzschulden	958	1.909
	119.227	114.809

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2021	31.12.2020
Anleihen und Schuldverschreibungen	46.101	42.055
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	13.962	18.060
Einlagengeschäft	24.697	26.735
Leasingverbindlichkeiten	1.094	1.005
Übrige Finanzschulden	1.940	794
	87.794	88.648

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 2020 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 Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	ZUM	ZU FORTGEFÜHRTEN		DERIVATIVE	KEINER	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2020
	FAIR VALUE BEWERTET	ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	10.080	10.080
Sonstige Beteiligungen	177	–	–	–	1.688	1.865
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	279	47.879	50.231	–	34.408	82.565
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.512	4.105	4.220	2.217	–	7.834
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	376	376
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52	16.191	16.191	–	–	16.243
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	39.474	39.474	–	18.506	58.006
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.402	9.915	9.915	917	–	13.234
Ertragsteuerforderungen	–	9	9	–	1.177	1.186
Wertpapiere	21.146	15	15	–	–	21.162
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	33.909	33.909	–	–	33.909
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	109.690	115.282	–	5.119	114.809
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.188	2.322	2.317	748	–	4.257
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	87.643	87.643	–	1.005	88.648
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	22.677	22.677	–	–	22.677
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.215	8.545	8.545	831	–	10.590
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	38	38	–	301	340

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 30. JUNI 2021

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 30.06.2021
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	10.234	10.234
Sonstige Beteiligungen	539	–	–	–	1.782	2.321
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	278	49.434	51.604	–	34.717	84.429
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.902	4.818	4.924	1.540	–	8.260
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	469	469
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	17.839	17.839	–	–	17.850
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	39.213	39.213	–	19.155	58.393
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.804	11.185	11.185	462	–	13.452
Ertragsteuerforderungen	–	4	4	–	1.489	1.493
Wertpapiere	22.013	15	15	–	–	22.028
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	40.812	40.812	–	–	40.812
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	372	372	–	532	903
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	114.234	120.174	–	4.993	119.227
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	983	2.212	2.206	587	–	3.782
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	86.700	86.700	–	1.094	87.794
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	23.825	23.825	–	–	23.825
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.010	11.880	11.880	1.155	–	14.044
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	15	15	–	460	474
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	166	166	–	412	578

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 53,9 Mrd. € (Vorjahr: 52,9 Mrd. €) und einen Fair Value von 55,0 Mrd. € (Vorjahr: 55,0 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. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	177	40	0	137
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	279	–	–	279
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.512	–	784	729
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52	–	–	52
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	–	–	26
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.402	–	2.242	160
Wertpapiere	21.146	21.060	86	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.188	–	644	543
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.215	–	851	364

Mio. €	30.06.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	539	413	0	126
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	278	–	–	278
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.902	–	923	979
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	10	–	–	10
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	–	–	25
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.804	–	1.395	410
Wertpapiere	22.013	21.922	91	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	983	–	486	496
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.010	–	788	221

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.217	–	2.217	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	917	–	917	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	748	–	748	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	831	–	728	102

Mio. €	30.06.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.540	–	1.540	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	462	–	462	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	587	–	587	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.155	–	1.155	–

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	Zur Veräußerung gehaltene finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.2020	913	765	3
Währungsänderungen	-6	-12	-
Gesamtergebnis	-43	533	-
erfolgswirksam	-43	533	-
erfolgsneutral	-	-	-
Zugänge (Zukäufe)	9	-	-
Realisierungen	-65	-128	-
Umgliederung in Stufe 2	-5	-66	-
Stand am 30.06.2020	806	1.092	3
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-43	-533	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-43	-533	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-46	-469	-
Finanzergebnis	-	-	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2021	1.383	907
Währungsänderungen	20	9
Änderung Konsolidierungskreis	-158	-
Gesamtergebnis	712	-51
erfolgswirksam	385	47
erfolgsneutral	326	-99
Zugänge (Zukäufe)	493	-
Realisierungen	-104	-137
Umgliederung in Stufe 1	-333	-
Umgliederung in Stufe 2	-184	-11
Stand am 30.06.2021	1.828	717
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	385	-47
Sonstiges betriebliches Ergebnis	402	-47
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	207	-30
Finanzergebnis	-17	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Waretermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist. Die Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 1 bezieht sich auf die Beteiligung an der TuSimple Holdings Inc., San Diego, Kalifornien/USA, für die nun Marktpreisdaten aufgrund eines Börsengangs verfügbar sind. Darüber hinaus gibt es in der Position „Finanzschulden“ zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten aus Anleihen in Höhe von 1.915 Mio. €, die von Stufe 2 in Stufe 1 umgegliedert wurden, da der Markt aufgrund einer gestiegenen Liquidität als aktiv eingestuft wird.

Für den Fair Value der Waretermingeschäfte 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 Waretermingeschäfte zum 30. Juni 2021 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 262 Mio. € (Vorjahr: 225 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital würden sich darüber hinaus keine 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. Juni 2021 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. Juni 2021 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 3 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. Juni 2021 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 416 Mio. € (Vorjahr: 355 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2021 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 462 Mio. € (Vorjahr: 379 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. Juni 2021 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. Juni 2021 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2021 um 10% höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2021 um 10% niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. Juni 2021 um 10% besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 6 Mio. € (Vorjahr: 0,2 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10% schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 6 Mio. € (Vorjahr: 0,2 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: – 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. €	30.06.2021	30.06.2020
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	40.812	43.404
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	326	115
Termingeldanlagen	-278	-575
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	40.860	42.944

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2021	2020
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.071	2.984
Dividendenzahlungen	-501	-397
Aufnahmen von Anleihen	18.539	13.188
Tilgungen von Anleihen	-14.898	-8.978
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	-2.859	15.388
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-546	-520
	-1.336	21.666

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 Beschaffung, 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 Beschaffung, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt.

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen, Spezialgetrieben und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet. Im 1. Halbjahr 2020 war hier auch noch das Geschäft von Renk enthalten.

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. HALBJAHR 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	67.220	9.356	1.849	17.469	95.893	237	96.131
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	6.746	498	1	1.646	8.891	-8.891	-
Umsatzerlöse	73.965	9.854	1.850	19.115	104.784	-8.654	96.131
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	-1.582	-295	-93	1.248	-721	-768	-1.490

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2021

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	94.316	12.855	1.581	20.750	129.502	166	129.669
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	8.717	549	0	1.892	11.158	-11.158	-
Umsatzerlöse	103.033	13.404	1.581	22.642	140.660	-10.992	129.669
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	9.303	334	-14	2.517	12.141	-783	11.358

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2021	2020
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	12.141	-721
Nicht zugeordnete Bereiche	-18	-37
Konzernfinanzierung	22	7
Konsolidierung/Holdingfunktion	-786	-739
Operatives Ergebnis	11.358	-1.490
Finanzergebnis	-205	138
Konzernergebnis vor Steuern	11.153	-1.352

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Die 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.

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. HALBJAHR		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. HALBJAHR	
	2021	2020	2021	2020
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	2	0	0
Aufsichtsräte	1	3	1	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	541	494	678	558
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	8.978	7.136	348	196
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	174	76	651	522 ¹
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	2	2	3

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.06.2021	31.12.2020	30.06.2021	31.12.2020
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	4	0	0
Aufsichtsräte	0	0	160	167
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.137	1.164	1.428	1.477
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	13.590	12.207	2.058	2.250
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	488	397	703	951
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	22	25	2	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 1.471 Mio.€ (Vorjahr: 1.503 Mio.€) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 8.414 Mio.€ (31. Dezember 2020: 8.534 Mio.€) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.705 Mio.€ (31. Dezember 2020: 3.349 Mio.€). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 686 Mio.€ (31. Dezember 2020: 642 Mio.€) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 179 Mio.€ (31. Dezember 2020: 190 Mio.€).

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

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

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 367 Mio.€ (31. Dezember 2020: 354 Mio.€).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 21 Mio. € (Vorjahr: 166 Mio. €) wertberichtigt. Im ersten Halbjahr 2021 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 105 Mio. €) an.

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten sechs Monaten Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 925 Mio. € (Vorjahr: 73 Mio. €) getätigt.

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

1. Produktbezogene Klagen weltweit

Die Anzahl der von der financialright GmbH geltend gemachten Ansprüche aus abgetretenen Rechten hat sich aufgrund zahlreicher Antragsrücknahmen auf rund 37 Tsd. reduziert.

In Italien erging im Juli 2021 ein klagestattgebendes erstinstanzliches Urteil in der Altroconsumo Sammelklage, wonach die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia rund 63 Tsd. Verbrauchern Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio. € nebst Zinsen zu zahlen haben. Die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia beabsichtigen gegen das Urteil Berufung einzulegen.

In den Niederlanden wurde die ruhende Sammelklage der Stichting Car Claim wieder aufgenommen. Die mündliche Verhandlung zur Begründetheit der Ansprüche fand im Mai 2021 statt. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach der Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften beabsichtigen, gegen das Urteil Berufung einzulegen.

In Deutschland sind derzeit über 60 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Im März 2021 hat der Bundesgerichtshof (BGH) durch einen umfassend begründeten Beschluss klargestellt, dass Käufer eines Fahrzeugs mit Dieselmotor des Typs EA 189 nicht allein aufgrund einer verbauten temperaturabhängigen Emissionsregelung (sogenanntes Thermofenster) deliktsrechtliche Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG geltend machen können.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2021 hat der US-Bundesstaat Texas beim Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Rechtsmittel gegen die Entscheidung eines Berufungsgerichts des Bundesstaates Texas eingelegt, mit der umweltrechtliche Forderungen des Bundesstaates gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen wurden; die Zulassung des Rechtsmittels steht im Ermessen des Obersten Gerichtshofs. Im Juni 2021 bestätigte der Oberste Gerichtshof des Bundesstaates Ohio die Entscheidung eines Zwischenberufungsgerichts, das die Abweisung bestimmter von Ohio erhobener Klagen abgelehnt hatte. Die Volkswagen AG und die AUDI AG beabsichtigen, eine weitere Überprüfung durch den Obersten Gerichtshof der USA zu ersuchen.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In den Niederlanden hatte eine Aktionärsvereinigung eine unbezifferte Klage mit dem Feststellungsziel erhoben, die Volkswagen AG habe angeblich den Kapitalmarkt getäuscht. Die Klage wurde Anfang Juli 2021 zurückgenommen. Die Volkswagen AG hat der Rücknahme zugestimmt. Damit ist dieses Verfahren beendet.

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.

WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieseldiagnostik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltspflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruht auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands. Im Juni 2021 wurden in diesem Zusammenhang Vereinbarungen über Schadensersatzleistungen getroffen mit dem Ziel, die Aufarbeitung der Dieseldiagnostik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio. €, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio. €. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich).

Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstandsmitglied von Audi und Porsche erzielt. Ein ehemaliger Audi-Vorstand war nicht zu einer Einigung bereit, gegen ihn werden gerichtliche Schritte vorbereitet. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

Im April 2019 hatte die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gab Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt. Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber den drei Marken ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt worden 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. Volkswagen ist die Entscheidung am 12. Juli 2021 zugestellt worden. Sie kann mit einer Klage zum Europäischen Gericht bis Mitte September angefochten werden.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2021 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2020 keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher steuerlicher und rechtlicher Umfänge und aufgrund von Währungseffekten im Vergleich zum Konzernabschluss 2020 um 0,5 Mrd. € auf 9,1 Mrd. € erhöht.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Vergleich zum Konzernabschluss 2020 um 4,3 Mrd. € auf insgesamt 26,3 Mrd. € angestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus Entwicklungs- und Lieferverträgen zurückzuführen.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Am 1. Juli 2021 hat die TRATON GROUP alle ausstehenden Stammaktien des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar erworben. Der mit Zahlungsmitteln gezahlte Kaufpreis betrug circa 3,1 Mrd. € (3,7 Mrd. USD).

TRATON hält nun 100 % der Anteile an der bisher nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung (Anteil von 16,7 %) Navistar International Corporation.

Aufgrund des kurzen Zeitraums seit dem Erwerbszeitpunkt können aktuell keine weiteren Angaben zum Unternehmenserwerb und den daraus entstehenden Auswirkungen auf den Konzernabschluss des Volkswagen Konzerns gemacht werden.

Im Juni 2021 wurden Vereinbarungen über Schadensersatzleistungen gegen ehemalige Vorstandsmitglieder getroffen mit dem Ziel, die Aufarbeitung der Dieseldiagnostik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio. €, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio. €. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich).

Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstandsmitglied von Audi und Porsche erzielt. Ein ehemaliger Audi-Vorstand war nicht zu einer Einigung bereit, gegen ihn werden gerichtliche Schritte vorbereitet. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

Die ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG hat dieser Vereinbarung am 22. Juli 2021 zugestimmt. Mit dieser Zustimmung wird die Schadenersatzleistung als Sonstiger betrieblicher Ertrag im dritten Quartal erfasst.

Der Volkswagen Aufsichtsrat hat Ende Juli 2021 einem Vertrag mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Europe B.V. zur Abgabe eines gemeinsamen öffentlichen Übernahmeangebots auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich über eine Konsortialgesellschaft zugestimmt. Sollte das Angebot angenommen werden, würde das Konsortium nach derzeitigem Stand gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernehmen.

Wolfsburg, 28. Juli 2021

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Wolfsburg, 28. Juli 2021

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 2021 bis 30. Juni 2021, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 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, 28. Juli 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Hybridanleihe

Die von Volkswagen begebenen Hybridanleihen werden vollständig dem Eigenkapital zugeordnet. 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.

Premium Plattform Elektrik (PPE)

Neue Fahrzeugplattform für elektrisch angetriebene Fahrzeuge der Premium-, Sport- und Luxusklasse. Die Komponenten und Funktionen dieser Plattform sind speziell auf die hohen Anforderungen in diesem Segment zugeschnitten. Mit dieser Plattform werden hohe Synergien insbesondere zwischen den Marken Audi, Porsche und Bentley erzielt.

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-Cash-flow

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

Netto-Liquidität

Die Netto-Liquidität 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 Netto-Liquidität 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
Internet www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html

FINANZKALENDER

28. Oktober 2021

Zwischenbericht Januar – September 2021

Wir bitten um Verständnis,
dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung
die maskuline grammatische Form verwenden.

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:
www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html

www.volkswagenag.com