

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

NEUW AUTO

JANUAR - JUNI 2022

HALBJAHRES- FINANZBERICHT

- 1 Wesentliche Fakten
2 Wichtige Ereignisse

- 7 Volkswagen Aktie
8 Geschäftsverlauf
19 Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage
27 Ausblick

- 33 Gewinn- und
Verlustrechnung
34 Gesamtergebnisrechnung
37 Bilanz
38 Eigenkapitalentwicklung
40 Kapitalflussrechnung
41 Anhang
62 Versicherung der
gesetzlichen Vertreter
63 Bescheinigung nach
prüferischer Durchsicht

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	2. QUARTAL			1. HALBJAHR		
	2022	2021	%	2022	2021	%
Mengendaten¹ in Tsd.						
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	1.977	2.547	-22,4	3.875	4.979	-22,2
Absatz (Fahrzeuge)	2.011	2.326	-13,5	4.006	4.660	-14,0
Produktion (Fahrzeuge)	2.116	2.194	-3,5	4.160	4.512	-7,8
Belegschaft (am 30.06.2022/31.12.2021)				668,0	672,8	-0,7
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €						
Umsatzerlöse	69.543	67.293	+ 3,3	132.285	129.669	+ 2,0
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	4.735	6.546	-27,7	13.188	11.358	+ 16,1
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	6,8	9,7		10,0	8,8	
Sondereinflüsse	-230	-	x	-360	-	x
Operatives Ergebnis	4.505	6.546	-31,2	12.828	11.358	+ 12,9
Operative Umsatzrendite (%)	6,5	9,7		9,7	8,8	
Ergebnis vor Steuern	5.140	6.690	-23,2	14.034	11.153	+ 25,8
Umsatzrendite vor Steuern (%)	7,4	9,9		10,6	8,6	
Ergebnis nach Steuern	3.914	5.040	-22,3	10.638	8.454	+ 25,8
Konzernbereich Automobile²						
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	4.930	3.774	+ 30,6	9.289	7.735	+ 20,1
F&E-Quote (%)	8,5	6,8		8,5	7,2	
Cash-flow laufendes Geschäft	7.803	10.197	-23,5	13.604	19.088	-28,7
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	7.002	4.711	+ 48,6	11.311	8.897	+ 27,1
davon: Sachinvestitionen	2.385	1.853	+ 28,7	4.089	3.777	+ 8,3
Sachinvestitionsquote (%)	4,1	3,3		3,7	3,5	
Netto-Cash-flow	801	5.486	-85,4	2.293	10.191	-77,5
Netto-Liquidität am 30.06.				28.209	35.048	-19,5

- 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 4.846 (3.553) Mio. €, Januar bis Juni 8.694 (7.359) Mio. €.

Wesentliche Fakten

- > **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns geben über alle Regionen um 22,2 % auf 3,9 (5,0) Mio. Fahrzeuge nach; eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie und von Engpässen bei der Teileversorgung**
- > **Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden um 27,0 % gesteigert; Anteil an den Auslieferungen des Konzerns auf 5,6 (3,4) % erhöht**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns übertreffen mit 132,3 Mrd. € das Vorjahr um 2,0 %; inklusive Navistar mit 4,7 Mrd. € (Einbezug ab Juli 2021), weiterhin erfolgreiches Finanzdienstleistungsgeschäft**
- > **Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen steigt um 1,8 Mrd. € auf 13,2 Mrd. €, Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung**
- > **Operatives Ergebnis erhöht sich um 1,5 Mrd. € auf 12,8 Mrd. €; negative Sondereinflüsse aus der Dieselthematik im Berichtszeitraum in Höhe von –0,4 Mrd. €**
- > **Ergebnis vor Steuern nimmt auf 14,0 (11,2) Mrd. € zu; Ergebnis nach Steuern liegt bei 10,6 (8,5) Mrd. €**
- > **Netto-Cash-flow des Automobilbereichs beläuft sich auf 2,3 (10,2) Mrd. €; Erwerb der Anteile an Europcar in Höhe von rund 1,7 Mrd. €; Sachinvestitionsquote bei 3,7 (3,5) %**
- > **Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile beträgt 28,2 Mrd. €; erfolgreiche Platzierung von Hybridanleihen stärkt die Kapitalausstattung; Dividendenzahlung in Höhe von 3,8 Mrd. € im Mai**
- > **Begeisternde Produkte:**
 - **Volkswagen erweitert das Portfolio des ID.4 um die Allradvariante ID.4 Pro 4MOTION; Studie ID. AERO gibt einen Ausblick auf eine vollelektrische Mittelklasse-Limousine**
 - **ŠKODA stellt den überarbeiteten Karoq mit neuer Designsprache vor**
 - **CUPRA skizziert mit den Fahrzeugen Terramar, Tavascan und UrbanRebel seine Vision und Ambitionen für den Zeitraum bis 2025**
 - **Audi illustriert mit dem geräumigen Conceptcar Audi urbansphere die Premiummobilität von morgen**
 - **Lamborghini präsentiert den Supersportwagen Huracan Tecnica**
 - **Bentley erweitert die Baureihe Bentayga um den luxuriösen Grand Tourer Bentayga Extended Wheelbase**
 - **Scania stellt batterieelektrische Lkw für den regionalen Transport vor**
 - **MAN kündigt eBus-Chassis für den Weltmarkt an**

Wichtige Ereignisse

COVID-19-PANDEMIE

Die weltweite Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 hatte im Berichtszeitraum regionsbezogen erhebliche Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zur Folge. Insbesondere in China kam es während des ersten Halbjahres 2022 infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den internationalen Lieferketten.

RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT

Im ersten Halbjahr 2022 führte der Russland-Ukraine-Konflikt neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten ergaben sich erhebliche Preissteigerungen. Zudem verschärfen sich in diesem Zusammenhang die Engpässe bei der Teileversorgung, vor allem bei Kabelsträngen. Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt.

NEUE PRODUKTE UND TECHNOLOGIEN VORGESTELLT

Der Volkswagen Konzern und seine Marken stellten auch im zweiten Quartal 2022 neue Fahrzeuge und Technologien vor.

Die Marke Volkswagen Pkw hat das Produktportfolio des vollelektrischen ID.4 um eine weitere Allradversion ergänzt: den ID.4 Pro 4MOTION. Das Modell auf Basis des ID.4 Pro Performance hat eine Systemleistung von 195 kW (265 PS) und bietet mehr Dynamik sowie eine bessere Traktion bei Nässe, Schnee und losem Untergrund. Die neue leistungsstärkere Variante bringt dank eines zweiten Elektromotors an der Vorderachse ihre Kraft per Allradantrieb auf die Straße. Damit ist der ID.4 Pro 4MOTION ein leistungsfähiges Zugfahrzeug und verlässlicher Partner beim Einsatz von kleineren Transport- oder Bootsanhängern. Die Anhängelast erhöht sich durch den Allradantrieb gegenüber der klassischen Pro Performance Version um 200 kg auf 1.400 kg bei bis zu 8% Steigung (gebremst). Mit der Weltpremiere des Konzeptfahrzeugs ID. AERO in China gab Volkswagen Pkw einen Vorschmack auf seine erste vollelektrische Mittelklasse-Limousine. Ihr progressives, stilvolles und aerodynamisches Design ist von einer elegant abfallenden Dachlinie im Coupé-Stil geprägt. Im Innern überzeugt ein großzügiges Raumangebot. Der ID. AERO basiert auf dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) des Konzerns und demonstriert die Flexibi-

lität der rein elektrischen MEB-Architektur, die vom kompakten Crossover über SUVs oder als Minibus bis hin zur geräumigen Limousine segmentübergreifend einsetzbar ist. Durch das Zusammenspiel aus leistungsstarker 77 kWh Lithium-Ionen-Batterie, effizientem Antrieb und sehr guten aerodynamischen Eigenschaften erreicht der ID. AERO eine Reichweite von bis zu 620 km. Die Serienversion für China wird voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2023 auf den Markt kommen. Ebenfalls für 2023 plant Volkswagen den Start der Produktion einer europäischen Variante im Werk Emden.

ŠKODA stellte im zweiten Quartal 2022 den überarbeiteten Karoq vor. Die konsequent weiterentwickelte ŠKODA Designsprache verleiht dem kompakten SUV eine markantere Optik und verbesserte Aerodynamik mit geringeren Verbrauchs- und Emissionswerten. Nachhaltige Materialien und moderne Technologien sorgen im Interieur für mehr Komfort. Erstmals sind für den Karoq Matrix-LED-Scheinwerfer verfügbar. Die Motorenpalette umfasst fünf effiziente Motoren aus der aktuellen EVO-Generation des Volkswagen Konzerns; damit ist der kleinere Bruder des Kodiaq mit geringeren Verbrauchs- und CO₂-Emissionswerten unterwegs. Auf der Power2Drive in München, der Fachmesse für Ladeinfrastruktur, Mobilitätsdienstleistungen und Elektromobilität, feierte ŠKODA zudem die Deutschlandpremiere des sportlichen Topmodells Enyaq Coupé RS iV. Mit ihm erweitert ŠKODA seine RS-Familie um ein rein elektrisches Modell. Zwei Elektromotoren erzielen zusammen eine Systemleistung von 220 kW (299 PS). Damit sprintet der Enyaq Coupé RS iV in 6,5 sec von 0 auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit ist bei 180 km/h erreicht. Auch das Sportfahrwerk trägt zum dynamischen Fahrerlebnis bei: Das Coupé liegt vorne um 15 mm und hinten um zehn mm tiefer.

CUPRA präsentierte im Juni 2022 seine Vision und Ambitionen für den Zeitraum bis 2025 und gab dabei einen Ausblick auf drei neue elektrifizierte Modelle: Der CUPRA Terramar verbindet kraftvolle Proportionen und markantes Design zu einem emotionalen, sportlichen SUV. Damit möchte das Unternehmen in weitere Regionen des SUV-Segments vordringen. Der CUPRA Terramar wird sowohl mit verschiedenen Verbrennungsmotoren als auch mit einer neuen Generation von Plug-in-Hybridantrieben erhältlich sein. Die elektrische Reichweite soll rund 100 km betragen. Der CUPRA Tavascan verkörpert die elektrische Vision von CUPRA und soll dem Konzeptfahrzeug von 2019 treu bleiben. Das dynamische SUV-Coupé, das 2024 auf den Markt kommen soll, verkörpert nicht nur die Vision einer zeitgemäßen Elektrifizierung, sondern soll die Marke CUPRA auch globaler machen und neue Märkte für sie erschließen. Mit dem Urban-Rebel will CUPRA Konventionen herausfordern und Emotionen wecken. Für das frontgetriebene urbane Elektroauto soll

die MEB-Plattform des Volkswagen Konzerns genutzt werden, um auf ihr ein emotionales Fahrzeug mit begeisternder Performance zu entwickeln.

Mit den drei Concept Cars Audi skysphere, Audi grandsphere und Audi urbansphere illustriert die Marke mit den Vier Ringen ihre Vision der Premiummobilität von morgen. Dabei erschließt sich eine Erlebniswelt, die weit über den zweckgebundenen Aufenthalt an Bord und den profanen Transport von A nach B hinausgeht. Als letztes Modell dieses Trios hat Audi im zweiten Quartal 2022 den Audi urbansphere concept mit einem großzügigen und revolutionären Innenraum vorgestellt, in dem digitale Technologien eine Erlebnissphäre für den Verkehr in Megacities schaffen. Technisch basiert der Audi urbansphere auf der Premium Plattform Elektrik (PPE). Zentrales Element der PPE ist ein Batteriemodul zwischen den Achsen, das – wie schon im Audi grandsphere – rund 120 kW/h Energie bereithält. Die 800-Volt-Ladetechnik sorgt dafür, dass sich die Batterie mit bis zu 270 kW an Schnellladesäulen innerhalb kurzer Zeit aufladen lässt: Gerade einmal zehn Minuten genügen, um Antriebsenergie für mehr als 300 km Fahrstrecke an Bord zu nehmen. In weniger als 25 Minuten lässt sich der Ladestand von fünf auf 80% steigern. Die beiden Elektromotoren des Audi urbansphere concept, je einer auf Vorder- und Hinterachse, stellen eine Gesamtleistung von 295 kW (401 PS) zur Verfügung. Ein Novum: Zugunsten reduzierter Reibung und damit eines geringeren Energieverbrauchs im Rollbetrieb lässt sich der Vorderachsantrieb bedarfsgerecht deaktivieren.

Lamborghini stellte im April 2022 das jüngste Mitglied der Modellreihe Huracán vor, den Huracán Tecnica. Die Evolutionsstufe des Huracán punktet mit verbesserter Aerodynamik, Leistung, Stabilität und Benutzerfreundlichkeit; diese Qualitäten machen ihn zum Alleskönner auf Straße und Rennstrecke. Der Motor des Huracán Tecnica stammt aus dem Huracán STO und liefert eine Leistung von 471 kW (640 PS); das entspricht einer Steigerung um 22 kW (30 PS) im Vergleich zum Huracán EVO RWD. Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert der Supersportwagen in 3,2 sec.

Mit dem Bentayga Extended Wheelbase stellte Bentley im zweiten Quartal 2022 einen Luxus-SUV vor, der eine ganz neue Fahrzeugklasse definiert. Bei dem Grand Tourer, der im Vergleich zum Bentayga um 180 mm verlängert wurde, steht der Wohlfühlaspekt im Mittelpunkt: Im Innenraum kommen Sitze im Stil von Flugzeugsesseln mit einer automatischen Klimasensorik und einem fortschrittlichen System zur Optimierung der Sitzhaltung zum Einsatz. Handwerklich gestaltete Elemente werten das erstklassige Interieur zusätzlich auf. Bei der Bentley Diamond-Beleuchtung scheint Licht durch die handgearbeitete Lederverkleidung des Innenraums hindurch. Besonders feines Garn sorgt für eine auffallend weiche Rautensteppung. Die Fahrdynamik des Bentayga Extended Wheelbase wird von einem 4,0l V8-Motor mit 405 kW (550 PS), der neuen Hinterachslenkung und dem serienmäßigen Bentley Dynamic Ride System bestimmt.

Scania möchte seinen Kunden zukünftig jedes Jahr neue elektrische Modelle anbieten. Nach den Fahrzeugen für den innerstädtischen Lieferverkehr hat Scania jetzt batterie-

elektrische Lkw für den regionalen Transport vorgestellt. Die neue Modellreihe mit einer Batteriekapazität von 624 kWh ist mit R- oder S-Fahrerhäusern erhältlich. Sie basiert auf den klassischen Scania Eckpfeilern wie Modularität und Nachhaltigkeit und bietet Unternehmen viele Einsatzmöglichkeiten im regionalen Anwendungsbereich. Die Fahrzeuge sind in Leistung und Reichweite in ihrem jeweiligen Einsatzbereich konventionellen Lkw ebenbürtig, übertreffen sie jedoch in Sachen Wirtschaftlichkeit und CO₂-Effizienz. Beim Umstieg von konventionellen auf elektrische Lkw unterstützt Scania seine Kunden in allen Bereichen der Elektromobilität: von der Ladeinfrastruktur über Service und Wartung bis hin zu passenden Finanzierungsmodellen und Versicherungsangeboten.

MAN hat im zweiten Quartal 2022 ein eBus-Chassis für den Weltmarkt präsentiert, das auf den bewährten Technologien aus dem vollelektrischen Lion's City E basiert, der bereits in vielen Ländern Europas erfolgreich im Einsatz ist. Ziel ist es, die umweltfreundliche Mobilität weiter voranzubringen und den Verkehr in Städten überall auf der Welt sauberer, leiser und sicherer zu gestalten. Erste Prototypen sollen 2023 auf die Straße kommen, die Serienproduktion ist für 2024 geplant. Zusammen mit ABB E-mobility, einem weltweit führenden Anbieter von Ladelösungen für Elektrofahrzeuge, geht MAN den nächsten Schritt in puncto Elektromobilität im Lkw-Fernverkehr: Auf dem Gelände des ehemaligen Flughafens Berlin Tempelhof zeigte MAN im zweiten Quartal erstmals einen seriennahen Prototypen seines kommenden Elektro-Lkw. Technische Besonderheit des zukunftsweisenden E-Trucks, der 2024 Marktdebüt feiern soll, ist seine Vorbereitung für die künftige Megawatt-Ladetechnologie, die ABB E-mobility in den nächsten drei Jahren zur Marktreife bringen möchte.

AUSZEICHNUNGEN

Anfang April 2022 konnten bei den Top Gear Electric Car Awards gleich vier Marken des Konzerns den ersten Platz in einer Kategorie gewinnen. Der ID. Buzz von Volkswagen wurde als „Electric Car of the Year“ ausgezeichnet. Den „Readers Choice Award“ gewann der Porsche Taycan Sport Turismo. ŠKODA gewann mit dem Enyaq iV den Preis für das „Best Value Electric Car“. Als „Best Racer“ wurde Audi mit dem RS Q e-tron ausgezeichnet. Die Electric Car Awards werden von der renommierten Fachzeitschrift BBC Top Gear Magazine in insgesamt 18 Kategorien verliehen.

Mitte April wurde der Audi e-tron GT bei den World Car Awards 2022 als „World Performance Car“ ausgezeichnet. Die World Car Awards werden jährlich durch eine internationale Fachjury in New York vergeben und zeichnen exzellente Führung und Innovation in der Automobilindustrie aus. Audi gewann bereits zum elften Mal und ist damit der erfolgreichste Hersteller in der Geschichte des Awards.

Ebenfalls im April wurde die Marke Lamborghini zum zweiten Mal in Folge mit dem „Green Star Award 2022“ ausgezeichnet, die jährlich vom Deutschen Institut für Qualität und Finanzen vergeben wird. Untersucht wurden 2.000 Unternehmen auf ökologische, ökonomische und soziale Nachhaltigkeit sowie Innovation und Technologie.

In der Kategorie „Elektrobusse: Stadt“ gewann der Scania Citywide BEV im April den ersten Platz beim busplaner Innovationspreis 2022. Insgesamt stimmten über 1.000 Leser der Fachzeitschrift busplaner ab. Mit dem vollelektrischen Niederflerbus will Scania dazu beitragen, Wegbereiter von nachhaltiger Mobilität zu sein.

Ende April wurde der Bentley Continental GT Speed beim Motor Klassik Award 2022 zum „Klassiker der Zukunft“ gewählt. Über 18.000 Leser der Oldtimer-Fachzeitschrift Motor Klassik wählten ihn zum Sieger in der Coupé-Kategorie.

Anfang Mai 2022 gewann Scania mit dem 500 S zum sechsten Mal in Folge die Auszeichnung „Green Truck“ für herausragende Transportleistungen und Kraftstoffeffizienz. Der Award wird im Rahmen eines Pressevergleichstests von den deutschen Fachzeitschriften Trucker und Verkehrsrundschau organisiert. Die Bewertung der Umweltleistung basiert auf dem Vergleich von Kraftstoffverbrauch und CO₂-Emissionen.

Mitte Mai 2022 gewann ŠKODA mit dem Fabia den „Red Dot Award“ in der Kategorie Produktdesign. Insgesamt wurde die Marke damit zum 17. Mal ausgezeichnet. Der Award zählt zu den bekanntesten Designwettbewerben der Welt und gilt als Siegel für qualitativ hochwertiges Produktdesign. Die international besetzte Expertenjury setzt sich aus unabhängigen Gestaltern, Designprofessoren und Fachjournalisten zusammen.

Ebenfalls im Mai erhielt die siebte Generation des Multivan der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge die Höchstnote von fünf Sternen beim Euro-NCAP-Test. Sowohl in der Kategorie Crashsicherheit sowie der Funktion der Assistenzsysteme erhielt der neue Multivan die Bestnote. Bei dem Crashtest werden Sicherheitsaspekte der Fahrzeuge untersucht und bewertet: der Insassenschutz für Erwachsene, der Kinderschutz, die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger und die Ausstattung mit serienmäßigen Assistenzsystemen. Ebenso erreichte der vollelektrische ID.5 der Marke Volkswagen Pkw die Höchstwertung im Euro-NCAP-Fahrerassistenz-Test. Als Ausweitung des klassischen Crashtestverfahrens des ADAC wird eine Bewertung in den Bereichen Fahrzeugassistenz, Fahrerbindung und Sicherheitsunterstützung vorgenommen.

Ende Mai 2022 wurden gleich zwei Fahrzeuge mit dem „iF Design Award 2022“ ausgezeichnet. Der MAN Lion's Intercity LE gewann den Award in der Kategorie Product/Automobile/Vehicles. Der neue Multivan der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge gewann gleich zwei Awards in der Kategorie Automobile für das Exterieur- und für das Interieur-Design. Der Designwettbewerb findet seit 1954 jährlich statt und zeichnet herausragende Leistungen in den Bereichen Design und Produktgestaltung aus.

Ducati wurde im Mai 2022 von der Fachzeitschrift PS zum fünften Mal zur „besten Marke“ gewählt. In insgesamt zehn Kategorien stimmten über 11.000 Teilnehmer ab. In neun von zehn Kategorien konnte Ducati sich gegenüber seinen Konkurrenten durchsetzen.

Anfang Juni 2022 wurde die Marke Scania bei den ETM Awards gleich fünfmal auf Platz eins gewählt. Unter anderem

wurden die Auszeichnungen für „Best Bus“ und „Best Truck“ vergeben. Auch im Bereich der alternativen Antriebe konnte Scania mit dem R 410 LNG überzeugen und gewann die Kategorie Fernverkehrs-Erdgas-Lkw. Insgesamt haben knapp 6.000 Leser abgestimmt. Der ETM Award gilt als Benchmark in der Nutzfahrzeugbranche und wird von qualifizierten Marktforschern seit 25 Jahren durchgeführt.

JUBILÄEN

Im April 2022 lief in Sant'Agata Bolognese der 20.000 Lamborghini Huracán vom Band. Das Jubiläumsfahrzeug war ein STO-Modell in der Lackierung Grigio Acheso Matt. Seit 2014 bietet der Huracán eine breite Modellpalette mit insgesamt zwölf Straßen- und drei Rennversionen.

Nach seiner Markteinführung im Jahr 2002 feierte der Touareg der Marke Volkswagen Pkw im Mai seinen 20. Jahrestag. Das Premium-SUV, das den Aufbruch in ein neues Segment eröffnete, hat sich weltweit bereits mehr als eine Million Mal verkauft. Anlässlich des Jubiläums wurde das Sondermodell Touareg „EDITION 20“ mit neuer Lackierung und exklusiven Rädern sowie eleganter Lederausstattung vorgestellt.

Ein 70-jähriges Jubiläum feierte Bentley im Mai mit dem R-Type Continental. Die Produktion begann im Jahr 1952. Seitdem wurde das Modell nur 208 Mal produziert und stellt damals wie heute eine Seltenheit dar.

Im Juni feierte der Golf R sein 20. Jubiläum. Diesen Meilenstein zelebriert Volkswagen mit dem Sondermodell Golf R „20 Years“. Das leistungsstarke Jubiläumsauto knüpft an die Erfolgsgeschichte des Golf R32 an und zeichnet sich durch sportliches Design und alltagstaugliche Performance aus. Designakzente setzen die exklusive „20 R“-Logo-Projektion sowie erstmalig Dekoreinlagen in Echt-Carbon.

Ebenfalls im Juni feierte Porsche 50 Jahre 911 Carrera RS 2.7. Als erstes Serienmodell mit Bug- und Heckspoiler setzte der Sportwagen einen neuen Trend bei Serienfahrzeugen. Den Beinamen Carrera – zu Deutsch „Rennen“ – erhielt das Modell als erste Generation des 911. Ab September 2022 zeigt das Porsche Museum in Stuttgart eine Sonderausstellung zum 50-jährigen Jubiläum.

Einen Produktionsmeilenstein erreichte Porsche darüber hinaus im Juni mit dem 20-jährigen Bestehen der Porsche Produktion in Leipzig. Mit mehr als 4.400 Mitarbeitern gehört das Porsche Werk Leipzig zu einem der größten Arbeitgeber der Region. Noch bis August 2022 stehen verschiedene Jubiläumsaktivitäten an.

In Kassel wurde im Juni das 500.000ste Hybridgetriebe DQ400e gefeiert. Das Doppelkupplungsgetriebe stellt das einzige seiner Art in Quereinbauform dar und wird in fast allen Marken verbaut. Zukünftig sollen bis zu 1.100 Einheiten pro Tag gefertigt werden.

Sein zehnjähriges Jubiläum feierte Ende Juni 2022 der Modulare Querbaukasten MQB, auf dessen Basis konzernweit bereits mehr als 32 Millionen Fahrzeuge produziert wurden. Der MQB schafft fahrzeugübergreifende Synergien und steht für innovative Technologie und flexible Antriebskonzepte. Eine rein elektrische Technik-Matrix stellt ab 2026 die

nächste Generation, die Scalable Systems Platform (SSP), für den Konzern dar.

MEISTERSCHAFT UND POKALSIEG FÜR DIE FUSSBALLERINNEN DES VfL WOLFSBURG

Einen doppelten Grund zum Feiern hatten die Fußballerinnen des VfL Wolfsburg im Mai 2022: Anfang des Monats sicherten sie sich vorzeitig ihre insgesamt siebte Deutsche Meisterschaft in der Frauen-Bundesliga. Sie krönten ihren Erfolg nur wenige Wochen später mit dem Gewinn des DFB-Pokals, den die VfL-Frauen nun schon zum achten Mal in Folge und zum neunten Mal insgesamt nach Wolfsburg holten. Diese Erfolge unterstreichen die wichtige Rolle, die die Markenbotschafterinnen für Volkswagen einnehmen: Das Frauen-Team des VfL Wolfsburg steht insbesondere für die Werte Vielfalt, Sympathie, Professionalität und Teamgeist.

KOOPERATIONEN

Volkswagen und bp haben im April 2022 die Bildung einer strategischen Partnerschaft zum zügigen Aufbau von Schnellladesäulen für Elektrofahrzeuge in Europa bekannt gegeben. Dabei handelt es sich um flexible, batterie-betriebene Ladesäulen, die schnell installiert werden können, da sie keine leistungsstarke Netzanbindung benötigen und direkt an ein Niederspannungsnetz angeschlossen werden können. Die beiden Partner haben sich zum Ziel gesetzt, den Zugang zu Lademöglichkeiten von Elektrofahrzeugen in den wichtigsten europäischen Märkten zu verbessern und so den Umstieg auf Elektromobilität voranzutreiben. Das Ladenetz von bp soll in die Navigationssysteme der Fahrzeuge mehrerer Konzernmarken integriert werden, so dass die Fahrer problemlos die nächstgelegene Ladesäule finden können. Die erste Ladesäule wurde bereits Ende April 2022 in Düsseldorf in Betrieb genommen. Bis Ende 2024 sind bis zu 4.000 Säulen mit je zwei Ladepunkten in Europa geplant.

Der Volkswagen Konzern und die indische Mahindra Group haben im Mai 2022 eine Kooperationsvereinbarung unterzeichnet, um den Umfang einer zukünftigen Zusammenarbeit zu evaluieren. Dazu gehört unter anderem die Prüfung von Einsatzmöglichkeiten von Komponenten aus dem MEB von Volkswagen wie zum Beispiel Elektromotoren und Batteriezellen in den Fahrzeugen von Mahindra. Gemeinsames Ziel der beiden Unternehmen ist es, die Elektrifizierung des indischen Automobilmarktes voranzutreiben. Der als offene Fahrzeugplattform konzipierte MEB und seine Komponenten ermöglichen Herstellern eine schnelle und wirtschaftliche Elektrifizierung ihrer Modellpalette. Der MEB kommt bereits bei den Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi, ŠKODA und SEAT/CUPRA sowie bei externen Partnern zum Einsatz.

ÜBERNAHME EUROPCAR

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmeangebot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A. Paris/Frankreich über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) abgegeben.

Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Insgesamt nahmen 93,6% der Europcar-Aktionäre die von der französischen Finanzmarktaufsicht gewährte Möglichkeit an, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmquote über 90% lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-Out Verfahren für die noch verbleibenden Europcar-Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Im Ergebnis hält die Konsortialgesellschaft, an der Volkswagen mit 66% beteiligt ist, seit 13. Juli 2022 100% der Europcar-Anteile. Der Kaufpreis liegt bei 51 Cent je Europcar-Aktie.

Mit dem Abschluss der Europcar-Transaktion hat Volkswagen im Rahmen der Konzerninitiative Mobility Solutions der NEW AUTO-Strategie einen weiteren wichtigen Meilenstein erreicht. Mit Hilfe dieser Transaktion will sich der Volkswagen Konzern einen bedeutenden Anteil am weltweiten Markt für Mobilitätsdienste sichern. Die Europcar Mobility Group soll dabei ein Eckpfeiler für die von Volkswagen geplante Mobilitätsplattform werden. Das Angebot der Europcar Mobility Group soll zukünftig ein breites Spektrum an Mobilitätsbedürfnissen der Kunden abdecken, vom Car-sharing für ein paar Stunden bis zum Auto-Abo für mehrere Monate.

NEUE VOLLELEKTRISCHE MODELLE FÜR DEN US-MARKT GEPLANT

Volkswagen plant, auf dem US-amerikanischen Markt zwei vollelektrische Modelle – einen Pick-up und ein robustes SUV (R-SUV) – unter der historischen Marke Scout anzubieten. Die Entwicklung und die Produktion der Fahrzeuge sollen in den USA für US-Kunden erfolgen. Mit einem neu zu gründenden separaten, unabhängigen Unternehmen in den USA will Volkswagen den lokalen Markt für Elektrofahrzeuge weiter erschließen. Ziel ist, mittels eines neuen technischen Plattformkonzepts authentische Pick-ups und R-SUVs zu realisieren, die das bestehende Modellportfolio des Konzerns erweitern und die Präsenz des Konzerns auf diesem Wachstumsmarkt systematisch ausbauen.

BATTERIEZENTRUM IN CHATTANOOGA IN BETRIEB GENOMMEN

Volkswagen Group of America hat Anfang Juni 2022 das North American Battery Engineering Lab am Standort Chattanooga in Betrieb genommen. Die Anlage ist unter anderem für Batterietests unter extremen klimatischen Bedingungen und im Dauerbetrieb vorgesehen. Sie ist Teil der Strategie zur Elektrifizierung des Standortes und soll dazu beitragen, die Batteriekompetenz des Unternehmens zu stärken und die Elektromobilität in Nordamerika voranzutreiben. Neben dieser Anlage bestehen im Konzern bereits zwei in China und eine in Deutschland. Die Arbeit wird sich zunächst auf Batterien für Fahrzeuge auf MEB-Basis konzentrieren.

STRATEGISCHE PARTNERSCHAFT VON ELECTRIFY AMERICA MIT SIEMENS

Siemens beteiligt sich als Minderheitsaktionär als erster externer Investor an Electrify America, einer Tochtergesellschaft der Volkswagen Group of America. Die Gesellschaft

betreibt das größte Netz von öffentlichen Elektro-Schnellladestationen für Kunden aller Elektrofahrzeuge in Nordamerika und beabsichtigt mehr als eine Verdopplung ihrer lokalen Ladeinfrastruktur. Neben der Investition gewinnt Electrify America mit Siemens einen wichtigen strategischen Technologiepartner.

HAUPTVERSAMMLUNG

Die 62. ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG fand am 12. Mai 2022 in virtueller Form statt. Bei einer Präsenz von rund 55% des stimmberechtigten Kapitals folgten die Aktionäre dem Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat, für das Geschäftsjahr 2021 eine gegenüber dem Vorjahr erhöhte Dividende von 7,50 (4,80) € je Stammaktie und 7,56 (4,86) € je Vorzugsaktie auszuschütten. Des Weiteren erteilte die Hauptversammlung den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats die Entlastung für das Geschäftsjahr 2021. Die Aktionäre billigten außerdem den erstmals nach den Vorgaben des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) der Hauptversammlung vorgelegten Vergütungsbericht für 2021. Zudem wurde die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022 sowie für die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und Zwischenlageberichts des ersten Halbjahres des Geschäftsjahres 2022 sowie des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und Zwischenlageberichts für den Zeitraum 1. Januar bis 30. September 2022 und für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2023 bestellt. Das Aufsichtsratsmitglied Herr Dr. Hussain Ali Al Abdulla legte sein Amt vor

Beendigung seiner Amtszeit nieder. Wie von der Aktionärin Qatar Holding vorgeschlagen wählte die Hauptversammlung Herrn Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud als Ersatz für die restliche Amtszeit von Herrn Dr. Al Abdulla beginnend mit Ende der Hauptversammlung 2022.

VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSANGELEGENHEITEN

Bei der Wahl der Arbeitnehmervertreter in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG am 29. April 2022 in Wolfsburg wurden Frau Simone Mahler, Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen Financial Services AG am Standort Braunschweig, Frau Daniela Nowak, Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG am Standort Braunschweig, und Herr Dr. Arno Homburg, Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association, erstmals zu Mitgliedern des Aufsichtsrats der Volkswagen AG gewählt. Sie treten die Nachfolge für Frau Ulrike Jakob, Frau Bertina Murkovic und Herrn Dr. Hans-Peter Fischer an. Die übrigen Arbeitnehmervertreter im Aufsichtsrat wurden erneut in das Gremium gewählt. Die Amtszeit begann mit der Beendigung der Hauptversammlung am 12. Mai 2022.

Am 22. Juli 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG Herrn Dr. Oliver Blume zum neuen Vorstandsvorsitzenden des Volkswagen Konzerns ernannt. Herr Dr. Blume wird diese Position zum 1. September 2022 in Personalunion zu seinem Amt als Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) übernehmen und wird diese auch nach einem möglichen Börsengang der Porsche AG weiter ausüben. Der bisherige Vorstandsvorsitzende des Volkswagen Konzerns, Herr Dr. Herbert Diess, scheidet im gegenseitigen Einvernehmen zum selben Zeitpunkt aus dieser Position aus.

Volkswagen Aktie

Im ersten Halbjahr dieses Jahres war die Entwicklung an den internationalen Aktienmärkten zunächst von der Sorge der Anleger über mögliche Zinserhöhungen angesichts steigender Inflationsraten sowie über die Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 überschattet. Nach dem russischen Vordringen in die Ukraine seit Februar, den ergriffenen Sanktionen gegen Russland sowie steigenden Rohstoff- und Energiepreisen, die die Inflation steigen ließen, gerieten die internationalen Börsen unter Druck. Hinzu kamen die strikten Einschränkungen im Rahmen der verfolgten Null-Covid-Strategie in China, die international die Anspannung der Lieferketten erhöhten. Zum Ende des Berichtszeitraums verstärkte sich der Abwärtstrend der Kurse bedingt durch die anhaltenden Auseinandersetzungen in der Ukraine, zunehmende Sorgen um eine ausreichende Energieversorgung, eine hohe Inflation und die daraus resultierende straffere Geldpolitik der Notenbanken.

Der deutsche Aktienindex lag zum Jahresanfang noch knapp über seinem bisherigen Rekord aus dem November 2021. Danach überwogen die Befürchtungen vor einer Straffung der Geldpolitik in den USA. Der Russland-Ukraine-Konflikt und die dadurch ausgelöste Furcht vor einer Energiekrise und ihren wirtschaftlichen Folgen verunsicherte die Marktteilnehmer und belastete den Kapitalmarkt. Die von der Europäischen Zentralbank angesichts der hohen Inflation eingeleitete Zinswende und die Rezessionsängste ließen den DAX um 20% im Vergleich zum Jahresende 2021 fallen.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG folgten dem Trend an den Börsen. Automobilwerte sanken teilweise überdurchschnittlich. Der Vergleichswert vom Jahresende 2021 wurde um 28% beziehungsweise 33% unterschritten, wenngleich der geplante Börsengang von Porsche und die guten Operativen Ergebnisse positiv vom Markt aufgenommen wurden.

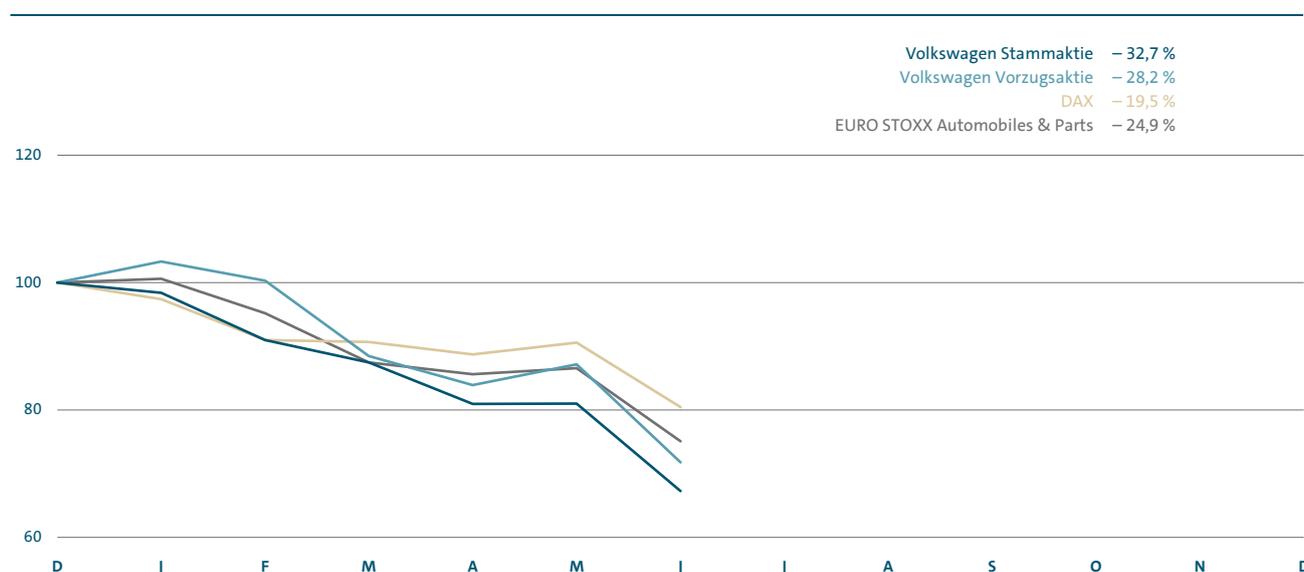
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2022

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	279,40	173,90	173,90
	Datum	05.01.	30.06.	30.06.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	193,10	127,42	127,42
	Datum	14.01.	30.06.	30.06.
DAX	Kurs	16.272	12.784	12.784
	Datum	05.01.	30.06.	30.06.
ESTX Auto & Parts	Kurs	684	473	473
	Datum	05.01.	30.06.	30.06.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2021 BIS JUNI 2022

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2021 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt. Daraus resultierende höhere Rohstoffpreise und Versorgungsengpässe verstärken die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Im ersten Halbjahr 2022 wurden die restriktiven Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 in vielen Ländern weitestgehend aufgehoben. Positiv wirkten die Fortschritte vieler Länder bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten der neuen Virusvariante Omikron und deren Subvarianten national wieder zu stark steigenden Infektionszahlen mit meist mildereren Krankheitsverläufen, aber erhöhten Krankenständen führte.

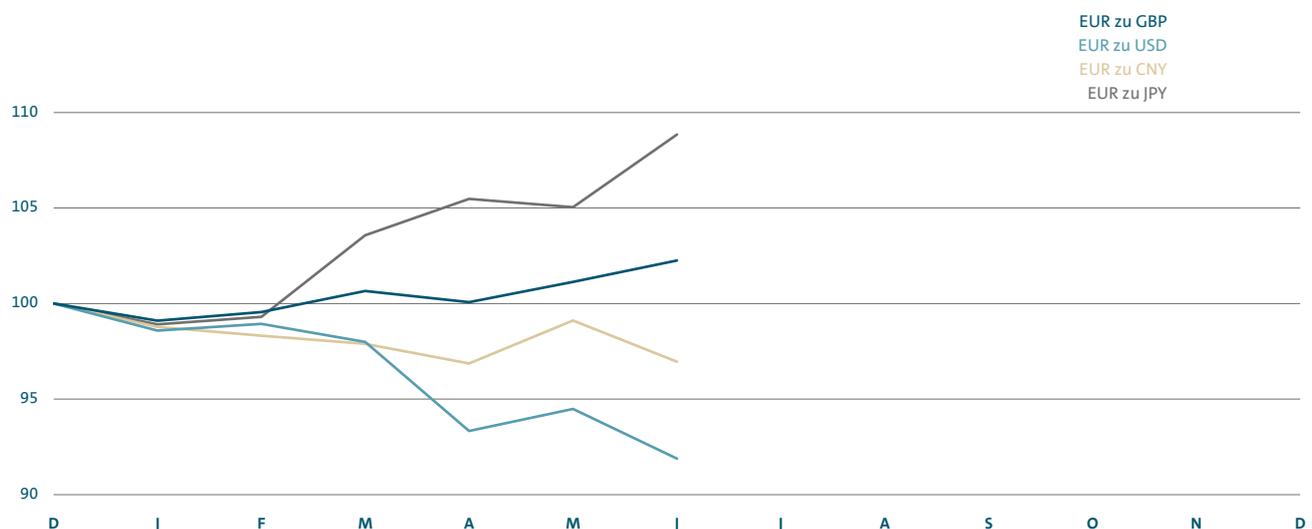
Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 lag das Wirtschaftswachstum sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern im Durchschnitt weiter auf Erholungskurs, wenngleich mit abnehmender

Dynamik. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung im Berichtszeitraum einerseits davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden sowie andererseits wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts betroffen waren. Aufgrund der weltweit weiter anziehenden Inflation gingen viele Länder zu einer restriktiveren Geldpolitik über, was sich im Berichtszeitraum durch Leitzinserhöhungen und reduzierte Anleihekäufe der Zentralbanken widerspiegelte. Die resultierenden Rezessionsängste sorgten für hohe Verluste wesentlicher Aktienmärkte im ersten Halbjahr. Im Durchschnitt stiegen die Preise für Energie- und viele sonstige Rohstoffe gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an, wobei Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen hoch blieben. Der weltweite Güterhandels wuchs im Berichtszeitraum.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Berichtszeitraum gegenüber der Vorjahresperiode ein positives Wachstum mit nachlassender Dynamik. Diese Entwicklung war bei fast allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Gründe dafür waren unter anderem die in vielen Ländern gestiegene Resilienz der Wirtschaft gegenüber hohen Infektionszahlen sowie damit einhergehende Lockerungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2021 BIS JUNI 2022

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2021 = 100



Gleichzeitig stiegen im Laufe des ersten Halbjahres die nationalen Inflationsraten deutlich an, was sich nachteilig auf die Konsumentenstimmung auswirkte.

Deutschland registrierte in der Berichtsperiode ein positives Wirtschaftswachstum. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist die Arbeitslosenquote im Durchschnitt gefallen und die Anzahl der Beschäftigten in Kurzarbeit nahm nach den hohen Ständen in den Vorjahren weiter ab. Gleichzeitig erreichten die monatlichen Inflationsraten die höchsten Werte seit der Wiedervereinigung.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in den ersten drei Monaten dieses Jahres insgesamt noch ein höheres reales absolutes Bruttoinlandsprodukt (BIP) auf als im Vergleichszeitraum 2021. Während im zweiten Quartal die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa mit einer positiven, wenngleich weniger dynamischen Rate wuchs, ging das BIP der gesamten Region jedoch in Folge des Russland-Ukraine-Konflikts zurück. Die verhängten Sanktionen gegen Russland führten ab März zu erheblichen Belastungen in dieser Region, so dass die russische Wirtschaftsleistung bereits im zweiten Quartal einen erheblichen Rückgang verzeichnete. Die Inflationsraten in beiden Regionen stiegen deutlich an.

Die türkische Volkswirtschaft erreichte im Berichtszeitraum ein insgesamt robustes aber gegenüber dem Vorjahr schwächeres Wachstum des BIP bei gleichzeitig sehr hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen nur eine leicht positive Veränderungsrate des BIP aus.

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich in den ersten sechs Monaten 2022 gegenüber dem Vorjahreszeitraum, das Wachstum schwächte sich aber über die letzten Quartale ab. Aufgrund der ansteigenden Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes hat die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik fortgesetzt und den Leitzins im Laufe des ersten Halbjahres 2022 drei Mal angehoben. Die Arbeitslosenquote hat sich gegenüber dem hohen Stand des Vorjahres im Berichtszeitraum weiter verringert. In Kanada und Mexiko war die Wirtschaftsleistung im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2021 ebenfalls höher.

Die Wirtschaft Brasiliens wuchs im Berichtszeitraum nur mäßig, verbunden mit einem Anstieg der Verbraucherpreise. Argentinien verzeichnete eine Erholung der Wirtschaftsleistung bei sehr hoher Inflation und fortlaufendem Währungsverfall.

China war zu Beginn der Covid-19-Pandemie den negativen Effekten bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt und profitierte aufgrund der verfolgten Null-Covid-Strategie im weiteren Verlauf von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen. Im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante führte diese Strategie zu temporären lokalen Ausgangssperren. Im Berichtszeitraum stieg die chinesische Wirtschaftsleistung an, jedoch mit nachlassender Dynamik. Indien registrierte ein insgesamt positives Wirtschaftswachstum. Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine positive, wenn auch nur geringe BIP-Wachstumsrate.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis Juni 2022 ist das weltweite Pkw-Marktvolumen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum insgesamt deutlich zurückgegangen (-10,1%). Dabei haben sich insbesondere Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten infolge des Halbleitermangels, durch die Corona-Pandemie sowie die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts negativ bemerkbar gemacht. Während der Gesamtmarkt der Region Afrika einen Anstieg verbuchen konnte, waren alle übrigen Vertriebsregionen von Einbußen betroffen. Die Regionen Westeuropa und Nordamerika verzeichneten ein deutlich schwächeres Verkaufsvolumen. Einen unterdurchschnittlichen Rückgang der Neuzulassungen wiesen die Regionen Südamerika und Asien-Pazifik auf, während in der Region Nahost die Zahl der Neuzulassungen auf dem Vorjahresniveau lag. In der Region Zentral- und Osteuropa ging das Verkaufsvolumen sehr stark zurück.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis Juni 2022 merklich unter dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa verfehlte die Zahl der neu zugelassenen Pkw im Berichtszeitraum das Vorjahresniveau deutlich. Engpässe bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit führten im ersten Halbjahr 2022 zu rückläufigen Neuzulassungen mit ungleich starken Veränderungsraten in allen großen Einzelmärkten: Der Pkw-Markt in Italien büßte mehr als 20% des Volumens ein und verzeichnete damit den höchsten Verlust vor Frankreich, Spanien und Großbritannien.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen sank in den ersten sechs Monaten 2022 in Westeuropa deutlich unter den Wert des Vorjahres.

In Deutschland lagen die Pkw-Neuzulassungen von Januar bis Juni 2022 ebenfalls deutlich unter dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Dabei war der Vorjahreswert durch die Ende 2020 ausgelaufene – zeitlich befristete – Mehrwertsteuersenkung zu Beginn des Jahres 2021 bereits vergleichsweise niedrig. Dämpfend wirkte sich weiterhin vor allem die verschlechterte Angebotssituation in Folge des Mangels an Vorprodukten aus.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtszeitraum deutlich unter dem Niveau der Vergleichsperiode 2021.

In der Region Zentral- und Osteuropa wies das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum ein sehr starkes Minus im Vergleich zum Vorjahresniveau auf. Die Verkäufe entwickelten sich dabei in den einzelnen Märkten unterschiedlich. Der mit Abstand größte absolute Marktrückgang wurde in Russland registriert. Hauptursache hierfür war der Russland-Ukraine-Konflikt und die damit einhergehenden Sanktionen, die die Produktion und den Verkauf von Fahrzeugen in Russland stark einschränkten.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa ging gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres stark zurück. In Russland lag die Zahl

der verkauften Fahrzeuge in den Monaten Januar bis Juni 2022 sogar sehr stark unter dem Vorjahreswert.

In der Türkei lag das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum deutlich unter dem Vorjahresniveau. Damit setzte sich der seit 2021 zu verzeichnende Marktrückgang auch in der ersten Jahreshälfte 2022 fort. In Südafrika nahm die Zahl der Pkw-Verkäufe in den ersten sechs Monaten 2022 gegenüber dem sehr schwachen Wert der Vorjahresperiode stark zu.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen ging von Januar bis Juni 2022 in der Türkei deutlich, in Südafrika leicht gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres zurück.

In der Region Nordamerika sind die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichtszeitraum gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert deutlich gesunken. Dabei verringerte sich das Marktvolumen in den USA innerhalb der Region sowohl absolut als auch relativ am stärksten im Vergleich zum Vorjahresniveau. Von dem Rückgang waren neben dem Pkw-Segment auch die leichten Nutzfahrzeuge betroffen. Auf dem kanadischen Automobilmarkt sind die Verkaufszahlen im Zeitraum Januar bis Juni 2022 ebenfalls deutlich zurückgegangen. In Mexiko lag die Zahl der verkauften Fahrzeuge auf dem Vorjahresniveau.

In Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten sechs Monaten 2022 insgesamt leicht unter dem Vorjahresniveau. Brasilien verzeichnete einen deutlichen Rückgang der Neuzulassungen, während in Argentinien die Zahl der verkauften Fahrzeuge den vergleichbaren Vorjahreswert annähernd erreichte.

In der Region Asien-Pazifik fiel das prozentuale Minus der Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum im Vergleich zu den meisten anderen Regionen geringer aus. Auf dem chinesischen Markt lag das Verkaufsvolumen merklich unter dem Wert des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Negativ beeinflusst wurde die Entwicklung der Pkw-Verkäufe durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, sowie lokalen Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2. Auf dem indischen Pkw-Markt haben sich die Verkäufe im Zeitraum Januar bis Juni 2022 positiv entwickelt und lagen deutlich über dem Wert des Vorjahreszeitraums. In Japan verzeichneten die Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum hingegen einen deutlichen Rückgang gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik ging im Vergleich zum Vorjahr leicht zurück. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres merklich verfehlt. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge stark über, in Japan moderat unter dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Seit dem 1. Juli 2021 zählt Navistar zu den Marken der TRATON GROUP und ist somit Teil des Bereichs Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Dadurch erweitern sich die relevanten Märkte im Nutzfahrzeugsbereich sowohl für Lkw als auch im Segment der Schulbusse um Nordamerika, bestehend aus den USA, Kanada und Mexiko.

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 leicht unter dem Wert der Vergleichsperiode. Weltweit lagen die Lkw-Märkte stark unter dem Vorjahresniveau, was vor allem auf den Nachfragerückgang auf dem chinesischen Markt aufgrund der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zurückzuführen ist.

Das Verkaufsvolumen in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag in den ersten sechs Monaten 2022 leicht unter dem Vorjahresniveau. Dieser Rückgang ist auf eingeschränkte Verfügbarkeiten von Fahrzeugen infolge von Engpässen bei der Teileversorgung zurückzuführen. Der russische Markt stieg zu Beginn des ersten Quartals deutlich an. Aktualisierte Zulassungsdaten liegen momentan nicht vor. Die Türkei verzeichnete einen merklichen Rückgang der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage hingegen spürbar an. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) lagen die Neuzulassungen leicht unter dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage im ersten Halbjahr 2022 auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete in den ersten sechs Monaten 2022 insgesamt einen moderaten Anstieg gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode merklich über dem schwachen Niveau des Vorjahres, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Das Segment der Schulbusse in Nordamerika bewegte sich etwa auf der Höhe des Vorjahres. Die Nachfrage nach Bussen lag in Mexiko deutlich über, in Brasilien leicht unter dem Vorjahresniveau.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Der Marinemarkt blieb im ersten Halbjahr 2022 unter dem Niveau des Vorjahres. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Nachfrage im Bereich der Handelsschiff-

fahrt und die daraus resultierende Werftauslastung zurückging. Weiterhin blieb die Verunsicherung im Markt über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen bestehen. Im Bereich der Handelsschiffahrt entwickelte sich der Markt für Containerschiffe, Tanker und Schüttgutfrachter im Vergleich zum Nachfrageniveau des Vorjahres rückläufig. Eine positive Entwicklung war im Bereich der Kreuzfahrtschiffe und Passagierfähren zu verzeichnen. Durch die Lockerungen der Covid-19-bedingten Restriktionen haben in diesem Markt die Geschäftsaktivitäten wieder zugenommen. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage aktiv. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung – trotz der stark gestiegenen Öl- und Gaspreise. Demgegenüber entwickelte sich die Nachfrage nach Offshore-Spezialschiffen für Windanlagen positiv.

Der Markt für Energieerzeugung zeigte im ersten Halbjahr 2022 deutliche Signale der Erholung. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken hielt weiterhin an, unterstützt durch den Beschluss der letzten Klimakonferenz COP26 und den daraus resultierenden Erschwernissen für die Finanzierung von schwerölbetriebenen Kraftwerken. Die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts sind jedoch durch steigende Gas- und Rohstoffpreise sowie in der verzögerten Verfügbarkeit von Kernkomponenten auch hier spürbar. Es bestand nach wie vor eine hohe Nachfrage nach neuen Energielösungen wie Wasserstoff und Langzeitenergiespeicher mit einer starken Tendenz zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Neben den Risiken einer fehlenden Preisstabilität auf den Märkten und Engpässen in den Lieferketten hielt auch der starke Wettbewerbs- und Preisdruck unvermindert an.

Im Vergleich zum ersten Halbjahr 2021 bewegte sich der Markt für Turbomaschinen auf leicht höherem Niveau. Der deutliche Anstieg der Rohmaterialpreise setzte sich fort und führte zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Produktionsanlagen mit Turbokompressoren in der Grundstoff- und Prozessindustrie. Auch die Öl- und Gasmärkte wurden durch steigende Energiepreise gestützt und entwickelten sich stabil auf dem Niveau des Vorjahres. Die neuen Geschäftsfelder für Turbomaschinen im Bereich der Dekarbonisierung lagen ebenfalls auf Höhe des Vorjahres. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung und Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen stieg gegenüber dem Vorjahr leicht an.

Der After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte entwickelte sich im ersten Halbjahr 2022 deutlich stärker als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, obwohl die Nachfrage weiterhin durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigt war.

Der After-Sales-Markt für Turbomaschinen erholte sich weitestgehend von den wirtschaftlichen Folgen der Covid-19-Pandemie. Im Vergleich zum Vorjahr lag die Nachfrage im ersten Halbjahr 2022 auf deutlich höherem Niveau und erreichte annähernd wieder den Stand vor der Pandemie.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im ersten Halbjahr 2022 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin noch niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übten die Covid-19-Pandemie und die weiterhin eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum weiterhin von den Engpässen bei der Teileversorgung geprägt, die Fahrzeugauslieferungen lagen unter dem Vorjahr. Der Anteil von Finanzdienstleistungsprodukten im Neuwagen-geschäft entwickelte sich dagegen positiv und übertraf den Vergleichswert 2021. Haupttreiber der Entwicklung waren Mixeffekte im finanzierungsaffinen Privatkundengeschäft und ein höherer Anteil von Leasingverträgen im Flotten-geschäft. Die positive Entwicklung bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen konnte im ersten Halbjahr 2022 fortgesetzt werden, vor allem der Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen wurde ausgebaut. Die Finanzdienstleistungsaktivitäten in Russland wurden durch den Russland-Ukraine-Konflikt und die Folgen der internationalen Sanktionen negativ beeinflusst.

In Deutschland wirkte sich die stockende Teileversorgung in der Produktion weiterhin maßgeblich negativ auf die Auslieferungssituation und das Geschäft mit Finanzdienstleistungen aus. In der Folge erreichten die Vertragszugänge beim Neuwagenleasing und der Neuwagenfinanzierung nicht die Vorjahreszahlen, die Penetrationsrate konnte allerdings auf hohem Niveau gehalten werden. Die Gebrauchtwagen-neuverträge lagen in der Größenordnung des Vorjahres. Die Zugänge bei den Wartungs- und Reifendienstleistungen waren im Berichtszeitraum gegenüber dem Vergleichszeitraum rückläufig, die Vertragszugänge im Versicherungsbereich waren geringfügig niedriger als im Vorjahr.

In Südafrika war die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten für Neu- und Gebrauchtwagen im ersten Halbjahr 2022 nach wie vor verhalten, unterstützt durch koordinierte Kampagnen, die aber aufgrund einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit reduziert wurden. Angesichts der derzeit steigenden Inflationsraten hat die südafrikanische Zentralbank damit begonnen, die Zinssätze zu erhöhen.

Finanzierte Fahrzeugkäufe blieben in der Region Nordamerika aufgrund der gedämpften Wirtschaft, steigender Energiepreise und dem daraus resultierenden Druck auf das verfügbare Einkommen insgesamt schwierig. Die Fahrzeugauslieferungen lagen im ersten Halbjahr 2022 aufgrund der Engpässe bei der Teileversorgung unter dem Vorjahresniveau. Auf dem US-amerikanischen und kanadischen Markt war die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen aufgrund von Zinserhöhungen rückläufig. Auf dem mexikanischen Markt konnte der prozentuale Anteil an Leasing- und Finanzierungsverträgen auf Vorjahresniveau gehalten werden und Neuverträge bei After-Sales-Produkten stiegen im Vergleich zum Vorjahr.

In der Region Südamerika sorgten in einem volatilen Umfeld der Nachfrageüberhang für Fahrzeuge – in Argentinien verschärft durch Importrestriktionen – sowie das Zinsniveau für eine anhaltend hohe Zahl an Barkäufen. In Brasilien konnten die Vertragszugänge für Finanzierungen deutlich gesteigert werden.

Auf dem chinesischen Markt führten Engpässe bei der Teileversorgung und pandemiebedingte lokale Beschränkungen zu geringeren Pkw-Verkäufen. In der Folge ging sowohl der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe als auch das Wachstum bei neuen Verträgen zurück. Die Vergleichswerte des Vorjahres wurden im Berichtszeitraum nicht erreicht.

Im ersten Halbjahr 2022 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft im Markt für schwere Nutzfahrzeuge leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums, was sich auch in den Finanzierungs- und Leasingverträgen in Europa und Brasilien niederschlug.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern lieferte im ersten Halbjahr 2022 weltweit 3.875.115 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 22,2% oder 1.103.440 Einheiten weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während die Verkaufszahlen im Bereich Pkw unter dem Vorjahr lagen, übertrafen sie im Bereich Nutzfahrzeuge den Vergleichswert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Navistar durch den Einbezug zum 1. Juli 2021 im Vorjahreswert noch nicht enthalten ist. 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

	2022	2021	%
Pkw	3.737.819	4.852.103	-23,0
Nutzfahrzeuge	137.296	126.452	+8,6
Gesamt	3.875.115	4.978.555	-22,2

¹ Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern ging im ersten Halbjahr 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 23,0% auf 3.737.819 Einheiten zurück. Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit

der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Engpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Ab Ende Februar 2022 kam es aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts zudem zu weiteren Engpässen bei der Teileversorgung sowie zu erhöhter Unsicherheit in den Märkten. Mit Ausnahme von Lamborghini und Bentley erreichten die Marken des Volkswagen Konzerns ihre jeweiligen Vorjahreswerte nicht. In allen Regionen registrierten wir gegenüber dem Vorjahr rückläufige Verkaufszahlen.

Positiv entwickelten sich die Verkaufszahlen des Konzerns mit weiteren Modellanläufen im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive: Weltweit lieferten wir im ersten Halbjahr dieses Jahres 217.064 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 46.132 Einheiten beziehungsweise 27,0% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 5,6 (3,4)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 105.832 Einheiten (-38,5%). Insgesamt sanken die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 5,9% und ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 8,3 (6,9)%. Zu den erfolgreichsten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Audi e-tron und Audi Q4 e-tron, ŠKODA Enyaq iV, CUPRA Born sowie Taycan und Taycan Cross Turismo der Marke Porsche.

Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem deutlich rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 10,7 (12,5)%.

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 deutlich unter dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 1.252.172 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 20,9% weniger als im pandemiebedingt belasteten Vergleichszeitraum des Vorjahres. Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Engpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Ab Ende Februar 2022 kam es aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts zudem zu weiteren Engpässen bei der Teileversorgung sowie zu erhöhter Unsicherheit in den Märkten. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im ersten Halbjahr 2022 rund drei Viertel unserer Plug-in-Hybride und mehr als die Hälfte unserer vollelektrischen Modelle an Kun-

den aus. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich in dieser Region auf 15,4 (15,3)%, der Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge lag bei 9,6 (7,5)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Golf, Polo und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus waren CUPRA Formentor und Porsche 911 sehr gefragt. Auch die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Taigo der Marke Volkswagen Pkw, Fabia und Enyaq iV der Marke ŠKODA, CUPRA Born, der Multivan

von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q4 e-tron, Q4 Sportback e-tron und Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Macan und Porsche Taycan Cross Turismo waren bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle T-Roc, T-Roc Cabriolet und ID.5 der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Karoq, Audi A8 sowie Porsche Taycan Sport Turismo erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa lag bei 22,5 (24,3)%.

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

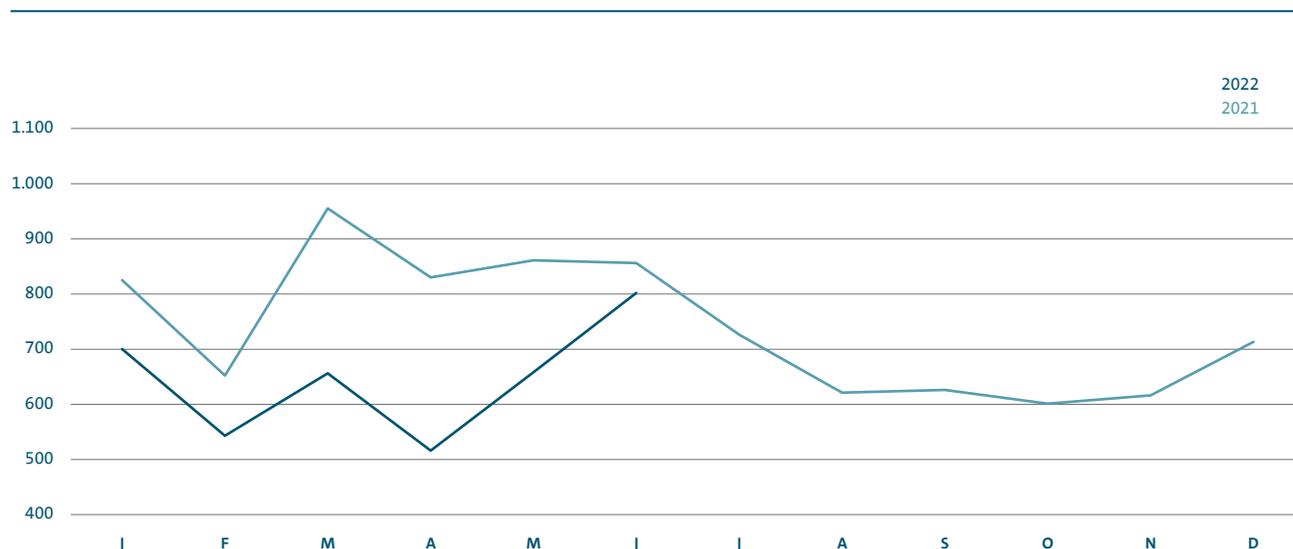
	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2022	2021	(%)
Europa/Übrige Märkte	1.596.834	2.132.338	-25,1
Westeuropa	1.252.172	1.582.957	-20,9
davon: Deutschland	467.679	539.234	-13,3
Frankreich	103.414	137.999	-25,1
Großbritannien	171.639	243.115	-29,4
Italien	113.165	153.122	-26,1
Spanien	103.138	130.229	-20,8
Zentral- und Osteuropa	216.906	365.378	-40,6
davon: Tschechische Republik	52.006	65.030	-20,0
Russland	34.402	119.504	-71,2
Polen	51.595	73.581	-29,9
Übrige Märkte	127.756	184.003	-30,6
davon: Türkei	50.206	75.724	-33,7
Südafrika	34.518	36.791	-6,2
Nordamerika	364.206	492.210	-26,0
davon: USA	262.845	372.982	-29,5
Kanada	42.260	50.428	-16,2
Mexiko	59.101	68.800	-14,1
Südamerika	157.664	236.277	-33,3
davon: Brasilien	99.722	170.053	-41,4
Argentinien	22.944	35.037	-34,5
Asien-Pazifik	1.619.115	1.991.278	-18,7
davon: China	1.469.106	1.846.204	-20,4
Indien	48.482	16.006	x
Japan	29.138	34.512	-15,6
Weltweit	3.737.819	4.852.103	-23,0
Volkswagen Pkw	2.076.061	2.703.241	-23,2
ŠKODA	360.559	515.277	-30,0
SEAT	204.122	281.129	-27,4
Volkswagen Nutzfahrzeuge	153.630	205.028	-25,1
Audi	785.099	981.681	-20,0
Lamborghini	5.090	4.852	+4,9
Bentley	7.398	7.199	+2,8
Porsche	145.860	153.656	-5,1
Bugatti ²	-	40	x

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

2 Bis 31. Oktober 2021.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



In Deutschland lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern auf einem deutlich rückläufigen Gesamtmarkt im ersten Halbjahr 2022 um 13,3% unter dem bereits schwachen Vorjahreswert. Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Engpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Ab Ende Februar 2022 kam es aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts zudem zu weiteren Engpässen bei der Teileversorgung sowie zu erhöhter Unsicherheit in den Märkten.

Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Positiv entwickelte sich zudem unter anderem die Nachfrage nach den Modellen T-Cross und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, CUPRA Formentor sowie Audi Q3 und Audi Q3 Sportback. Auch die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Taigo Marke Volkswagen Pkw, Fabia und Enyaq iV der Marke ŠKODA, CUPRA Born, der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Macan und Taycan Cross Turismo waren bei den Kunden sehr beliebt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten sechs Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Porsche 911 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch im ersten Halbjahr 2022 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum um mehr als 40% unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Dies war insbesondere auf den Einbruch der Verkaufszahlen auf dem russischen Markt infolge der verhängten Sanktionen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt zurückzuführen. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen sehr starken Nachfragerückgang. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen die Modelle Taos und Taigo der Marke Volkswagen Pkw sowie der CUPRA Formentor auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 21,5 (22,7)%.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern von Januar bis Juni 2022 auf einem deutlich rückläufigen Gesamtmarkt 33,7% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Polo. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 6,2% zurück, während der Gesamtmarkt einen starken Zuwachs verzeichnete. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um rund ein Viertel. Der Gesamtmarkt war in dieser Periode deutlich rückläufig. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 4,5 (5,1)%. Tiguan

Allspace, Taos und Atlas der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Von Januar bis Juni 2022 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem deutlich rückläufigen US-amerikanischen Markt 29,5% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Engpässe bei der Teileversorgung wirkten auch hier belastend auf die Verkaufszahlen des Konzerns. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem Taos der Marke Volkswagen Pkw, A3 Limousine, e-tron GT und Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Taycan Cross Turismo. Der Jetta der Marke Volkswagen Pkw und der Porsche Macan wurde im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Kanada sank die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 16,2%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen deutlichen Rückgang. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichneten unter anderem Taos und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi A3 und Audi Q5 Sportback.

Auf einem auf Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir im ersten Halbjahr dieses Jahres 14,1% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem Saveiro, Taigun und Nivus der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem leicht unter dem Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sank die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis Juni 2022 im Vergleich zum Vorjahr um ein Drittel. T-Cross, Gol und Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika belief sich auf 9,4 (13,6)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte in den ersten sechs Monaten 2022 auf dem deutlich schwächeren Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 41,4% weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Erfreulich entwickelten sich die Verkäufe des T-Cross und des Taos der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien sank die Zahl der verkauften Konzernmodelle im Berichtszeitraum in einem leicht rückläufigen Gesamtmarkt um 34,5% im Vergleich zum Vorjahr. Das größte

Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2022 verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik auf einem moderat schwächeren Gesamtmarkt einen Rückgang der Verkäufe von 18,7% im Vergleich zum Vorjahr. Engpässe bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, machten sich in dieser Region ebenfalls bemerkbar, zudem brachten in China lokale Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 Beeinträchtigungen mit sich. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 10,2 (12,0)%.

Der chinesische Gesamtmarkt verzeichnete im Berichtszeitraum einen merklichen Rückgang. Der Volkswagen Konzern lieferte dort 20,4% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Positiv entwickelten sich die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle ID.3, ID.4 X, ID.4 CROZZ, ID.6 X, ID.6 CROZZ und Talagon der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q5L Sportback und Audi A7L Limousine sowie Porsche Panamera. Zudem verzeichneten unter anderem die Modelle Golf, T-Roc und CC der Marke Volkswagen Pkw sowie VS5 und VA3 der Marke JETTA eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle Bora, Lamando, Lavida, Sagitar und Viloran der Marke Volkswagen Pkw, der ŠKODA Kodiaq sowie Audi Q2L e-tron und Audi Q5 e-tron wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem deutlich wachsenden indischen Pkw-Markt verkaufte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten dieses Jahres gegenüber dem Vorjahreszeitraum mehr als dreimal so viele Fahrzeuge. Der neue Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie der neue Kushaq und der Rapid der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns. Der Kodiaq der Marke ŠKODA und der Porsche Taycan Limousine wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Japan ging die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis Juni 2022 auf einem deutlich schwächeren Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 15,6% zurück. Erfreulich entwickelten sich unter anderem die Verkaufszahlen des Golf der Marke Volkswagen Pkw.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis Juni 2022 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 8,6% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir im ersten Halbjahr dieses Jahres 137.296 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 115.117 (+5,9%) Einheiten auf Lkw und 12.894 (+98,3%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 9.285 (-17,7%) Fahrzeuge. Seit dem 1. Juli 2021 ergänzt der amerikanische Nutzfahrzeughersteller Navistar die Marken der TRATON GROUP. Im ersten Halbjahr 2022 verkaufte Navistar insgesamt 37.333 schwere Nutzfahrzeuge.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) sanken die Verkäufe von Januar bis Juni 2022 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 18,0% auf insgesamt 50.953 Einheiten; davon entfielen 39.505 auf Lkw und 2.253 auf Busse. Die Auslieferungen der Transportbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 9.195 Fahrzeuge.

In Russland sanken die Verkäufe infolge der verhängten Sanktionen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt gegenüber dem Vorjahr auf 1.495 (6.657) Einheiten; darunter waren 1.489 Lkw und 6 Busse.

Von Januar bis Juni 2022 gingen die Auslieferungen in der Türkei auf 1.476 (3.020) Fahrzeuge zurück. Davon entfielen 1.418 Einheiten auf Lkw und 28 Einheiten auf Busse sowie 30 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika waren die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr mit 1.774 Fahrzeugen nahezu unverändert; davon entfielen 1.572 auf Lkw und 202 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich im ersten Halbjahr 2022 auf 37.579 Fahrzeuge (1.115), darunter waren 31.195 Lkw und 6.384 Busse. In den Zahlen sind in diesem Jahr auch die Verkäufe von Navistar enthalten, deren Fahrzeuge vor allem in den USA an Kunden übergeben wurden.

Die Auslieferungen in Südamerika sanken im Berichtszeitraum auf insgesamt 35.631 Einheiten (-10,3%); davon entfielen 32.349 auf Lkw und 3.282 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien sanken in den ersten sechs Monaten 2022 um 16,7% auf 28.479 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 25.738 Lkw und 2.741 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 4.852 Fahrzeuge, darunter 4.557 Lkw und 289 Busse – das waren insgesamt 24,5% weniger als im Vorjahr.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2022	2021	(%)
Europa/Übrige Märkte	59.234	79.213	-25,2
davon: EU27+3	50.953	62.100	-18,0
davon: Deutschland	13.018	16.384	-20,5
Russland	1.495	6.657	-77,5
Türkei	1.476	3.020	-51,1
Südafrika	1.774	1.767	+0,4
Nordamerika	37.579	1.115	x
davon: USA	30.094	–	x
Mexiko	5.158	1.111	x
Südamerika	35.631	39.701	-10,3
davon: Brasilien	28.479	34.195	-16,7
Asien-Pazifik	4.852	6.423	-24,5
Weltweit	137.296	126.452	+8,6
Scania	36.834	49.229	-25,2
MAN ²	34.785	47.231	-26,4
Navistar	37.333	–	x
Volkswagen Truck & Bus ²	28.344	29.992	-5,5

1 Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

2 Die Auslieferungen von Volkswagen Truck & Bus wurden bislang innerhalb von MAN berichtet.

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 2022 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 und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen. Seit dem 1. Juli 2021 ist zudem das Finanzdienstleistungsgeschäft von Navistar enthalten.

Im ersten Halbjahr 2022 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen beliebt. Die Nachfrage war jedoch unterschiedlich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Zudem wirkte die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung belastend, verstärkt durch den Russland-Ukraine-Konflikt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft ging um 8,3% auf weltweit 4,2 Mio. Kontrakte zurück. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs

Finanzdienstleistungen lag im Berichtszeitraum bei 33,1 (36,1)%. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende Juni 2022 auf 24,5 (24,5) Mio. Einheiten.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2022 war das Finanzdienstleistungsgeschäft in Europa/Übrige Märkte von der Covid-19-Pandemie und der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung sowie dem Russland-Ukraine-Konflikt beeinflusst. Mit 3,0 Mio. Einheiten verfehlte die Zahl der im Berichtszeitraum unterzeichneten Neuverträge den Vorjahreswert um 8,5%. Am 30. Juni 2022 lag der Gesamtvertragsbestand mit 18,0 (18,0) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom 31. Dezember 2021. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,3 (7,4) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge sank im Berichtszeitraum mit den rückläufigen Fahrzeugauslieferungen im Vergleich zum Vorjahr auf 371 (537) Tsd. Kontrakte. Ende Juni lag der Vertragsbestand mit 3,1 Mio. um 4,7% unter dem Niveau vom Jahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,7 (1,9) Mio. Verträge.

Im ersten Halbjahr dieses Jahres wurden in der Region Südamerika 156 (179) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Zum 30. Juni 2022 nahm der Gesamtvertragsbestand gegenüber dem 31. Dezember 2021 auf 761 (723) Tsd. Einheiten zu. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik stiegen im Berichtszeitraum die neuen Vertragsabschlüsse auf 613 (522) Tsd. Einheiten, sie übertrafen damit den Vergleichswert 2021. Am 30. Juni 2022 belief sich der Gesamtvertragsbestand auf 2,6 Mio. Kontrakte; ein Plus von 2,3% gegenüber dem Stand vom Jahresende 2021. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,7 (1,8) Mio. Verträge.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im ersten Halbjahr 2022 sank der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreswert um 14,0% auf 4.006.159 Fahrzeuge (einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China). Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Der Auslandsabsatz nahm gegenüber dem Zeitraum Januar bis Juni 2021 um 14,3% auf 3.521.253 Fahrzeuge ab. Besonders betroffen waren China, Großbritannien und Brasilien sowie Russland, wohin der Fahrzeugexport gestoppt wurde. Einen Zuwachs verzeichneten hingegen Indien und Mexiko. Der Absatz im Inland ging gegenüber dem Vorjahreswert um 11,8% zurück. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz erhöhte sich auf 12,1 (11,8)%.

PRODUKTION

Im Berichtszeitraum fertigte der Volkswagen Konzern mit 4.159.533 Fahrzeugen (einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China) 7,8% weniger als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Der Halbleitermangel und eine Unterbrechung von Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Covid-19-Pandemie hatten Produktionsstopps im Volkswagen Konzern zur Folge.

Vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen hat Volkswagen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Von Januar bis Juni 2022 sank die Fertigung im Ausland gegenüber dem Vorjahr um 6,7% auf insgesamt 3.373.929 Fahrzeuge. Die Inlandsquote ging auf 18,9 (19,9)% zurück.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am 30. Juni 2022 über dem Stand zum Jahresende 2021 und dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums. Unter anderem wirkten sich Störungen in der Logistik im Berichtszeitraum negativ aus.

BELEGSCHAFT

Am 30. Juni 2022 waren im Volkswagen Konzern 641.900 aktive Mitarbeiter beschäftigt; weitere 11.837 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 14.275 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 668.012 (672.789) Mitarbeitern unter dem Stand vom Jahresende 2021. Hauptgrund ist die Entkonsolidierung der SITECH. Im Inland nahm die Mitarbeiterzahl mit 290.014 Beschäftigten um 1,7% im Vergleich zum 31. Dezember 2021 ab.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

BROSE SITECH SP. Z O.O. TRANSAKTION

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschaffen. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50%, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen – Brose Sitech Sp. z o.o. – beherrscht. Volkswagen bilanziert Brose Sitech aufgrund des vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode. Aus der Umstellung der Bilanzierungsmethode ergab sich kein wesentlicher Ergebniseffekt für den Volkswagen Konzern.

ERWERB NAVISTAR

Am 1. Juli 2021 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar International Corporation (Navistar) mit Sitz in Lisle, Illinois/USA erworben. Aufgrund der Größe der Transaktion konnten die internen Prüfungen der der Kaufpreisallokation zugrunde liegenden Informationen erst im laufenden Geschäftsjahr abgeschlossen werden. Aus der Aktualisierung der Kaufpreisallokation ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns.

ÜBERNAHME EUROPCAR

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmeangebot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A. Paris/Frankreich über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) mit Sitz in Strassen/Luxembourg abgegeben. Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Innerhalb einer verlängerten Angebotsfrist gab die französische Finanzmarktaufsichtsbehörde den Europcar-Aktionären die Möglichkeit, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Insgesamt nahmen 93,6% der Europcar-Aktionäre das Angebot an. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmquote über 90% lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-Out-Verfahren für die noch verbleibenden Europcar-Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Im Ergebnis hält die Konsortialgesellschaft seit 13. Juli 2022 100% der Europcar-Anteile. Der Kaufpreis liegt bei 51 Cent je Europcar-Aktie.

Ende Juni 2022 wurde der gesamte auf Volkswagen entfallende Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € in die GMH eingelegt. Die Gesellschaft, an der Volkswagen 66% der Anteile hält, wird im Volkswagen Konzernabschluss nach der Equity-Methode bilanziert. Zudem ist Volkswagen Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgesellschafter und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Aus der Bewertung der Optionen ergab sich im ersten Halbjahr 2022 ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 7 Mio. €, der im Finanzergebnis erfasst wurde.

SONDEREINFLÜSSE

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

Im Zusammenhang mit der Dieselhematik ergaben sich von Januar bis Juni 2022 im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse in Höhe von –0,4 Mrd. € im Bereich Pkw. Diese resultierten im Wesentlichen aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken.

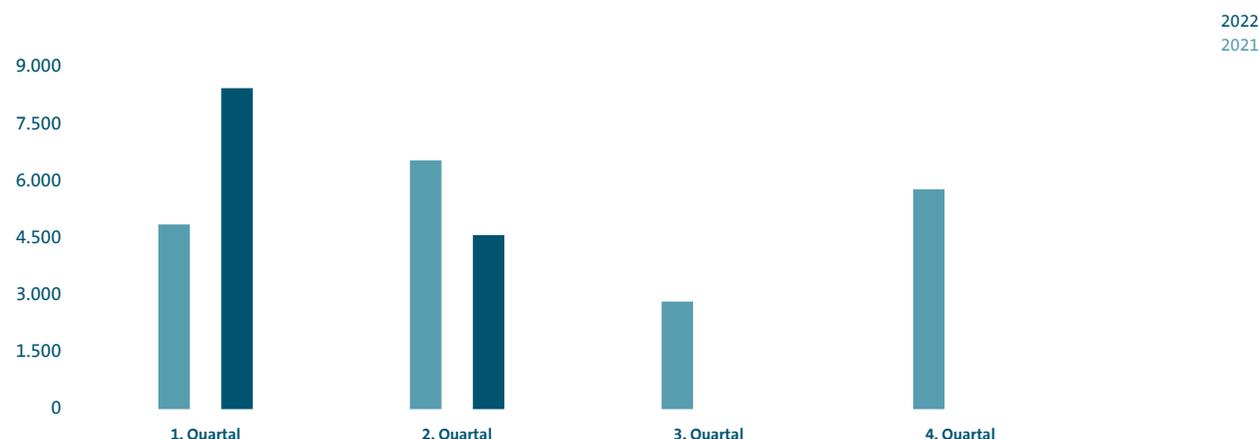
ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Im ersten Halbjahr 2022 lagen die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 132,3 (129,7) Mrd. € leicht über dem Niveau des Vorjahres. Eine verbesserte Preisdurchsetzung, positive Mix- und Wechselkurseffekte sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen standen der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung entgegen. In den Umsatzerlösen des Konzerns ist Navistar mit 4,7 Mrd. € enthalten; Navistar wird seit dem 1. Juli 2021 einbezogen. Von Januar bis Juni 2022 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern 82,2 (82,5)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Mit 26,5 (24,8) Mrd. € nahm das Bruttoergebnis zu. Die Bruttomarge verbesserte sich auf 20,0 (19,2)%.

Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns stieg im Berichtszeitraum um 1,8 Mrd. € auf 13,2 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 10,0 (8,8)%. Positive Effekte resultierten im Wesentlichen aus der Preispositionierung, dem Mix sowie der Fair-Value-Bewertung und Realisierung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoff- und Währungssicherung) in Höhe von 1,6 (1,2) Mrd. €. Die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sowie positive Effekte aus Derivaten im Finanzdienstleistungsbereich wirkten erhöhend auf das Konzernergebnis. Gegenläufig wirkten im ersten Halbjahr 2022

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. €	2022	2021
Pkw		
Umsatzerlöse	89.820	92.041
Operatives Ergebnis	8.978	8.521
Operative Umsatzrendite (in %)	10,0	9,3
Nutzfahrzeuge¹		
Umsatzerlöse	17.613	13.404
Operatives Ergebnis	618	334
Operative Umsatzrendite (in %)	3,5	2,5
Power Engineering		
Umsatzerlöse	1.632	1.581
Operatives Ergebnis	129	-14
Operative Umsatzrendite (in %)	7,9	-0,9

1 Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrages als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts sowie höhere Produktkosten, insbesondere für Rohstoffe. Im Bereich Pkw waren im Zeitraum Januar bis Juni 2022 Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen bei SEAT in Höhe 0,2 Mrd. € enthalten. Im Vorjahr waren Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Nutzfahrzeuge zu berücksichtigen. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik reduzierten im Berichtszeitraum das Operative Ergebnis um -0,4 Mrd. €. In den ersten sechs Monaten 2022 erhöhte sich das Operative Ergebnis des Volkswagen

Konzerns insgesamt um 1,5 Mrd. € auf 12,8 Mrd. €, die operative Umsatzrendite verbesserte sich auf 9,7 (8,8) %.

Das Finanzergebnis lag bei 1,2 (-0,2) Mrd. €. Das Ergebnis aus At-Equity-bewerteten Anteilen fiel höher aus als ein Jahr zuvor. Die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen nahmen bewertungsbedingt vor allem aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen um 0,9 Mrd. € ab. Im übrigen Finanzergebnis belasteten Kursveränderungen, insbesondere infolge des Russland-Ukraine-Konflikts, das Wertpapier- und Fondsergebnis, denen positive Wechselkurseffekte gegenüberstanden. Das Vorjahr war zudem durch Bewertungseffekte auf Termingeschäfte zum Kauf neuer Anteile an QuantumScope negativ beeinflusst.

Von Januar bis Juni 2022 nahm das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 2,9 Mrd. € auf 14,0 Mrd. € zu. Das Ergebnis nach Steuern übertraf mit 10,6 Mrd. € den Vorjahreswert um 2,2 Mrd. €.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Mit 109,1 (107,0) Mrd. € erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile in den ersten sechs Monaten 2022 leicht über dem Vorjahr liegende Umsatzerlöse. Verbesserungen vor allem in der Preispositionierung, im Mix und der Wechselkursentwicklung standen negative Effekte insbesondere aus dem geringeren Fahrzeugabsatz infolge von Engpässen bei der Teileversorgung entgegen. Im Bereich Pkw lagen die Umsatzerlöse im Berichtszeitraum leicht unter jenen des Vorjahres. Im Bereich Nutzfahrzeuge stiegen sie mit 31,4% gegenüber Vorjahr stark, hierbei ist zu berücksichtigen, dass das Geschäft von Navistar im Vorjahr noch nicht enthalten war. Der Bereich Power Engineering erwirtschaftete leicht über dem Vergleichswert 2021 liegende Umsatzerlöse. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den

Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse lagen nahezu auf dem Niveau des Vorjahres, die darin enthaltenen ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten erhöhten sich. Der Anteil der Umsatzkosten an den Umsatzerlösen ging zurück. Mit 8,5 (7,2)% war die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, höher als im ersten Halbjahr 2021, da die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten deutlich stiegen.

Sowohl die Vertriebskosten als auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen erreichten jeweils die Größenordnung des Vorjahres. Die Verwaltungskosten sowie deren Anteil an den Umsatzerlösen nahmen im gleichen Zeitraum zu. Das Sonstige betriebliche Ergebnis verbesserte sich um 0,6 Mrd. € auf 0,8 Mrd. € und war vor allem durch positive Effekte aus der Fair-Value-Bewertung und Realisierung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoff- und Währungssicherung) in Höhe von 1,5 (1,2) Mrd. € beeinflusst. Gegenläufig wirkten im ersten Halbjahr 2022 vor allem hier Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts. In beiden Zeiträumen wirkten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen belastend. Im ersten Halbjahr 2022 waren negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von –0,4 Mrd. € zu berücksichtigen.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile verbesserte sich im Zeitraum Januar bis Juni 2022 um 0,9 Mrd. € auf 9,7 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 8,9 (8,3)%. Eine vorteilhafte Preispositionierung und Mixentwicklung sowie die Fair-Value-Bewertung und Realisierung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting hatten einen positiven Effekt. Der Absatzrückgang infolge von Engpässen in der Teileversorgung, höhere Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) und im Berichtszeitraum zu erfassende negative Sondereinflüsse hatten einen gegenläufigen Einfluss. Mit 10,1 (8,8) Mrd. € übertraf das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen den Wert des Vorjahres um 1,2 Mrd. €; die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen stieg auf 9,2 (8,3)%.

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

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Zeitraum Januar bis Juni 2022 erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von

23,2 Mrd. €; sie waren damit um 2,6% höher als ein Jahr zuvor. Aufgrund gestiegener Umsätze aus dem Leasinggeschäft erhöhten sich die Kosten der Umsatzerlöse unterproportional und lagen auf dem Niveau des Vorjahres.

Infolge der verbesserten Geschäftsentwicklung, unterstützt vor allem durch die weiterhin große Nachfrage bei Gebrauchtwagen sowie positive Effekte aus Derivaten verbesserte sich das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs insgesamt um 0,6 Mrd. € auf 3,1 Mrd. €. Gegenläufig wirkten im ersten Halbjahr 2022 vor allem Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen unter anderem als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts. Die operative Umsatzrendite stieg auf 13,4 (11,1)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Im Zeitraum Januar bis Juni 2022 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 25,4 Mrd. €, das waren 1,4 Mrd. € mehr als im ersten Halbjahr 2021. Das bessere Ergebnis hatte einen positiven, der im Berichtszeitraum noch nicht gefasste Dividendenbeschluss des chinesischen Gemeinschaftsunternehmens FAW-Volkswagen hatte gegenüber Vorjahr einen negativen Einfluss. Die Veränderung im Working Capital lag bei –8,5 (–5,6) Mrd. €. Ein geringerer Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und ein höherer Aufbau der Verbindlichkeiten konnten einen Abbau der sonstigen Rückstellungen sowie einen höheren Aufbau der Vorräte und Forderungen nicht kompensieren. Die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik fielen höher aus als im Vorjahreszeitraum. Für die Zahlung der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren gegen Scania flossen im Berichtszeitraum Mittel in Höhe von 0,9 Mrd. € ab. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge um 1,5 Mrd. € auf 16,9 Mrd. € zurück.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts erhöhte sich um 2,4 Mrd. € auf 11,5 Mrd. €. Hierin enthalten ist auch der gesamte auf Volkswagen entfallende und in die Green Mobility Holding eingelegte Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € für den Erwerb von Europcar.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelabfluss in Höhe von 9,2 (1,3) Mrd. €. Sie berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden, die Rückzahlung der im Februar 2022 gekündigten Hybridanleihe sowie die Begebung der im März 2022 erfolgreich platzierten Hybridanleihen und die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG in Höhe von 3,8 Mrd. €.

Am 30. Juni 2022 belief sich der Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns auf 33,9 (40,9) Mrd. €.

Ende Juni 2022 lag die Netto-Liquidität des Konzerns bei –137,7 Mrd. €, am 31. Dezember 2021 hatte sie –136,6 Mrd. € betragen.

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

Mio. €	2022	2021
Pkw		
Brutto-Cash-flow	15.174	15.712
Veränderung Working Capital	-1.043	2.099
Cash-flow laufendes Geschäft	14.131	17.812
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-10.495	-8.250
Netto-Cash-flow	3.636	9.562
Nutzfahrzeuge¹		
Brutto-Cash-flow	1.875	1.366
Veränderung Working Capital	-2.549	-229
Cash-flow laufendes Geschäft	-674	1.137
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-789	-610
Netto-Cash-flow	-1.464	527
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	196	188
Veränderung Working Capital	-48	-49
Cash-flow laufendes Geschäft	147	139
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-26	-36
Netto-Cash-flow	121	103

1 Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Mit 17,2 (17,3) Mrd. € verzeichnete der Konzernbereich Automobile im ersten Halbjahr 2022 einen auf Vorjahresniveau liegenden Brutto-Cash-flow. Dem höheren Ergebnis stand der im Berichtszeitraum noch nicht gefasste Dividendenbeschluss der FAW-Volkswagen gegenüber. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -3,6 (1,8) Mrd. € und resultierte im Wesentlichen aus einem Abbau der sonstigen Rückstellungen und gegenüber Vorjahr gestiegenen Vorräten, denen ein höherer Aufbau der Verbindlichkeiten gegenüberstand. Im Berichtszeitraum fielen die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik höher aus als im Vorjahr. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge um 5,5 Mrd. € auf 13,6 Mrd. € zurück.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Konzernbereichs Automobile nahm im Zeitraum Januar bis Juni 2022 um 2,4 Mrd. € auf 11,3 Mrd. € zu. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) erhöhten sich um 0,3 Mrd. € auf 4,1 Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote stieg auf 3,7 (3,5)%. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, die Elektrifizierung und

Digitalisierung unserer Produkte sowie unsere modularen Baukästen und Plattformen. Mit 4,8 Mrd. € übertrafen die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten im ersten Halbjahr den Vorjahreswert um 1,1 Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ nahm infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in Europcar, gegenüber Vorjahr zu. Gegenläufig wirkte der Verkauf der Sitech Sp. z o.o.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2022 verfehlte der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile mit 2,3 Mrd. € den Vorjahreswert um 7,9 Mrd. €.

Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden und verzeichnete im Zeitraum Januar bis Juni 2022 insgesamt einen Mittelabfluss von 2,8 (3,4) Mrd. €. Aus den im März 2022 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich begebenen Hybridanleihen im Gesamtnennbetrag von 2,25 Mrd. € ergab sich zudem ein Mittelzufluss. Sie bestehen zum einen aus einer 1,0 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 3,748% ausgestattet und erstmals nach fünf Jahren und neun Monaten kündbar ist, und zum anderen aus einer 1,25 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 4,375% hat und erstmals nach neun Jahren gekündigt werden kann. Beide Anleihen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – die Netto-Liquidität sowie das Eigenkapital. Die Rückzahlung der im Februar 2022 gekündigten Hybridanleihe führte im Berichtszeitraum zu einem Mittelabfluss von 1,1 Mrd. €. Im Mai 2022 erfolgte die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG. Dem gegenüber standen Mittelzuflüsse aus Dividendenzahlungen der Finanzdienstleistungsgesellschaften. Im Vorjahreszeitraum war die Rückzahlung einer Hybridanleihe enthalten.

Ende Juni 2022 belief sich die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile auf 28,2 Mrd. €; am 31. Dezember 2021 waren es 26,7 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Berichtszeitraum erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 8,2 Mrd. €, der den Vorjahreswert vor allem ergebnisbedingt um 20,3% überstieg. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -4,9 (-7,4) Mrd. €. Ein geringerer Aufbau von Vermieteten Vermögenswerten stand im Vorjahresvergleich einem höheren Aufbau von Forderungen und einem geringeren Abbau von Vorräten gegenüber. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich in der Folge um 4,0 Mrd. € auf 3,3 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag mit 0,2 (0,2) Mrd. € auf Vorjahresniveau.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen flossen im Berichtszeitraum Mittel in Höhe von -6,4 Mrd. € ab. Hierin sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie übrige Finanzschulden und Dividendenzahlungen der Finanzierungsgesellschaften enthalten. Im Vorjahreszeitraum kam es zu einem Mittelzufluss in Höhe von 2,1 Mrd. €.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.06.2022	31.12.2021
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	139.778	133.857
Kurzfristige Vermögenswerte	92.892	86.362
Bilanzsumme	232.670	220.218
Eigenkapital	109.725	93.894
Langfristige Schulden	71.511	80.621
Kurzfristige Schulden	51.434	45.704
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	34.552	34.730
Kurzfristige Vermögenswerte	14.387	12.264
Bilanzsumme	48.940	46.994
Eigenkapital	13.783	12.807
Langfristige Schulden	18.130	17.778
Kurzfristige Schulden	17.027	16.409
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.849	1.804
Kurzfristige Vermögenswerte	3.028	2.914
Bilanzsumme	4.877	4.718
Eigenkapital	2.496	2.322
Langfristige Schulden	391	524
Kurzfristige Schulden	1.989	1.872

Am 30. Juni lag die branchenübliche negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei –165,9 Mrd.€, am Jahresende 2021 hatte sie –163,3 Mrd.€ betragen.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Am 30. Juni 2022 wies der Volkswagen Konzern eine Bilanzsumme in Höhe von 546,9 Mrd.€ aus; das waren 3,5% mehr als am Jahresende 2021. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Ergebnis, aus der Zins- und Währungskursentwicklung sowie den erfolgreich platzierten Hybridanleihen. Mit 166,2 Mrd.€ übertraf das Eigenkapital des Konzerns am Ende des ersten Halbjahres 2022 den Wert vom 31. Dezember 2021 um 20,1 Mrd.€. Die Eigenkapitalquote erhöhte sich auf 30,4 (27,6)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Ende Juni 2022 fielen die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile im Wesentlichen aufgrund gestiegener Aktivierungen von Entwicklungskosten höher aus als zum Vorjahresende. Die Sachanlagen gingen im Wesentlichen infolge über den Zugängen liegender Abschreibungen leicht zurück. Die At Equity bewerteten Anteile nahmen aufgrund der Zunahme aus Kapitalerhöhungen, insbesondere an der Green Mobility Holding sowie der positiven

Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zu, denen im ersten Halbjahr 2022 der Dividendenbeschluss der SAIC VOLKSWAGEN entgegen stand. Die langfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich vor allem aufgrund von positiven Einflüssen aus der Derivatebewertung. Insgesamt waren die Langfristigen Vermögenswerte mit 176,2 (170,4) Mrd.€ höher als am Jahresende 2021.

Am Ende des ersten Halbjahres 2022 stiegen die Kurzfristigen Vermögenswerte gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 8,8 Mrd.€ auf 110,3 Mrd.€. Die darin enthaltenen Vorräte stiegen vor allem produktions- sowie wechsellkursbedingt. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen vor allem aufgrund von höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie positiven Einflüssen aus der Derivatebewertung zu. Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile verringerte sich um 1,8 Mrd.€ auf 23,7 Mrd.€.

Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst die abgehenden Buchwerte der Vermögenswerte an einer Tochtergesellschaft von TRATON. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die abgehenden Buchwerte der zugehörigen Schulden.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile war mit 126,0 Mrd.€ um 17,0 Mrd.€ höher als am Jahresende 2021. Die gute Ergebnisentwicklung, geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen, positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung und die im März 2022 begebenen Hybridanleihen wirkten eigenkapitalerhöhend, während die Rückzahlung der im ersten Quartal 2022 gekündigten Hybridanleihe das Eigenkapital reduzierte. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen den Minderheitsaktionären der TRATON GROUP zuzurechnen.

Die Langfristigen Schulden verringerten sich um 8,9 Mrd.€ auf 90,0 (98,9) Mrd.€. Die darin enthaltenen Pensionsrückstellungen gingen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes zurück. Die langfristigen sonstigen Schulden nahmen unter anderem aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung zu, die in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten sind. Zum Ende des ersten Halbjahres 2022 erhöhten sich die Kurzfristigen Schulden deutlich auf 70,4 (64,0) Mrd.€. Die kurzfristigen Finanzschulden beliefen sich auf –13,3 (–10,2) Mrd.€. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert in beiden Zeiträumen negativ. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2021 deutlich. Die kurzfristigen sonstigen Schulden stiegen; die darin enthaltenen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten fielen unter anderem aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung höher aus als zum 31. Dezember 2021.

Ende Juni 2022 verzeichnete der Konzernbereich Automobile mit 286,5 Mrd.€ eine um 5,4% höhere Bilanzsumme als am 31. Dezember 2021.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich Ende Juni 2022 auf 260,4 (256,7) Mrd.€.

Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte um 1,7% über dem Niveau vom Jahresende 2021. Die darin enthaltenen Vermieteten Vermögenswerte erhöhten sich wechsellkursbedingt.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte erreichten insgesamt mit 99,7 (98,8) Mrd.€ etwa die Größenordnung des Vorjahresendes. Die darin enthaltenen kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen und die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen zu, während sich die Zahlungsmittel verringerten.

Am Ende des ersten Halbjahres 2022 entfielen 47,6 (48,6)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Am 30. Juni 2022 übertraf das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 40,2 Mrd.€ den Wert vom 31. Dezember 2021 um 3,1 Mrd.€. Die Eigenkapitalquote stieg auf 15,4 (14,5)%.

Die Langfristigen Schulden lagen mit 117,3 (119,1) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahresendes.

Innerhalb der Kurzfristigen Schulden stiegen die kurzfristigen Finanzschulden, während die sonstigen kurzfristigen Schulden zurückgingen. Insgesamt erhöhten sich die Kurzfristigen Schulden um 2,5 Mrd.€ auf 102,9 Mrd.€ im Vergleich zum 31. Dezember 2021.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft stieg im Vergleich zum 31. Dezember 2021 auf 27,2 (26,7) Mrd.€.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Infolge des Russland-Ukraine-Konflikts und der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus in China – verbunden mit den Einschränkungen aufgrund der dort verfolgten Null-Covid-Strategie – hat sich die Risikosituation verschärft.

Wesentliche Unsicherheiten infolge des Russland-Ukraine-Konflikts bestehen insbesondere hinsichtlich der möglichen Auswirkungen des Handelns der politischen Akteure, hauptsächlich im Hinblick auf Dauer, Intensität und Zuteilung der Energieversorgung sowie deren Auswirkungen auf die Lieferkette.

Stärkere Beeinträchtigungen können sich, vor allem in Europa aufgrund einer möglichen Gasmangellage, insbesondere im Zusammenhang mit der Versorgung der Produktion mit Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie Teilen ergeben. Zudem können Belastungen aus volatilen und höheren Energie- und Rohstoffpreisen resultieren. Steigende Inflationsraten können darüber hinaus die Kaufkraft und das Käuferverhalten negativ beeinflussen und die Nachfrage nach unseren Produkten dämpfen. Ferner könnten sich ein weiterer Wertberichtigungsbedarf auf Vermögenswerte sowie die Notwendigkeit der Bildung zusätzlicher Risikovorsorgen ergeben.

Auf Basis der Entwicklungen im ersten Halbjahr passen wir unsere Prognose für folgende Spitzenkennzahlen an:

Im Konzernbereich Automobile gehen wir von höheren Vorleistungen in neue Technologien aus und rechnen in der Folge mit einem steigenden Primäraufwand der Forschungs- und Entwicklungskosten und einer F&E-Quote von rund 8%. Die Sachinvestitionsquote senken wir gegenüber der bisherigen Erwartung auf rund 5% ab.

Für das Operative Ergebnis des Bereichs Pkw vor und inklusive Sondereinflüssen heben wir die Prognose für die operative Umsatzrendite auf 8 bis 9% an.

Die Erwartung an die operative Umsatzrendite des Bereichs Nutzfahrzeuge reduzieren wir auf 4 bis 5%.

Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen erhöhen wir die Erwartung an das Operative Ergebnis auf eine Größenordnung von rund 5 Mrd.€.

Die Prognose für alle übrigen Spitzenkennzahlen bleibt unverändert.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2022 finden Sie auf Seite 27.

Dieselthematik

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

Das von der Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieselthematik auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG geführte strafrechtliche Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts des Betruges und der unzulässigen Werbung wurde unter anderem bezüglich des Vorstandsmitglieds zwischenzeitlich gegen Zahlung einer Geldauflage Ende April 2022 eingestellt.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In Brasilien hat die Klägerin in der zweiten dort anhängigen verbraucherrechtlichen Sammelklage gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 Berufung eingelegt.

In England und Wales wurden rund 91 Tsd. Ansprüche der Group Litigation gegen den Volkswagen Konzern im Mai 2022 durch einen außergerichtlichen Vergleich in Höhe von 193 Mio. GBP (231 Mio. €) sowie einem gesonderten Beitrag zu den Anwaltskosten und sonstigen Gebühren der Kläger beigelegt.

In den Niederlanden hat das Gericht in der Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) im März 2022 ein Zwischenurteil erlassen und darin festgestellt, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Die DEJF hat gegen das Urteil Berufung eingelegt.

In Deutschland befand der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil aus Juni 2022, in dem es um Schadensersatzforderungen von Schweizer Fahrzeugherstellern ging, die Abtretung von Forderungen an die financialright GmbH für wirksam. Der BGH setzte sich mit der inhaltlichen Begründetheit der Ansprüche nicht auseinander.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat im Juli 2022 entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine verbaute temperaturabhängige Emissionsregelung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteneinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Volkswagen bewertet die Auswirkungen der Entscheidung und befindet sich hierzu im Austausch mit den Behörden.

3. Verfahren in den USA/Kanada

Im Juni 2022 hat das Superior Court of Quebec den zur Beilegung einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec geschlossenen Vergleich genehmigt. Gegen die gerichtliche Genehmigung ist ein auf die Regelung bezüglich der Anwaltskosten beschränktes Rechtsmittel anhängig.

4. Sonderprüfung

Die Volkswagen AG hat im Berichtszeitraum beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den vom Oberlandesgericht Celle bestellten Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im April 2022 hat Scania Rechtsmittel am Europäischen Gerichtshof gegen das Urteil des Gerichts der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) aus Februar 2022 im Zusammenhang mit der von der Europäischen Kommission verhängten Geldbuße wegen des Vorwurfs des unzulässigen Informationsaustauschs zwischen bestimmten Lkw-Herstellern eingelegt.

In der zunächst vom US District Court des Northern District von Kalifornien abschließend abgelehnten überarbeiteten kartellrechtlichen Sammelklage, in der behauptet wurde, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten, lehnte das US-Bundesoberungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) den Ende 2021 gestellten klägerischen Antrag auf erneute Verhandlung über den Beschluss, mit dem das Gericht die Entscheidung des US District Court bestätigt hatte, im Januar 2022 im Rechtsmittelverfahren ab. Im Februar 2022 wies ferner der District Court den Antrag zurück, mit dem die Kläger die Einreichung einer neuen Klageschrift unter Aufhebung des bisherigen Urteils angestrebt hatten. Im Juni 2022 lehnte der US Supreme Court die dagegen eingelegten Rechtsmittel der Kläger endgültig ab.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht beziehungsweise förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftersuchen der EU-Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis heute dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 Tonnen) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich

soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten („recyclates, recyclability, recovery“) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG hat das Auskunftersuchen der Europäischen Kommission beantwortet. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA.

Die im Dezember 2021 von Navistar geschlossene endgültige Vereinbarung zur Beilegung von Auseinandersetzungen über die Höhe von Gewinnbeteiligungen im Rahmen von betrieblichen Versorgungszusagen von Navistar („Profit Sharing Settlement Agreement“) wurde vom zuständigen Gericht im Juni 2022 endgültig genehmigt. Navistar hat die noch ausstehenden Zahlungen zur Erfüllung der Vereinbarung von rund 0,4 Mrd. € vollständig geleistet.

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

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2022 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2021 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, Energie- und sonstigen

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 2021 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 die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf einem insgesamt geringeren Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken sehen wir in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten, strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern sowie den realwirtschaftlichen Auswirkungen weltweit hoher Inflationsraten und steigender Zinsniveaus. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt, unter anderem in Bezug auf die Versorgungssicherheit mit Energierohstoffen in Europa. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine abnehmende, aber positive Dynamik verzeichnen werden.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2022 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – voraussichtlich auf dem des Vorjahres liegen und das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. In Westeuropa rechnen wir für 2022 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw in der Größenordnung des Vorjahres. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2022 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen ebenfalls das Vorjahresniveau erreicht. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2022 den Vorjahreswert voraussichtlich sehr stark verfehlen – insbesondere aufgrund des Einbruchs des russischen Marktes infolge der Sanktionen. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2022 mit einem Verkaufsvolumen auf dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2022 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt

leicht steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2022 voraussichtlich ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2022 – vorbehaltlich einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Wir erwarten für 2022, 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 insgesamt leicht positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2022 mit einer insgesamt merklich steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2022 weiterhin 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 wachstumstärksten 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 2022 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen um 5 bis 10% über dem Vorjahr liegen werden – unter der Annahme einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Infolge der strukturellen Unterversorgung mit Halbleitern wird das Geschäftsjahr 2022 weiterhin durch Lieferengpässe belastet sein. Wir rechnen damit, dass sich die Versorgung mit Halbleitern im zweiten Halbjahr im Vergleich zum ersten Halbjahr verbessern wird.

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 des Bereichs Pkw im Jahr 2022 um 8 bis 13% über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Konzerns vor und inklusive Sondereinflüssen rechnen wir im Jahr 2022 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 7,0 und 8,5%. Für das Operative Ergebnis des Bereichs Pkw vor und inklusive Sondereinflüssen erwarten wir eine operative Umsatzrendite zwischen 8 und 9%. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei stark über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen inklusive Navistar von einer operativen Umsatzrendite zwischen 4 und 5% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse moderat über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von rund 5 Mrd. €.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Zu Beginn des Jahres 2022 haben wir die Berichtsstruktur nach Marken und Geschäftsfeldern an die aktuelle Strategie und Führungsstruktur des Konzerns angepasst.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2022 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern trotz eines Volumenrückgangs infolge der Covid-19-Pandemie, des Russland-Ukraine-Konflikts und der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund von Engpässen bei der Teileversorgung Umsatzerlöse in Höhe von 132,3 (129,7) Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 13,2 (11,4) Mrd. €. Aus der Dieseldisziplin ergaben sich in den ersten sechs Monaten dieses Jahres Sondereinflüsse in Höhe von -0,4 Mrd. €.

Im ersten Halbjahr dieses Jahres wurden von der Marken- gruppe Volumen 2,0 (2,4) Mio. Fahrzeuge abgesetzt und Umsatzerlöse von 53,0 (55,3) Mrd. € erzielt. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen belief sich auf 2,6 (2,9) Mrd. €.

Die Marke Volkswagen Pkw setzte im Berichtszeitraum 1,2 (1,6) Mio. Fahrzeuge ab; der Rückgang war im Wesentlichen auf die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung zurückzuführen. Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle der ID-Familie und der T-Cross, auch der neue Taigo war sehr beliebt. Die Umsatzerlöse gingen im Vergleich zum Vorjahr um 7,0% auf 33,3 Mrd. € zurück. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen stieg auf 1,9 (1,2) Mrd. €, was im Wesentlichen aus geringeren Verkaufshilfen, einer verbesserten Preisdurchsetzung und positiven Mixeffekten resultierte. Ergebnisbelastend wirkten höhere Rohstoffkosten. Aus der Dieseldisziplin ergaben sich negative Sondereinflüsse.

Der Absatz der Marke ŠKODA konnte im Berichtszeitraum mit 447 (463) Tsd. Fahrzeugen das Niveau des Vorjahres nicht erreichen. Der Rückgang in Europa konnte unter ande-

rem durch das erfolgreiche Wachstum in Indien teilweise kompensiert werden. Insbesondere der Enyaq iV verzeichnete Zuwächse. Die Umsatzerlöse lagen mit 10,2 (10,2) Mrd. € in der Größenordnung des Vorjahres. Das Operative Ergebnis sank produktkosten- und wechselkursbedingt auf 676 (974) Mio. €. Zudem belastete der Russland-Ukraine-Konflikt das Ergebnis, während Mixeffekte positiv wirkten.

Im Zeitraum Januar bis Juni dieses Jahres wurden 236 Tsd. SEAT und CUPRA Fahrzeuge abgesetzt; ein Minus von 23,9% im Vergleich zum Vorjahr. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Der CUPRA Formentor verzeichnete eine steigende Nachfrage, der CUPRA Born wurde positiv im Markt aufgenommen. Die Umsatzerlöse gingen um 4,9% auf 5,4 Mrd. € zurück. Vor allem infolge positiver Mixeffekte und einer verbesserten Preisdurchsetzung lag das Operative Ergebnis von SEAT deutlich in der Gewinnzone, Einmalaufwendungen für Restrukturierungen in Höhe von 244 Mio. € führten letztlich jedoch zu einem Operativen Verlust von -97 (-26) Mio. €.

Mit weltweit 153 (188) Tsd. Fahrzeugen lag der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge im Berichtszeitraum unter dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse gaben auf 5,0 (5,3) Mrd. € nach. Das Operative Ergebnis konnte sich im Wesentlichen preis- und mixbedingt auf 187 (87) Mio. € verbessern. Im Vorjahr waren CO₂-Lenkungsabgaben zu berücksichtigen.

Im ersten Halbjahr 2022 beliefen sich die Umsatzerlöse von Tech. Components auf 8,1 (9,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis ging vor allem infolge geringerer Volumina auf -28 (575) Mio. € zurück.

Der Absatz von Audi (Markengruppe Premium) lag in den ersten sechs Monaten 2022 bei weltweit 513 (609) Tsd. Fahrzeugen. Weitere 277 (367) Tsd. Audi Fahrzeuge wurden durch die chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen und SAIC VOLKSWAGEN veräußert. Stärker nachgefragt als im Vorjahr

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

wurde vor allem der Audi A3, der neue Audi Q4 e-tron ist sehr gut im Markt gestartet. Trotz des Volumenrückgangs erreichten die Umsatzerlöse mit 29,9 (30,5) Mrd. € annähernd die Größenordnung des Vorjahreszeitraums. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen konnte auf 5,0 (3,3) Mrd. € verbessert werden; der Anstieg resultierte vor allem aus einer starken Marktpformance bei Neu- und Gebrauchtwagen, positiven Effekten aus Derivaten, guten Ergebnissen der Marken Lamborghini, Bentley und Ducati, sowie geringeren Fixkosten. Aus der Dieseldisussion ergaben sich geringe negative Sondereinflüsse. In den ersten sechs Monaten dieses Jahres verkaufte Ducati 33.865 (35.028) Motorräder.

Im ersten Halbjahr 2022 setzte Porsche Automobile (Markengruppe Sport & Luxury) weltweit 149 (152) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Modelle 911, Panamera und Cayenne wiesen gegenüber Vorjahr einen höheren Absatz auf. Die Umsatz-

erlöse legten auf 16,4 (15,1) Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis stieg vor allem aufgrund höherer Ergebnisbeiträge und positiver Währungseffekte auf 3,3 (2,7) Mrd. €.

Navistar zählt seit dem 1. Juli 2021 zu den Marken der TRATON GROUP. Dies führte im ersten Halbjahr 2022 zu über dem Vorjahr liegenden Werten: Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge nahm auf 138 (127) Tsd. Fahrzeuge zu und die Umsatzerlöse übertrafen mit 17,6 Mrd. € den Vergleichswert 2021 um 31,4%. Mit 617 (355) Mio. € war das Operative Ergebnis höher als im Vorjahreszeitraum, der von Restrukturierungsmaßnahmen bei MAN Nutzfahrzeuge in Europa belastet war. Positiv wirkten außerdem Mix- und Wechselkurseffekte.

Im Berichtszeitraum erwirtschaftete MAN Energy Solutions Umsatzerlöse in Höhe von 1,6 (1,6) Mrd. €. Das Operative Ergebnis verbesserte sich mixbedingt auf 131 (82) Mio. €.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Markengruppe Volumen	1.956	2.388	53.010	55.345	2.646	2.874
Volkswagen Pkw	1.218	1.552	33.322	35.819	1.860	1.202
ŠKODA	447	463	10.223	10.199	676	974
SEAT	236	310	5.377	5.656	-97	-26
Volkswagen Nutzfahrzeuge	153	188	5.046	5.298	187	87
Tech. Components	-	-	8.147	9.755	-28	575
Konsolidierung	-97	-125	-9.105	-11.382	50	62
Audi (Markengruppe Premium) ¹	513	609	29.869	30.536	4.965	3.291
Porsche Automobile (Markengruppe Sport & Luxury) ²	149	152	16.425	15.107	3.261	2.660
TRATON Nutzfahrzeuge ³	138	127	17.613	13.404	617	355
At Equity einbezogene Gesellschaften China ⁴	1.431	1.522	-	-	-	-
MAN Energy Solutions	-	-	1.632	1.581	131	82
CARIAD	-	-	249	170	-978	-502
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	21.943	21.556	2.983	2.339
Sonstiges ⁵	-180	-138	-8.457	-8.029	-438	258
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	-	-	-	-	13.188	11.358
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-360	-
Volkswagen Konzern	4.006	4.660	132.285	129.669	12.828	11.358
Konzernbereich Automobile ⁶	4.006	4.660	109.066	107.027	9.726	8.841
davon: Bereich Pkw	3.868	4.533	89.820	92.041	8.978	8.521
Bereich Nutzfahrzeuge	138	127	17.613	13.404	618	334
Bereich Power Engineering	-	-	1.632	1.581	129	-14
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	23.220	22.642	3.102	2.517

1 Die Vorjahreswerte wurden durch eine reine Addition mit den Daten der Marke Bentley ermittelt.

2 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 17.922 (16.525) Mio. €, Operatives Ergebnis 3.480 (2.792) Mio. €.

3 Inklusive Navistar seit 1. Juli 2021.

4 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 1.402 (1.272) 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.

CARIAD bündelt die Softwarekompetenz im Volkswagen Konzern und hat dazu auch Leistungen und Rechte von den Marken erworben. Im Zeitraum Januar bis Juni dieses Jahres steigerte CARIAD seine Umsatzerlöse auf 249 (170) Mio.€. Infolge von Vorleistungen für Softwareplattformen nahm der Operative Verlust jedoch auf –978 (–502) Mio.€ zu.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen neu abgeschlossenen Verträge lag im ersten Halbjahr 2022 bei 3,8 Mio. (–8,8%). Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen belief sich die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns auf 33,0 (35,8)%. Am 30. Juni 2022 erreichte der Gesamtvertragsbestand mit 22,0 (22,0) Mio. Kontrakten das Niveau vom Jahresende 2021. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing erreichte der Vertragsbestand 10,5 (10,9) Mio. Kontrakte, im Bereich Service/Versicherungen waren es 11,5 (11,1) Mio. Kontrakte. Die Volkswagen Bank verzeichnete am Ende des Berichtszeitraums 1,3 (1,4) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Insbesondere die große Nachfrage nach Gebrauchtwagen und positive Effekte aus Derivaten führten dazu, dass sich das Operative Ergebnis auf 3,0 (2,3) Mrd.€ verbesserte. Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts wirkten hingegen belastend.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte setzte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 1,7 Mio. Fahrzeuge ab; ein Minus von 21,1% im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse gingen volumenbedingt auf 74,3 (77,6) Mrd.€ zurück. Eine verbesserte Preisdurchsetzung und Mixeffekte wirkten positiv.

Auf den Märkten Nordamerikas war der Absatz des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum mit 417 Tsd. Fahrzeugen um 6,7% geringer als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse legten auf 27,7 (22,0) Mrd.€ zu; der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Einbezug von Navistar seit dem 1. Juli 2021 sowie aus Wechselkurseffekten.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2022 verfehlte der Absatz in Südamerika mit 200 (260) Tsd. Fahrzeugen den Vergleichswert des Vorjahres. Die Umsatzerlöse nahmen mix- und wechselkursbedingt auf 6,6 (5,1) Mrd.€ zu.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns in der Region Asien-Pazifik – einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China – war im ersten Halbjahr 2022 mit 1,7 Mio. Fahrzeugen um 5,9% geringer als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse gingen auf 24,7 (25,0) Mrd.€ zurück. Positive Wechselkurseffekte konnten die Belastungen aus dem gesunkenen Volumen nicht kompensieren. Die Umsatzerlöse unserer At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China sind nicht enthalten.

Im Berichtszeitraum wirkten sich Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung mit –936 (–23) Mio.€ negativ aus.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2022	2021	2022	2021
Europa/Übrige Märkte	1.715	2.175	74.327	77.552
Nordamerika	417	447	27.680	22.038
Südamerika	200	260	6.564	5.065
Asien-Pazifik ¹	1.674	1.779	24.650	25.036
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	–936	–23
Volkswagen Konzern¹	4.006	4.660	132.285	129.669

¹ Die Umsatzerlöse der At-Equity-einbezogenen 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			
	2022	2021	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2022	2021	2022	2021
Umsatzerlöse	132.285	129.669	109.066	107.027	23.220	22.642
Kosten der Umsatzerlöse	-105.807	-104.820	-87.444	-86.310	-18.363	-18.510
Bruttoergebnis	26.478	24.848	21.621	20.716	4.857	4.132
Vertriebskosten	-9.077	-9.065	-8.474	-8.394	-603	-670
Verwaltungskosten	-5.566	-4.934	-4.220	-3.715	-1.345	-1.218
Sonstiges betriebliches Ergebnis	992	508	799	234	193	274
Operatives Ergebnis	12.828	11.358	9.726	8.841	3.102	2.517
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	1.075	899	1.029	896	46	3
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	132	-1.104	169	-1.036	-37	-67
Finanzergebnis	1.206	-205	1.198	-140	9	-65
Ergebnis vor Steuern	14.034	11.153	10.923	8.701	3.111	2.453
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3.396	-2.699	-2.638	-2.059	-758	-640
Ergebnis nach Steuern	10.638	8.454	8.285	6.642	2.353	1.813
davon entfallen auf						
Minderheiten	63	81	-24	36	86	45
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	279	269	279	269	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	10.296	8.104	8.029	6.337	2.266	1.768
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	20,51	16,14				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	20,57	16,20				

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. €	2022	2021
Ergebnis nach Steuern	10.638	8.454
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	14.442	4.800
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-4.321	-1.418
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	10.120	3.383
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-376	364
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	1	-2
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	9.745	3.744
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	2.729	1.493
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	15	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	2.744	1.493
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	2	-1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	2.746	1.491
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-277	-925
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	352	-327
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	75	-1.252
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	-2	418
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	72	-834
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-680	-323
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	401	679
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-280	356
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	78	-104
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-202	252
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-273	-26
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-273	-26
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	73	8
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-200	-18
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	266	304
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	2.682	1.195
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	16.598	6.037
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-4.171	-1.097
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	12.427	4.939
Gesamtergebnis	23.065	13.394
davon entfallen auf		
Minderheiten	147	166
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	279	269
Aktionäre der Volkswagen AG	22.639	12.959

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2022	2021	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2022	2021	2022	2021
Umsatzerlöse	69.543	67.293	57.856	55.488	11.688	11.804
Kosten der Umsatzerlöse	-55.053	-54.772	-45.801	-45.152	-9.251	-9.621
Bruttoergebnis	14.490	12.520	12.054	10.337	2.436	2.183
Vertriebskosten	-4.762	-4.704	-4.496	-4.392	-266	-312
Verwaltungskosten	-2.788	-2.304	-2.057	-1.685	-731	-619
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-2.436	1.035	-2.562	773	126	262
Operatives Ergebnis	4.505	6.546	2.939	5.032	1.565	1.514
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	448	380	424	398	24	-18
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	187	-236	201	-181	-15	-55
Finanzergebnis	635	144	626	216	9	-72
Ergebnis vor Steuern	5.140	6.690	3.565	5.248	1.574	1.442
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.226	-1.650	-830	-1.223	-396	-427
Ergebnis nach Steuern	3.914	5.040	2.735	4.025	1.178	1.015
davon entfallen auf						
Minderheiten	23	46	-29	25	52	21
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	150	134	150	134	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	3.741	4.860	2.614	3.866	1.126	994
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	7,46	9,70				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	7,46	9,70				

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. €	2022	2021
Ergebnis nach Steuern	3.914	5.040
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	8.487	515
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-2.532	-147
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	5.955	367
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-40	343
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	-1
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	5.916	709
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.587	216
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	1.587	216
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	1.587	216
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-153	284
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	334	-226
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	181	58
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	-48	-18
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	133	40
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-528	-86
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	230	363
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-297	278
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	95	-86
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-202	192
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-124	-8
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-124	-8
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	34	3
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-90	-5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	140	25
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.568	469
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	9.934	1.425
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-2.451	-248
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	7.483	1.177
Gesamtergebnis	11.397	6.217
davon entfallen auf		
Minderheiten	66	105
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	150	134
Aktionäre der Volkswagen AG	11.182	5.978

Bilanz zum 30. Juni 2022 und zum 31. Dezember 2021

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2022	2021	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2022	2021	2022	2021
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	336.809	328.261	176.180	170.391	160.629	157.871
Immaterielle Vermögenswerte	80.616	77.689	80.209	77.290	407	399
Sachanlagen	62.738	63.695	61.712	62.684	1.026	1.011
Vermietete Vermögenswerte	60.768	59.699	1.990	2.316	58.777	57.383
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	85.798	84.954	-714	-781	86.512	85.735
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	46.889	42.224	32.982	28.882	13.907	13.342
Kurzfristige Vermögenswerte	210.050	200.347	110.307	101.539	99.743	98.808
Vorräte	49.295	43.725	45.999	40.361	3.296	3.363
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	58.899	56.498	-884	-936	59.783	57.434
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	43.847	37.195	22.043	18.275	21.804	18.921
Wertpapiere und Termingeldanlagen	23.756	22.532	19.166	17.674	4.590	4.858
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	33.921	39.723	23.651	25.491	10.270	14.232
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	332	674	332	674	-	-
Bilanzsumme	546.858	528.609	286.487	271.930	260.372	256.679
Passiva						
Eigenkapital	166.216	146.154	126.004	109.022	40.212	37.131
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	148.890	130.009	109.578	93.592	39.312	36.417
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	15.418	14.439	15.418	14.439	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	164.308	144.449	124.995	108.031	39.312	36.417
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.908	1.705	1.009	991	900	714
Langfristige Schulden	207.303	218.062	90.033	98.923	117.271	119.139
Finanzschulden	129.107	131.618	26.032	24.639	103.075	106.978
Rückstellungen für Pensionen	27.629	41.550	27.219	40.769	410	781
Sonstige Schulden	50.567	44.894	36.782	33.515	13.785	11.379
Kurzfristige Schulden	173.339	164.393	70.450	63.984	102.890	100.409
Finanzschulden	78.640	78.584	-13.316	-10.237	91.956	88.821
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	27.878	23.624	25.120	20.977	2.759	2.647
Sonstige Schulden	66.695	61.948	58.519	53.007	8.175	8.940
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	126	238	126	238	-	-
Bilanzsumme	546.858	528.609	286.487	271.930	260.372	256.679

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

Eigenkapitalentwicklung

Mio. €	ÜBRIGE RÜCKLAGEN			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
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	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-268	-34
Übrige Veränderungen	-	-	8	-
Stand am 30.06.2021	1.283	14.551	112.029	-4.226
Stand am 01.01.2022	1.283	14.551	117.342	-2.351
Ergebnis nach Steuern	-	-	10.296	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	10.068	2.677
Gesamtergebnis	-	-	20.364	2.677
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-3.772	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	16	-
Stand am 30.06.2022	1.283	14.551	133.950	326

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

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
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
-635	-367	-355	541	14.439	144.449	1.705	146.154
-	-	-	-	279	10.575	63	10.638
71	-202	-538	266	-	12.343	84	12.427
71	-202	-538	266	279	22.918	147	23.065
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1.153	1.153	103	1.256
-	-	-	-	-454	-4.226	-32	-4.258
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-2	-	14	-15	-1
-564	-569	-893	805	15.418	164.308	1.908	166.216

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2022	2021	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2022	2021	2022	2021
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39.123	33.432	24.899	23.758	14.224	9.674
Ergebnis vor Steuern	14.034	11.153	10.923	8.701	3.111	2.453
Ertragsteuerzahlungen	-2.150	-2.329	-1.623	-1.876	-526	-453
Abschreibungen ²	13.993	13.351	9.229	8.811	4.764	4.540
Veränderung der Pensionen	319	376	294	353	24	23
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-132	1.780	-131	1.770	-1	9
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-615	-247	-1.447	-493	832	246
Brutto-Cash-flow	25.448	24.083	17.245	17.266	8.203	6.817
Veränderung Working Capital	-8.498	-5.618	-3.641	1.821	-4.857	-7.439
Veränderung der Vorräte	-4.576	-684	-4.684	-1.576	107	892
Veränderung der Forderungen	-3.557	-2.891	-2.474	-2.828	-1.083	-63
Veränderung der Verbindlichkeiten	6.753	5.665	6.187	4.932	566	733
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-2.540	1.491	-2.572	1.419	32	72
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-4.358	-9.339	36	-33	-4.394	-9.306
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-220	140	-134	-92	-86	232
Cash-flow laufendes Geschäft	16.950	18.465	13.604	19.088	3.346	-622
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-11.486	-9.062	-11.311	-8.897	-176	-165
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-4.173	-3.864	-4.089	-3.777	-84	-87
Entwicklungskosten (aktiviert)	-4.762	-3.711	-4.762	-3.711	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-2.726	-1.642	-2.617	-1.538	-108	-104
Netto-Cash-flow⁴	5.464	9.403	2.293	10.191	3.171	-788
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	-2.124	-1.048	-1.155	85	-969	-1.133
Investitionstätigkeit	-13.610	-10.110	-12.466	-8.812	-1.145	-1.298
Finanzierungstätigkeit	-9.210	-1.336	-2.811	-3.391	-6.399	2.055
davon: Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.262	-1.071	1.261	-1.600	0	530
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	664	409	425	361	239	48
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	0	0	0	0	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-5.206	7.428	-1.248	7.246	-3.958	182
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.06.⁵	33.916	40.860	23.651	31.004	10.266	9.856
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	36.170	33.921	17.276	15.938	18.894	17.983
Brutto-Liquidität	70.086	74.780	40.927	46.941	29.159	27.839
Kreditstand	-207.750	-207.035	-12.718	-11.893	-195.031	-195.142
Netto-Liquidität am 30.06.⁶	-137.663	-132.255	28.209	35.048	-165.872	-167.303
nachrichtlich am 01.01.	-136.576	-137.380	26.685	26.796	-163.261	-164.176

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 2021 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 2022 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 2022 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 3,3 % (31. Dezember 2021: 1,2 %) verwendet. Aufgrund des nachhaltigen Anstiegs der Inflationserwartungen wurde zum 30. Juni 2022 eine Anpassung des Rententrends auf 2,0 % (31. Dezember 2021: 1,7 %) vorgenommen. Diese Änderungen haben maßgeblich den in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesenen versicherungsmathematischen Gewinn von 14,4 Mrd. € verursacht. Darüber hinaus hatten Anpassungen der Zinssätze zur Bewertung von Sonstigen Rückstellungen einen positiven Effekt auf das Finanzergebnis von 0,9 Mrd. €.

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 2021 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2021 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 2021 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 2021 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Von Januar bis Juni 2022 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von 360 Mio. € zu erfassen, die im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen sind. Diese resultieren im Wesentlichen aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken.

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

Russland-Ukraine-Konflikt / Covid-19-Pandemie / Halbleiter-Knappheit

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten ergeben sich deutliche Preissteigerungen und international ist ein deutlicher Anstieg der Inflationsraten zu verzeichnen. Zudem verschärfen sich in diesem Zusammenhang direkt nach dem Beginn des Konflikts die Engpässe bei der Teileversorgung. Im Volkswagen Konzern war insbesondere die Zulieferung von Kabelsträngen aus der Ukraine betroffen. Volkswagen hat umgehend Maßnahmen ergriffen, diese Lieferengpässe aus der Ukraine zu beheben, so dass derzeit diesbezüglich keine wesentlichen Lieferengpässe zu verzeichnen sind.

Im Zuge des Konfliktes wurden darüber hinaus insbesondere von der EU und den USA unterschiedliche Sanktionen gegen Russland verhängt. Die Sanktionen schränken wirtschaftliche Transaktionen mit Russland ein und haben Auswirkungen auf die russischen Gesellschaften beziehungsweise Werke des Volkswagen Konzerns sowie den Absatz von Fahrzeugen nach Russland. Die Sanktionen betreffen auch das Neugeschäft mit Finanzdienstleistungen in Russland und führen zu möglichen Werthaltigkeitsrisiken bestehender vermieteter Vermögenswerte und Finanzforderungen. Volkswagen hat vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf weiteres einzustellen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt. Ergänzend dazu werden auch bei Lieferung von Ersatzteilen beziehungsweise Bereitstellung von technischen Informationen die jeweiligen Sanktionsvorgaben eingehalten. Bisher ist keine nennenswerte Anzahl von Klagen seitens Kunden, Dienstleistern oder anderen Vertragspartnern in Bezug auf eine etwaige Nichterfüllung von Verträgen in Russland eingegangen. Die weitere Entwicklung ist derzeit noch nicht absehbar.

Ausgelöst durch die unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts sind im ersten Halbjahr 2022 Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrages erfasst worden, die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen werden. Davon wurden im zweiten Quartal aufgrund des weiter andauernden Konflikts zusätzlich zu den im ersten Quartal erfassten Aufwendungen weitere Risikovorsorgen in Höhe eines niedrigen dreistelligen Millionenbetrags gebildet.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Inflationsraten unterlagen auch die bei den Werthaltigkeitstests verwendeten Kapitalkosten (WACC) für die verschiedenen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten einer starken Veränderung. Die verwendeten Kapitalkosten haben sich zum 30. Juni 2022 gegenüber dem 31. Dezember 2021 für die verschiedenen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zwischen 0,5 und 3,5-Prozentpunkten erhöht. Aufgrund dieser Veränderung wurde erneut zum 30. Juni 2022 die Werthaltigkeit von bestimmten wesentlichen Vermögenswerten, insbesondere der Geschäfts- und Firmenwerte, Markennamen, aktivierten Entwicklungskosten und Sachanlagen überprüft. Dabei wurden die in den letztjährigen Werthaltigkeitstests verwendeten Zahlungsmittelflüsse an aktuelle Annahmen angepasst. Die aktuellen Annahmen betreffen vor allem die im Geschäftsjahr erwarteten Auswirkungen der Engpässe bei der Teileversorgung mit entsprechenden erwarteten Verlusten an Produktionsvolumen sowie der Aussetzungen von Fahrzeuglieferungen nach Russland und die Einstellung der Fahrzeugproduktion in Russland. Eine Einschätzung der vielfältigen Auswirkungen einer zunehmenden Versorgungsunsicherheit von Energierohstoffen in Europa (z.B. der Gasmangellage) kann auch aufgrund der sehr dynamischen Entwicklungen derzeit jedoch nicht verlässlich vorgenommen werden. In Bezug auf die langfristige Ertragsentwicklung wurde von grundsätzlich unveränderten Annahmen ausgegangen. Aus den vorgenommenen Überprüfungen der Werthaltigkeit ergab sich über die oben genannten aufgrund der unmittelbaren Auswirkungen erfassten Wertminderungen hinaus derzeit kein weiterer Wertberichtigungsbedarf bei den überprüften zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Volkswagen Konzerns. In Bezug auf die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten MAN Energy Solutions und Navistar ist in diesem Zusammenhang festgestellt worden, dass eine mögliche

weitere Erhöhung des Abzinsungssatzes um 0,2 beziehungsweise 0,8 Prozentpunkte dazu führen würde, dass jeweils der Buchwert den erzielbaren Betrag übersteigt. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit MAN Truck & Bus würde eine Erhöhung des Abzinsungssatzes ebenfalls dazu führen, dass der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert ist.

Durch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten waren vor allem aus den Fair Value Bewertungen und Realisierungen von Derivaten außerhalb des Hedge-Accountings (insbesondere Rohstoff- und Währungssicherungen) Erträge in Höhe von insgesamt 1,6 Mrd. € innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses zu erfassen.

Neben den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts führte die weltweite Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 im Berichtszeitraum regionsbezogen zu erheblichen Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens. Insbesondere in China kam es während des ersten Halbjahres 2022 infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den Lieferketten.

Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte.

Wesentliche Transaktionen

Am 1. Juli 2021 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar International Corporation (Navistar) mit Sitz in Lisle, Illinois/USA erworben. Auf Grund der Größe der Transaktion konnten die internen Prüfungen der der Kaufpreisallokation zugrunde liegenden Informationen erst im laufenden Geschäftsjahr abgeschlossen werden. Aus der Aktualisierung der Kaufpreisallokation ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmeangebot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A. Paris/Frankreich über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) mit Sitz in Strassen/Luxembourg abgegeben. Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Innerhalb einer verlängerten Angebotsfrist gab die französische Finanzmarktaufsichtsbehörde den Europcar-Aktionären die Möglichkeit, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Insgesamt nahmen 93,6 % der Europcar-Aktionäre das Angebot an. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmequote über 90 % lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-out Verfahren für die noch verbleibenden Europcar-Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Im Ergebnis hält die Konsortialgesellschaft seit 13. Juli 2022 100 % der Europcar-Anteile. Der Kaufpreis liegt bei 51 Cent je Europcar-Aktie.

Ende Juni 2022 wurde der gesamte auf Volkswagen entfallende Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € in die GMH eingelegt. Die Gesellschaft, an der Volkswagen 66 % der Anteile hält, wird im Volkswagen Konzernabschluss nach der Equity-Methode bilanziert. Zudem ist Volkswagen Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgesellschafter und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Aus der Bewertung der Optionen ergab sich im ersten Halbjahr 2022 ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 7 Mio. €, der im Finanzergebnis erfasst wurde.

Mit dem Abschluss der Europcar-Transaktion hat Volkswagen im Rahmen der Konzerninitiative Mobility Solutions der NEW AUTO-Strategie einen weiteren wichtigen Meilenstein erreicht. Mit Hilfe dieser Transaktion will sich der Volkswagen Konzern einen bedeutenden Anteil am weltweiten Markt für Mobilitätsdienste sichern. Die Europcar Mobility Group soll dabei ein Eckpfeiler für die von Volkswagen geplante Mobilitätsplattform werden.

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.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen etabliert. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50 %, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen – Brose Sitech Sp. z o.o. – beherrscht. Volkswagen bilanziert Brose Sitech aufgrund des vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode. Aus der Umstellung der Bilanzierungsmethode ergab sich kein wesentlicher Ergebniseffekt für den Volkswagen Konzern.

IFRS 5 – ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Im April 2022 schloss TRATON eine endgültige Vereinbarung mit Tupy S.A., Brasilien über den Verkauf der International Indústria Automotiva Da América Do Sul Ltda. (MWM) ab. MWM ist spezialisiert auf die Herstellung von Dieselmotoren. Die Transaktion ist an Abschlussbedingungen, einschließlich behördlicher Genehmigungen, geknüpft. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Transaktion in der zweiten Jahreshälfte 2022 abgeschlossen sein wird.

In diesem Zusammenhang wurden zum 30. Juni 2022 Vermögenswerte in Höhe von 332 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 126 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.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2022

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	75.692	10.848	–	–	86.540	–6.771	79.768
Originalteile	7.352	3.253	–	–	10.605	–76	10.529
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	5.831	1.138	–	10.608	17.576	–1.857	15.719
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	5.750	415	–	–	6.165	–35	6.129
Power Engineering	–	–	1.632	–	1.632	0	1.631
Motorräder	457	–	–	–	457	–	457
Vermiet- und Leasinggeschäft	310	850	0	8.177	9.338	–595	8.743
Zinsen und ähnliche Erträge	119	1	–	4.064	4.184	–207	3.977
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–903	–11	–	–	–914	–22	–936
Sonstige Umsatzerlöse	5.363	1.120	–	371	6.855	–586	6.269
	99.971	17.613	1.632	23.220	142.436	–10.151	132.285

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2021

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge ¹	78.974	8.633	–	–	87.607	–7.875	79.732
Originalteile	6.344	1.816	–	–	8.160	–67	8.093
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte ¹	6.110	857	–	10.717	17.684	–1.784	15.899
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 ¹	411	819	0	7.647	8.876	–882	7.994
Zinsen und ähnliche Erträge	99	3	–	3.910	4.013	–133	3.880
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–26	–22	–	0	–48	25	–23
Sonstige Umsatzerlöse ¹	4.756	932	–	367	6.055	–247	5.808
	103.033	13.404	1.581	22.642	140.660	–10.992	129.669

1 Ab dem 4. Quartal des Geschäftsjahres 2021 werden sämtliche Verkäufe von Gebrauchtfahrzeugen, die im Vorjahr in den Zeilen Fahrzeuge, Vermiet- und Leasinggeschäft und Sonstige Umsatzerlöse ausgewiesen wurden, der Zeile Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte zugeordnet. Zuvor war beispielsweise die Übernahme eines Leasingfahrzeuges vom Leasingnehmer in der Zeile Vermiet- und Leasinggeschäft ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

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 1.228 Mio. € (Vorjahr: 968 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 385 Mio. € (Vorjahr: 496 Mio. €), die im Wesentlichen in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen sind.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. HALBJAHR		%
	2022	2021	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	9.289	7.735	20,1
davon: aktivierte Entwicklungskosten	4.762	3.710	28,4
Aktivierungsquote in %	51,3	48,0	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	2.493	2.494	x
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	7.019	6.520	7,7

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	
		2022	2021	2022	2021
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. €	3.914	5.040	10.638	8.454
Anteil von Minderheiten	Mio. €	23	46	63	81
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	150	134	279	269
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	3.741	4.860	10.296	8.104
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	2.202	2.861	6.053	4.763
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.539	1.999	4.242	3.341
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	7,46	9,70	20,51	16,14
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	7,46	9,70	20,57	16,20

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI 2022

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2022	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.06.2022
Immaterielle Vermögenswerte	77.689	5.562	-408	3.042	80.616
Sachanlagen	63.695	4.463	-556	5.976	62.738
Vermietete Vermögenswerte	59.699	11.658	5.319	5.270	60.768

6. Vorräte

Mio. €	30.06.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.546	9.331
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	7.126	6.559
Fertige Erzeugnisse, Waren	27.024	22.201
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.229	5.291
Geleistete Anzahlungen	375	344
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-6	-2
	49.295	43.725

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

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.06.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18.401	15.521
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	25.446	21.675
	43.847	37.195

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2022 mit 725 Mio. € (Vorjahr: 166 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 Februar 2022 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance NV., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2015 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 7 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.100 Mio. € gekündigt.

Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren und kürzte das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns entsprechend. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 21. März 2022 erfolgt.

Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem am 28. März 2022 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.250 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 11 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 3 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

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

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2022	31.12.2021
Anleihen und Schuldverschreibungen	94.283	97.113
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	26.296	25.904
Einlagengeschäft	2.551	2.588
Leasingverbindlichkeiten	5.115	5.137
Übrige Finanzschulden	863	875
	129.107	131.618

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2022	31.12.2021
Anleihen und Schuldverschreibungen	37.056	38.503
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.092	12.786
Einlagengeschäft	24.865	24.243
Leasingverbindlichkeiten	1.098	1.108
Übrige Finanzschulden	529	1.944
	78.640	78.584

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 2021 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 30. JUNI 2022

Mio. €	ZUM	ZU FORTGEFÜHRTEN	FAIR VALUE	DERIVATIVE	KEINER	BILANZ- POSTEN ZUM 30.06.2022
	FAIR VALUE BEWERTET	ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	15.290	15.290
Sonstige Beteiligungen	489	–	–	–	2.770	3.259
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	246	51.132	50.217	–	34.419	85.798
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.488	4.953	4.865	2.504	–	11.945
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	714	714
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	18.396	18.396	–	0	18.401
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	39.534	39.534	–	19.339	58.899
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.528	11.624	11.624	1.003	–	15.155
Ertragsteuerforderungen	–	1	1	–	1.935	1.936
Wertpapiere und Termingeldanlagen	22.049	1.707	1.707	–	–	23.756
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	33.921	33.921	–	–	33.921
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	107	107	–	225	332
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	123.992	120.283	–	5.115	129.107
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.151	2.376	2.389	3.697	–	7.223
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	77.543	77.543	–	1.098	78.640
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	27.878	27.878	–	–	27.878
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.229	11.221	11.221	2.702	–	15.152
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	5	5	–	802	807
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	57	57	–	69	126

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2021

Mio. €	ZUM	ZU FORTGEFÜHRTEN		DERIVATIVE	KEINER	BILANZ-
	FAIR VALUE	ANSCHAFFUNGSKOSTEN		FINANZ-	BEWERTUNGS-	POSTEN
	BEWERTET	BEWERTET		IN SICHERUNGS-	KATEGORIE	ZUM
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	BEZIEHUNGEN	ZUGEORDNET	31.12.2021
				Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	12.531	12.531
Sonstige Beteiligungen	760	–	–	–	2.240	3.000
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	290	50.146	51.326	–	34.519	84.954
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.830	4.950	5.031	1.377	–	9.156
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	635	635
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	15.513	15.513	–	–	15.521
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	37.204	37.204	–	19.268	56.498
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.996	10.046	10.046	543	–	12.584
Ertragsteuerforderungen	–	9	9	–	1.608	1.618
Wertpapiere	22.495	37	37	–	–	22.532
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	39.723	39.723	–	–	39.723
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	142	142	–	532	674
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	126.481	131.359	–	5.137	131.618
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	728	2.419	2.437	1.320	–	4.466
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	77.476	77.476	–	1.108	78.584
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	23.624	23.624	–	–	23.624
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.009	10.112	10.112	1.880	–	13.002
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	27	27	–	588	614
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	142	142	–	96	238

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

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 53,8 Mrd. € (Vorjahr: 53,8 Mrd. €) und einen Fair Value von 53,5 Mrd. € (Vorjahr: 54,8 Mrd. €).

Aufgrund der vermehrten Anlage in langfristigen Termingeldern (Laufzeit über 3 Monate) wurden im laufenden Geschäftsjahr diese Termingelder zusammen mit den Wertpapieren ausgewiesen.

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	30.06.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	489	175	0	314
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	246	–	–	246
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.488	–	2.791	1.697
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	–	–	5
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	–	–	26
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.528	–	1.988	540
Wertpapiere und Termingeldanlagen	22.049	21.969	79	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.151	–	1.038	113
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.229	–	1.207	22

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	760	579	0	181
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	290	–	–	290
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.830	–	1.477	1.353
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	–	–	8
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	–	–	26
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.996	–	1.733	263
Wertpapiere	22.495	22.406	89	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	728	–	529	199
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.009	–	905	104

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	30.06.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.504	–	2.504	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.003	–	1.003	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	3.697	–	3.697	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.702	–	2.702	–

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.377	–	1.377	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	543	–	543	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.320	–	1.320	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.880	–	1.880	–

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 Warendermingschäfte 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
Stand am 01.01.2022	2.119	303
Währungsänderungen	86	-3
Gesamtergebnis	995	-104
erfolgswirksam	983	-104
erfolgsneutral	12	-
Zugänge (Zukäufe)	114	-
Realisierungen	-113	-49
Umgliederung in Stufe 2	-374	-12
Stand am 30.06.2022	2.827	135
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	983	104
Sonstiges betriebliches Ergebnis	944	104
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	477	115
Finanzergebnis	39	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	0	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2021	1.383	908
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 Warentermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist.

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Warentermingeschäfte zum 30. Juni 2022 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 270 Mio. € (Vorjahr: 262 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 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. Juni 2022 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 4 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 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 444 Mio. € (Vorjahr: 416 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2022 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 483 Mio. € (Vorjahr: 462 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. Juni 2022 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 8 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. Juni 2022 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2022 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2022 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. Juni 2022 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 15 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 15 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) geringer ausgefallen.

12. Kapitalflussrechnung

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

Mio. €	30.06.2022	30.06.2021
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	33.921	40.812
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	33	326
Termingeldanlagen ¹	-38	-278
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	33.916	40.860

1 Zum 30. Juni 2022 erfolgte in der Bilanz der Ausweis von Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten in der Position Wertpapiere und Termingeldanlagen.

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2022	2021
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.262	-1.071
Dividendenzahlungen	-4.258	-501
Aufnahmen von Anleihen	13.534	18.539
Tilgungen von Anleihen	-14.014	-14.898
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	-5.075	-2.859
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-658	-546
	-9.210	-1.336

13. Segmentberichterstattung

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

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

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Wie bei den Pkw-Marken besteht eine Zusammenarbeit in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt. Seit dem zweiten Halbjahr 2021 ist hier auch das Geschäft von Navistar enthalten.

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

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

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2022

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	91.677	17.045	1.631	21.754	132.107	178	132.285
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	8.294	569	0	1.466	10.329	-10.329	–
Umsatzerlöse	99.971	17.613	1.632	23.220	142.436	-10.151	132.285
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	10.528	618	129	3.102	14.377	-1.550	12.828

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	
	2022	2021
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	14.377	12.141
Nicht zugeordnete Bereiche	22	-18
Konzernfinanzierung	-16	22
Konsolidierung/Holdingfunktion	-1.555	-786
Operatives Ergebnis	12.828	11.358
Finanzergebnis	1.206	-205
Konzernergebnis vor Steuern	14.034	11.153

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	
	2022	2021	2022	2021
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	2	0
Aufsichtsräte	1	1	0	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	568	541	789	678
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	8.050	8.978	325	348
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	181	174	791	651
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	6	1	5	2

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.06.2022	31.12.2021	30.06.2022	31.12.2021
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	2	0
Aufsichtsräte	0	0	292	252
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.407	1.442	1.743	1.715
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	14.325	12.303	2.288	2.029
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	650	533	1.233	965
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	274	232	2	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 497 Mio. € (Vorjahr: 1.471 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 9.450 Mio. € (31. Dezember 2021: 8.756 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 4.250 Mio. € (31. Dezember 2021: 3.289 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 859 Mio. € (31. Dezember 2021: 737 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 192 Mio. € (31. Dezember 2021: 344 Mio. €).

Die Transaktionen mit nahestehenden Personen erfolgen regelmäßig 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 458 Mio. € (31. Dezember 2021: 391 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 43 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) wertberichtigt. Im ersten Halbjahr 2022 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 27 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) an.

Der Volkswagen Konzern hat von Januar bis Juni 2022 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 2.187 Mio. € (Vorjahr: 925 Mio. €) getätigt. Der Anstieg steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Erwerb der Europcar Mobility Group S.A. durch die GMH (siehe hierzu Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

15. Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

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

Das von der Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieselthematik auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG geführte strafrechtliche Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts des Betruges und der unzulässigen Werbung wurde unter anderem bezüglich des Vorstandsmitglieds zwischenzeitlich gegen Zahlung einer Geldauflage Ende April 2022 eingestellt.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In Brasilien hat die Klägerin in der zweiten dort anhängigen verbraucherrechtlichen Sammelklage gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 Berufung eingelegt.

In England und Wales wurden rund 91 Tsd. Ansprüche der Group Litigation gegen den Volkswagen Konzern im Mai 2022 durch einen außergerichtlichen Vergleich in Höhe von 193 Mio. £ (231 Mio. €) sowie einem gesonderten Beitrag zu den Anwaltskosten und sonstigen Gebühren der Kläger beigelegt.

In den Niederlanden hat das Gericht in der Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) im März 2022 ein Zwischenurteil erlassen und darin festgestellt, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Die DEJF hat gegen das Urteil Berufung eingelegt.

In Deutschland befand der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil aus Juni 2022, in dem es um Schadensersatzforderungen von Schweizer Fahrzeugherstellern ging, die Abtretung von Forderungen an die financial-right GmbH für wirksam. Der BGH setzte sich mit der inhaltlichen Begründetheit der Ansprüche nicht auseinander.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat im Juli 2022 entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine verbaute temperaturabhängige Emissionsregelung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschaltvorrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Volkswagen bewertet die Auswirkungen der Entscheidung und befindet sich hierzu im Austausch mit den Behörden.

3. Verfahren in den USA/Kanada

Im Juni 2022 hat das Superior Court of Quebec den zur Beilegung einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec geschlossenen Vergleich genehmigt. Gegen die gerichtliche Genehmigung ist ein auf die Regelung bezüglich der Anwaltskosten beschränktes Rechtsmittel anhängig.

4. Sonderprüfung

Die Volkswagen AG hat im Berichtszeitraum beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den vom Oberlandesgericht Celle bestellten Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im April 2022 hat Scania Rechtsmittel am Europäischen Gerichtshof gegen das Urteil des Gerichts der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) aus Februar 2022 im Zusammenhang mit der von der Europäischen Kommission verhängten Geldbuße wegen des Vorwurfs des unzulässigen Informationsaustauschs zwischen bestimmten Lkw-Herstellern eingelegt.

In der zunächst vom US District Court des Northern District von Kalifornien abschließend abgelehnten überarbeiteten kartellrechtlichen Sammelklage, in der behauptet wurde, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten, lehnte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) den Ende 2021 gestellten klägerischen Antrag auf erneute Verhandlung über den Beschluss, mit dem das Gericht die Entscheidung des US District Court bestätigt hatte, im Januar 2022 im Rechtsmittelverfahren ab. Im Februar 2022 wies ferner der District Court den Antrag zurück, mit dem die Kläger die Einreichung einer neuen Klageschrift unter Aufhebung des bisherigen Urteils angestrebt hatten. Im Juni 2022 lehnte der US Supreme Court die dagegen eingelegten Rechtsmittel der Kläger endgültig ab.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht beziehungsweise förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftersuchen der EU-Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis heute dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 Tonnen) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten („recycles, recyclability, recovery“) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG hat das Auskunftersuchen der Europäischen Kommission beantwortet. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA.

Die im Dezember 2021 von Navistar geschlossene endgültige Vereinbarung zur Beilegung von Auseinandersetzungen über die Höhe von Gewinnbeteiligungen im Rahmen von betrieblichen Versorgungszusagen von Navistar („Profit Sharing Settlement Agreement“) wurde vom zuständigen Gericht im Juni 2022 endgültig genehmigt. Navistar hat die noch ausstehenden Zahlungen zur Erfüllung der Vereinbarung von rund 0,4 Mrd. € vollständig geleistet.

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

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2022 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2021 keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher rechtlicher und produktbezogener Umfänge sowie aufgrund von Währungseffekten im Vergleich zum Konzernabschluss 2021 um 1,2 Mrd. € auf 10,9 Mrd. € erhöht.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Vergleich zum Konzernabschluss 2021 mit 35,7 Mrd. € nahezu unverändert geblieben.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Nach dem 30. Juni 2022 hat es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

Wolfsburg, 26. Juli 2022

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, 26. Juli 2022

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 2022 bis 30. Juni 2022, 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, 27. Juli 2022

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 Umsatzzeitung 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

27. Oktober 2022

Zwischenbericht Januar – September 2022

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

258.809.612.00

