

HALBJAHRES- FINANZBERICHT

JANUAR - JUNI 2024

1 Aktuelles

- 1 Wesentliche Zahlen
- 2 Wesentliche Fakten
- 3 Group News

8 Zwischenlagebericht

- 8 Volkswagen Aktie
- 10 Geschäftsverlauf
- 22 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 32 Ausblick

34 Marken und Geschäftsfelder

38 Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

- 38 Gewinn- und Verlustrechnung
- 39 Gesamtergebnisrechnung
- 42 Bilanz
- 43 Eigenkapitalentwicklung
- 44 Kapitalflussrechnung
- 45 Anhang
- 69 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 70 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

Die in diesem Bericht erläuterten Finanzzahlen wurden gemäß den internationalen Rechnungslegungsvorschriften, den IFRS Accounting Standards, erstellt. Alle Zahlen sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet, daher kann die Addition der angegebenen Werte zu geringfügigen Abweichungen führen; dies gilt auch für die Ermittlung von Prozentangaben. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden, soweit nicht anders erwähnt, neben den Werten des Berichtszeitraums in Klammern dargestellt. Bei unseren Erläuterungen beschränken wir uns im Einklang mit den Deutschen Rechnungslegungsstandards auf die wesentlichen Effekte, die im Berichtszeitraum auf unser Geschäft wirkten.

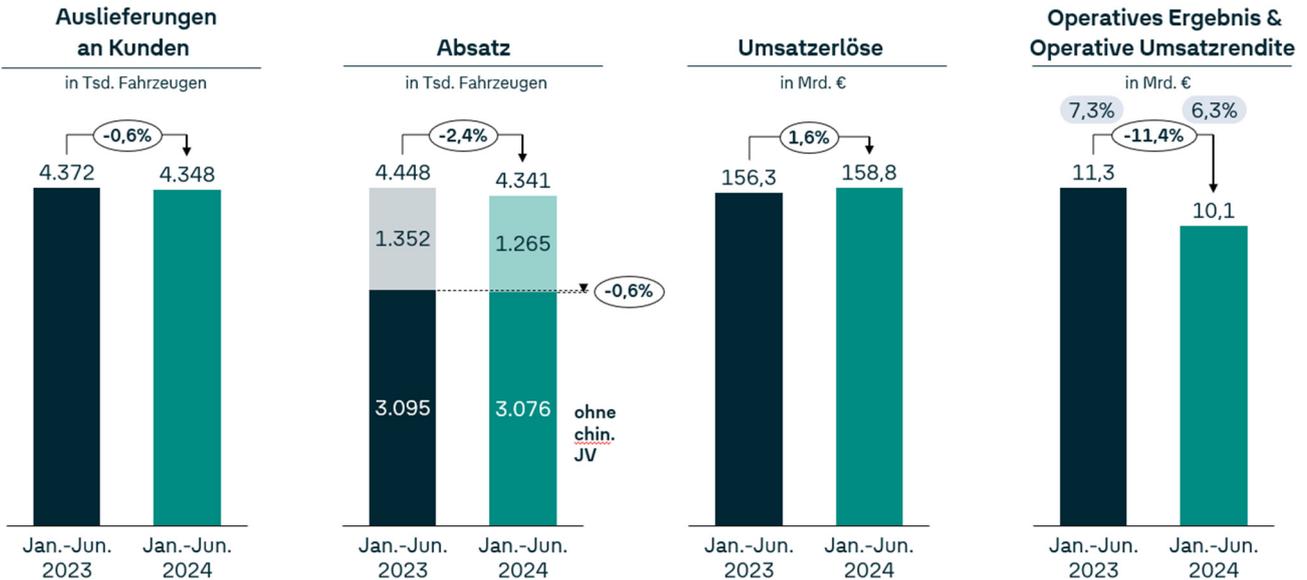
Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung keine geschlechterspezifischen Formulierungen verwenden. Die gewählte Form steht stellvertretend für alle Geschlechter.

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

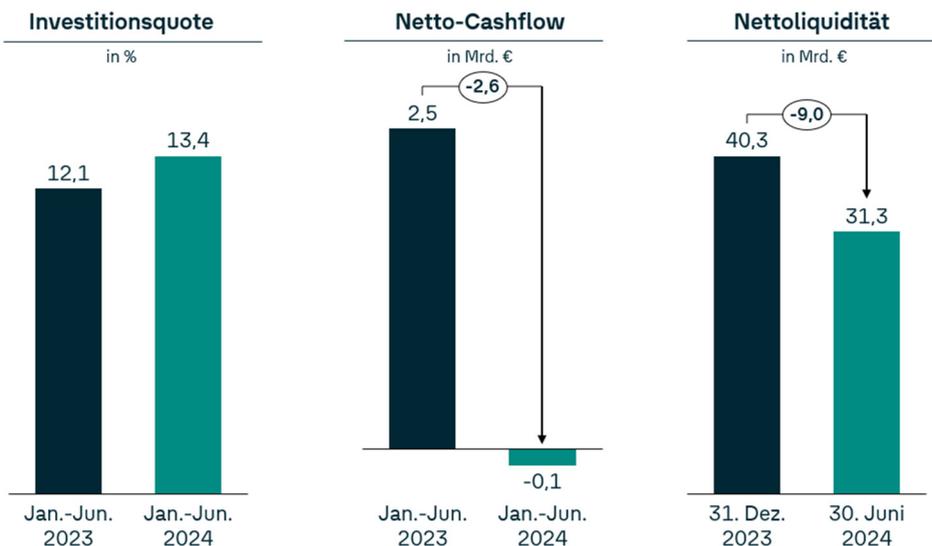
Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor. Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter: www.volkswagen-group.com/investoren

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN



KONZERNBEREICH AUTOMOBILE



Die Mengendaten umfassen auch die nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (chin. JV); die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Der Konzernbereich Automobile beinhaltet die Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

Wesentliche Fakten

- > **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures mit 4,3 (4,4) Mio. Fahrzeuge in den ersten sechs Monaten 2024 leicht unter Vorjahr; Asien-Pazifik spürbar rückläufig, Zuwächse in nahezu allen anderen Vertriebsregionen weltweit**
- > **Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden gegenüber Vorjahr insbesondere aufgrund der allgemeinen Kaufzurückhaltung der Kunden leicht rückläufig (-1,4%); Anteil an den Auslieferungen des Konzerns bei 7,3 (7,4)%**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns mit 158,8 (156,3) Mrd. € aufgrund volumenbedingter Steigerungen im Finanzdienstleistungsgeschäft leicht über Vorjahr**
- > **Operatives Ergebnis mit 10,1 (11,3) Mrd. € rückläufig; Restrukturierungsaufwendungen im Pkw-Bereich in Höhe von 1 Mrd. €**
- > **Ergebnis vor Steuern geht auf 10,2 (11,9) Mrd. € zurück; Ergebnis nach Steuern sinkt um 1,2 Mrd. € auf 7,3 Mrd. €**
- > **Netto-Cashflow des Automobilbereichs beläuft sich auf -0,1 (2,5) Mrd. €; Investitionsquote im Konzernbereich Automobile bei 13,4 (12,1)%**
- > **Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile mit 31,3 Mrd. € auf robustem Niveau; Dividendenzahlung in Höhe von 4,5 Mrd. € im Mai**

Group News

NEUE PRODUKTE UND TECHNOLOGIEN VORGESTELLT

Auch im zweiten Quartal 2024 stellten der Volkswagen Konzern und seine Marken neue Fahrzeuge und Technologien vor.

Auto China 2024 in Peking

Volkswagen treibt seinen Ansatz „in China für China“ konsequent voran, um auf die spezifischen Anforderungen der Kunden im größten Automarkt der Welt noch stärker eingehen zu können. Die Marke Volkswagen Pkw zeigte auf der Messe Auto China 2024 in Peking erstmals den ID. CODE. Das Konzeptfahrzeug bietet eine vollkommen neue Ästhetik und gibt einen Ausblick auf einen großen, elektrisch angetriebenen SUV. Der ID. CODE ist für das vollautomatisierte Fahren nach Level 4 ausgelegt. Eine Schlüsselrolle bei der Positionierung von Volkswagen auf dem chinesischen Markt spielt außerdem die neue progressive Submarke ID.UX, die sich mit vollelektrischen, Lifestyle-orientierten Modellen insbesondere an jüngere Kunden wendet.

Die Marke Audi bringt mit dem Q6L e-tron die technologischen Vorteile der neuen Premium Platform Electric (PPE) nach China: beeindruckende Werte bei Reichweite und Ladeleistung, ein herausragendes Fahrerlebnis sowie ein auf den chinesischen Markt zugeschnittenes Fahrzeugdesign. Der Q6L e-tron hat einen verlängerten Radstand, der mehr Platz für die Passagiere im Innenraum sowie für eine größere Batterie bietet. Hocheffiziente elektrische Antriebsstränge sowie eine neu entwickelte Lithium-Ionen-Batterie sorgen für eine Reichweite von bis zu rund 700 km. Der Innenraum ist konsequent auf die Bedürfnisse der chinesischen Kunden ausgerichtet und bietet zudem marktspezifische Konnektivitätsangebote, digitale Services und eine China-spezifische Version des „Audi assistant“. Speziell für die Anforderungen des Marktes entwickelte Fahrerassistenzsysteme sowie Funktionen für automatisiertes Fahren und Parken runden das Angebot ab. Der neue Audi Q6L e-tron sowie künftige Modelle auf Basis der PPE werden in einem komplett neuen Werk in Changchun produziert; dort entsteht derzeit Audis modernster Produktionsstandort in China.

Lamborghini feierte in Peking die Weltpremiere des Urus SE. Der erste PHEV-Super-SUV verfügt über einen Vierliter Biturbo V8 mit 456 kW (620 PS) Leistung sowie einen elektrischen Antriebsstrang. Mit der Kombination aus thermischer und elektrischer Leistung bringt der Urus SE eine Gesamtleistung von 588 kW (800 PS) auf die Straße. Durch die Kombination der Fahrmodi mit vier neuen elektrischen Leistungsstufen stehen insgesamt elf verschiedene Abstimmungen zur Verfügung, wobei die Reichweite im vollelektrischen Fahrmodus bis zu rund 60 km beträgt.

Auch Porsche setzte auf der Auto China 2024 ein deutliches Zeichen für den Ansatz „in China für China“ und feierte die Marktpremieren des elektrischen Macan auf Basis der PPE sowie ein speziell für China entwickeltes Modell der neuen Taycan-Generation.

IFAT 2024 in München

Auf der IFAT 2024 in München, der Weltleitmesse für Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Rohstoffwirtschaft, zeigte Scania nachhaltige, intelligente und sichere Lösungen für die Herausforderungen von Städten und Gemeinden. Scania verfügt über ein vielfältiges Angebot an Fahrzeugen für die Bereiche Abfall und Recycling.

Das Spektrum der nachhaltigen Antriebsarten reicht dabei von Elektrifizierung über Biomethan bis hin zu Biodiesel.

MAN präsentierte auf der IFAT sein erweitertes Portfolio an eTrucks. Die neuen eTGX- und eTGS-Fahrzeuge sind mit einer Vielzahl an Radständen, Fahrerhäusern, Motorleistungen, Batteriekombinationen und branchenspezifischen Ausstattungen flexibel konfigurierbar. Die Nutzungsdauer der Batterien reicht je nach Einsatz bis zu 1,6 Mio. km oder bis zu 15 Jahre. Die kundenspezifische Wahl der Batterieanzahl kann zu einem Nutzlastgewinn von bis zu 2,4 t führen. Eine branchenspezifische eMobility-Beratung ergänzte das Angebotsspektrum auf dem MAN Messestand.

Weitere Modellneuheiten

Nach der Präsentation des neuen Golf im ersten Quartal 2024 stellte die Marke Volkswagen Pkw im zweiten Quartal die Neuauflage der Ikone Golf GTI vor. Mit nun 195 kW (265 PS) ist der GTI 15 kW (20 PS) stärker als sein Vorgänger. Außen fallen vor allem die neue Frontpartie mit LED-Scheinwerfern und illuminiertem Volkswagen Emblem sowie neu konzipierte LED-Rückleuchten ins Auge. Innen überzeugt der Alltagsportler mit einem Infotainmentsystem, das intuitiv über einen optisch freistehenden Touchscreen oder per Sprachassistenten mit ChatGPT-Integration gesteuert werden kann. Der neue GTI Clubsport, die sportlich optimierte Version des Klassikers, überzeugt vor allem mit einem geschärften Exterieurdesign, einem Sportfahrwerk der Extraklasse und beeindruckenden Leistungswerten: In 5,6 sec beschleunigt er aus dem Stand auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt mit optionalem Race Paket bei 267 km/h. Der neue Golf GTE und der neue Golf eHybrid präsentieren sich mit neuer Plug-in Hybridtechnologie und einer Reihe an Verbesserungen: Der Performance-Antrieb des Golf GTE liegt mit 200 kW (272 PS) dank elektrischer Zusatzkraft sogar über dem Leistungsniveau des neuen GTI. Der auf einen möglichst hohen Komfort ausgelegte Golf eHybrid bietet 150 kW (204 PS). Die rein elektrische Reichweite des GTE wurde auf bis zu rund 131 km gesteigert, beim eHybrid sind sogar bis zu rund 143 km möglich. Zudem wurden beide Modelle mit einer Schnellladefunktion ausgestattet. Die Präsentation des neuen Golf R und des Golf R Variant bildete den sportlichen Abschluss der Neuvorstellungen in der Golf-Familie. Ihre neue Höchstleistung von 245 kW (333 PS) entspricht einem Plus von 10 kW (14 PS) gegenüber den Vorgängermodellen. Die Spitzengeschwindigkeit von 250 km/h kann mit dem optionalen R-Performance Paket auf 270 km/h angehoben werden. Gemeinsam mit dem ID.7 GTX Tourer ist der neue ID.7 GTX das aktuell stärkste Elektroauto von Volkswagen. In nur 5,4 sec sprintet die dynamische Limousine aus dem Stand auf 100 km/h. Dank des elektrischen Dualmotor-Allradantriebs mit je einer E-Maschine an der Vorder- und Hinterachse bringt der ID.7 GTX eine Leistung von 250 kW (340 PS) auf die Straße. Die Reichweite des Performance-Modells beträgt bis zu rund 595 km. An einer Schnelladesäule mit 200 kW kann die 86 kWh Batterie des ID.7 GTX in 26 min von 10 auf 80% geladen werden.

Škoda präsentierte im April 2024 die zweite Generation des Kodiaq. Das SUV-Flaggschiff der tschechischen Marke ist gewachsen und trägt erste Elemente einer neuen Designsprache. Im Interieur stehen ein Infotainmentsystem mit 13 Zoll-Display, ein Head-up-Display und ein 10 Zoll Digital Cockpit zur Verfügung. Die fünf verfügbaren Antriebsoptionen leisten zwischen 110 kW (150 PS) und 150 kW (204 PS). Erstmals sind im Kodiaq eine Plug-in-Hybridvariante mit einer elektrischen Reichweite von bis zu rund 100 km sowie ein Einstiegsaggregat mit Mild-Hybridtechnik erhältlich. Auch die neuesten Generationen der Fahrwerksregelung Dynamic Chassis Control und der Matrix-LED-Scheinwerfer mit höherer Lichtausbeute feiern ihr Debüt im Kodiaq.

Bei CUPRA standen im April die Weltpremieren des neuen CUPRA Formentor und des neuen CUPRA Leon an. Beide Modelle stehen ganz im Zeichen der neuen Designsprache der Marke, die sich durch eine aggressive Front mit dreieckigen Matrix-LED-Leuchten und großem, breitem unteren Ausschnitt auszeichnet. Das dreieckige Beleuchtungsdesign dient auch als Rahmen für das am Heck beleuchtete CUPRA Logo. Das raue Außendesign spiegelt sich im Innenraum wider, der Sportlichkeit und Nachhaltigkeit mit einer Vielzahl von digitalen Technologien sowie einer exklusiven Materialauswahl verbindet. Dabei verfolgt CUPRA einen nachhaltigen Ansatz, zum Beispiel bei den Schalensitzen: je nach Konfiguration sind diese mit bis zu 73% recycelter, veganer Mikrofaser bezogen. Der Formentor und der Leon sind mit einer Reihe von Antriebssträngen erhältlich, die vier verschiedene Technologien umfassen: TSI (Benzin), Mild-Hybrid (eTSI), TDI (Diesel) und e-Hybrid (Plug-in-Hybrid).

Die neue Generation des Plug-in-Hybrids leistet 200 kW (272 PS), bietet eine rein elektrische Reichweite von bis zu rund 100 km und ist jetzt auch für die Schnellladung geeignet.

Porsche hat im zweiten Quartal 2024 die Erneuerung seiner Modellpalette fortgesetzt und den traditionsreichen Sportwagen 911 grundlegend weiterentwickelt: Den 911 Carrera treibt ein im Vergleich zum Vorgänger leistungsstärkerer und modifizierter 3,0l Biturbo Boxermotor an. Der neue 911 Carrera GTS ist das erste straßenzugelassene Modell der Baureihe, das mit einem leichten und leistungsstarken T-Hybridsystem mit neu entwickeltem elektrischen Abgasturbolader ausgestattet ist. Damit beschleunigt das 911 Carrera GTS Coupé in 3,0 sec von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 312 km/h. Darüber hinaus startet der neue 911 mit überarbeitetem Design, verbesserter Aerodynamik, frischem Interieur, aufgewerteter Serienausstattung und erweiterter Konnektivität.

Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte im Mai 2024 die Weltpremiere des neuen California. Die Ikone unter den Reisemobilen basiert auf der Langversion des Multivan und wurde in allen Bereichen neu konstruiert: Er ist geräumiger, vielseitiger und nachhaltiger als sein Vorgänger, hält aber gleichzeitig an beliebten California-Merkmalen wie dem Aufstelldach und dem bis in das kleinste Detail durchdachten Innenraum fest. Erstmals wird es alle California-Modelle serienmäßig mit zwei Schiebetüren geben – damit erschließen sich noch mehr Nutzungsmöglichkeiten. Eine weitere Premiere ist ein Plug-in-Hybrid-Allradantrieb, mit dem der Camper temporär zum Elektroauto wird. Auch der neue California wird in den drei beliebten Linien „Beach“, „Coast“ und „Ocean“ auf den Markt kommen.

Bentley stellte Ende Juni die vierte Generation des Continental GT Speed vor. Der Grand Tourer ist mit seinem 575 kW (782 PS) starken Ultra Performance Hybridantrieb der leistungsstärkste straßentaugliche Bentley aller Zeiten. Den Sprint von null auf 100 km/h absolviert er in 3,2 sec, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 335 km/h erreicht. Zudem kann er bis zu 81 km rein elektrisch zurücklegen. Der leistungsstarke Antrieb wird durch ein neues Fahrwerkssystem ergänzt. Das Exterieur wird von der überarbeiteten Frontpartie samt Einzelscheinwerfer bestimmt und setzt Bentleys auffallende Designentwicklung fort. Der luxuriöse Innenraum bietet Sitze mit Wellness-Technologie, eine neue Luftionisierung, Lederbezüge mit neuer Steppung und dunkle Chromelemente. Erstmals wird zeitgleich mit dem Coupé auch die offene Version GTC Speed auf den Markt kommen.

AUSZEICHNUNGEN

Im April 2024 kürte AutoBild gleich mehrere Fahrzeugmarken des Volkswagen Konzerns zu den „besten Marken in allen Klassen“. Volkswagen Pkw entschied in der Klasse der Kleinstwagen die Kategorie Beste Qualität für sich. In der Klasse der Kompakten Vans sicherte sich Volkswagen Nutzfahrzeuge Platz eins in der Kategorie Bestes Design sowie den Gesamtsieg. Darüber hinaus gewann die Marke in der Klasse der Großen Vans die Kategorien Beste Qualität und Bestes Design und holte sich ebenfalls den Gesamtsieg. Als Sieger der Kleinwagenklasse und der Klasse der Cabrios bis 50.000€ ging Audi jeweils in der Kategorie Beste Qualität hervor. In der Kompaktwagenklasse überzeugte CUPRA in der Kategorie Bestes Design während Škoda in der gleichen Klasse als Gewinner der Kategorie Beste Preis/Leistung sowie als Gesamtsieger hervorging. Škoda konnte sich darüber hinaus in der Mittelklasse in der Kategorie Beste Preis/Leistung sowie in der Klasse der Mittleren SUV in der gleichnamigen Kategorie sowie als Gesamtsieger durchsetzen. Porsche errang jeweils Platz eins in den Kategorien Beste Qualität und Bestes Design sowie den Gesamtsieg in den Klassen Sportwagen, Cabrios über 50.000€ und Luxuswagen. Insgesamt standen bei dem 13. Leserentscheid 40 Automarken in 14 Fahrzeugklassen zur Wahl.

Ende April 2024 gewann Scania mit dem R 460 zum neunten Mal den „Green Truck Award“. Die Auszeichnung wurde im Rahmen eines Vergleichstests von den deutschen Fachzeitschriften Trucker und Verkehrsrundschau organisiert. Die Bewertung des effizientesten Fahrzeugs basiert auf dem Vergleich von Kraftstoffverbrauch, der Durchschnittsgeschwindigkeit, der verbrauchten AdBlue-Menge und dem Fahrzeuggewicht.

Der Scania i6 Super HDH LBG gewann ebenfalls im April 2024 den „internationalen busplaner Nachhaltigkeitspreis 2024“ in der Kategorie der Reise- und Überlandbusse. Der Award wird durch den HUSS Fachverlag durch eine Jury aus Branchenexperten verliehen. Insbesondere im Hinblick auf die Emissionsreduzierung konnte sich der biogasbetriebene Reisebus durchsetzen.

Die erstmals vergebene Bestnote von 1,5 beim ADAC Autotest erhielt Mitte Mai 2024 der Volkswagen ID.7. Vor allem in den Kategorien Motor/Antrieb, Sicherheit, Umwelt/Ecotest und Komfort erzielte der getestete ID.7 Pro beste Bewertungen. Jährlich werden bei der unabhängigen Prüfung rund 100 Fahrzeuge auf 350 Prüfpunkte in sieben Hauptkategorien getestet, aus denen die durchschnittliche Gesamtnote gebildet wird.

Ende Mai 2024 gewann Ducati mit der Diavel V4 den „Red Dot: Best of the Best Award“ in der Kategorie Produktdesign. Der Award ist Produkten vorbehalten, die mit ihrem Design neue Standards in ihrem Sektor gesetzt haben. Das CUPRA DarkRebel Showcar wurde ebenfalls für sein herausragendes Design mit der höchsten Auszeichnung des Wettbewerbs prämiert. Seit 1955 wird der Preis von einer Expertenjury vergeben und ist ein wichtiges Prädikat im Bereich Design.

Der Volkswagen Tiguan erhielt im Mai 2024 die Höchstnote von fünf Sternen bei der Euro-NCAP-Sicherheitsbewertung. Das Fahrzeug überzeugte insbesondere mit seinem Aufprallschutz und Unfallvermeidungstechnologien. Bei dem Testverfahren werden Sicherheitsaspekte neuer Fahrzeuge untersucht und bewertet: der Insassenschutz für Erwachsene, der Kinderschutz, die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger sowie die Ausstattung mit serienmäßigen Assistenzsystemen.

Im Juni 2024 wurden mehrere Konzernfahrzeuge mit dem „Autocar Award 2024“ der gleichnamigen britischen Autozeitschrift ausgezeichnet. Der ID.7 der Marke Volkswagen Pkw gewann als „Best Saloon“. CUPRA konnte sich mit dem Born in der Kategorie „Best Electric Car“ durchsetzen. Sieger der Kategorie „Britain’s Best Driver’s Car“ war in diesem Jahr der Lamborghini Huracan Sterrati.

JUBILÄEN

Im April 2024 feierte Volkswagen seine 40-jährige Präsenz auf dem chinesischen Automobilmarkt, die im Jahr 1984 mit der Produktion des Santana in Shanghai begann. Später folgten speziell für den chinesischen Markt entwickelte Modelle wie Lavida und Sagitar. Heute umfasst das Netzwerk in China 39 Werke mit mehr als 90.000 Beschäftigten, was Volkswagen zum größten europäischen Arbeitgeber des Landes macht. Die Kunden können aus einer Produktpalette von rund 160 Modellen wählen, die der Konzern zusammen mit seinen Joint Venture Partnern vertreibt.

Vor 75 Jahren legte Volkswagen mit der Gründung der „Volkswagen Finanzierungsgesellschaft mbH“ den Grundstein für das Finanzdienstleistungsgeschäft als wichtiges Absatzinstrument. Heute ist der Volkswagen Konzern mit seinen Finanz- und Mobilitätsdienstleistungen in 47 Märkten weltweit vertreten und beschäftigt dort rund 18.000 Mitarbeiter. Neben den klassischen Geschäftsfeldern Bank, Leasing und Versicherung bieten die Volkswagen Finanzdienstleistungen ein breites Spektrum an Mobilitätsdienstleistungen an, um Kunden mobil zu halten und den Absatz der Marken des Volkswagen Konzerns zu unterstützen.

KOOPERATIONEN UND BETEILIGUNGEN

Am 25. Juni 2024 haben Volkswagen und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) ihre Absicht bekannt gegeben, ein Joint Venture zu gründen, das zu gleichen Teilen gehalten wird. Ziel der Partnerschaft ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV) der nächsten Generation, die in den künftigen Elektrofahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture soll auf der Software- und Elektroarchitektur von Rivian aufbauen, um branchenführende Software-definierte Fahrzeugtechnologiearchitekturen zu schaffen. Eine Entscheidung über die tatsächliche Umsetzung des Joint Ventures wurde noch nicht getroffen und hängt von einer Reihe technischer, wirtschaftlicher und regulatorischer Parameter ab. Im Juni 2024 hat Volkswagen auf der Grundlage dieser geplanten strategischen Partnerschaft 1 Mrd. USD in Rivian in Form einer unbesicherten Wandelanleihe investiert, die nach Erhalt der behördlichen Genehmigungen, frühestens aber am 1. Dezember 2024 in Stammaktien von Rivian gewandelt wird. Für den Fall einer erfolgreichen Umsetzung des Joint Ventures und der Erreichung bestimmter Meilensteine beabsichtigt Volkswagen, weitere Investitionen in Höhe von insgesamt bis zu 4 Mrd. USD in den Jahren 2025 und 2026 zu tätigen.

EINSTIEG INS GROSSSPEICHERGESCHÄFT

Der Volkswagen Konzern plant, mit seiner Lade- und Energiemarke Elli in das Geschäft mit stationären Großspeichern einzusteigen. Zusammen mit Partnern soll Elli industrielle Batteriespeicherprojekte entwickeln, bauen und betreiben, die maßgeblich dazu beitragen sollen, die Stromnetze zu stabilisieren und deren Effizienz zu steigern. Regenerativ erzeugter Strom kann von diesen Speichern aufgenommen und bei Bedarf wieder abgegeben werden. Die Planung sieht für die größten Projekte zunächst eine Leistung von bis zu 350 MW und eine Speicherkapazität von 700 MWh vor. Auch eine Weiterverwendung von gebrauchten Speichern aus Elektrofahrzeugen ist möglich.

CAPITAL MARKETS DAY IN CHINA

Im April 2024 hat der Volkswagen Konzern einen Kapitalmarkttag in China für chinesische und internationale Investoren und Analysten veranstaltet. Im Mittelpunkt stand die Strategie „in China für China“, der zufolge die für den chinesischen Markt bestimmten Konzernfahrzeuge mit dortigen Technologien kundenorientiert entwickelt und auch gefertigt werden sollen. Hierzu wurden Maßnahmen vorgestellt, um den Wünschen der chinesischen Kunden besser gerecht zu werden, Modellentwicklungen und Markteinführungen zu beschleunigen sowie die Kosten zu senken. Gemeinsam mit starken lokalen Partnerschaften soll sich die technologische Wettbewerbsfähigkeit von Volkswagen erhöhen als Grundlage für künftiges Wachstum in China.

VIERTER RESPONSIBLE RAW MATERIALS REPORT VERÖFFENTLICHT

Mit dem Responsible Raw Materials Report informiert der Volkswagen Konzern bereits seit 2021 freiwillig öffentlich in einem eigenen Bericht über die konzernweiten Maßnahmen zur Minderung von Menschenrechts- und Umweltrisiken in besonders gefährdeten Rohstofflieferketten. Der vierte Bericht wurde im Mai 2024 veröffentlicht und deckt mittlerweile 18 Hochrisiko-Rohstoffe und deren Lieferketten ab, darunter Batteriematerialien wie Lithium, Kobalt und Nickel. Im Mittelpunkt des Berichts steht die verantwortungsvolle Beschaffung von Rohstoffen als Teil der Nachhaltigkeitsstrategie des Konzerns, wobei die indirekten Lieferanten in den vorgelagerten Lieferketten im Fokus stehen.

FUSSBALLERINNEN DES VfL WOLFSBURG SETZEN HISTORISCHE SERIE FORT

Im Mai 2024 feierten die Fußballerinnen des VfL Wolfsburg mit einem 2:0 den zehnten Sieg in Folge im DFB-Pokal-Finale. Mit dem elften Triumph in zwölf Jahren bauten sie ihre Rekordserie an Pokalsiegen aus und schrieben mit dem 50. Sieg hintereinander in einem Pokalspiel erneut Geschichte. Als Markenbotschafterinnen für Volkswagen steht das Frauen-Team des VfL Wolfsburg insbesondere für die Werte Vielfalt, Sympathie, Professionalität und Teamgeist.

HAUPTVERSAMMLUNG

Die 64. ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG fand am 29. Mai 2024 im virtuellen Format statt. Rund 55% des Grundkapitals waren vertreten. Die Aktionäre folgten dem Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat, für das Geschäftsjahr 2023 eine gegenüber dem Vorjahr erhöhte Dividende von 9,00 (8,70) € je Stammaktie und 9,06 (8,76) € je Vorzugsaktie auszuschütten. Des Weiteren erteilte die Hauptversammlung den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats die Entlastung für das Geschäftsjahr 2023. Die Aktionäre billigten außerdem den Vergütungsbericht von Vorstand und Aufsichtsrat für das Jahr 2023 sowie Anpassungen am Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder. Zudem wurde die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2024 sowie zum Prüfer für die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und Zwischenlageberichts für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2024, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2024 und für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2025 bestellt. Für eine weitere Amtszeit wurden Frau Dr. Hessa Sultan Al Jaber, Herr Dr. Hans Michel Piëch und Herr Dr. Ferdinand Oliver Porsche in den Aufsichtsrat gewählt. Darüber hinaus stimmten die Aktionäre zwei Änderungen der Satzung zu.

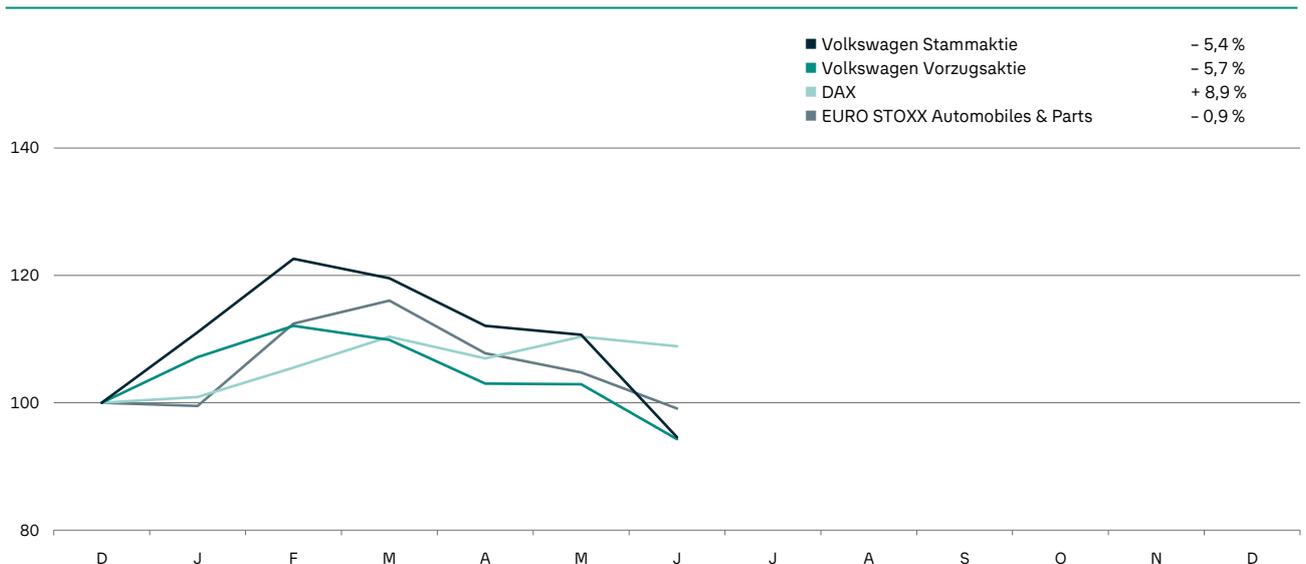
Volkswagen Aktie

Die internationalen Börsen verzeichneten ein wechselhaftes, aber insgesamt positives erstes Halbjahr 2024. Insbesondere angetrieben von der Hoffnung auf Leitzinssenkungen durch die Notenbanken im weiteren Jahresverlauf setzten sie ihren im Oktober 2023 begonnenen Aufwärtstrend zunächst fort und erreichten neue Rekordstände. Positiv wirkte sich zudem insbesondere eine über den Erwartungen liegende Konjunktur-entwicklung aus. Im Verlauf des zweiten Quartals 2024 trübte sich in den USA jedoch die Hoffnung auf baldige Zinssenkungen angesichts einer fortgesetzten Inflation ein. Auf den europäischen Aktienmärkten hatten darüber hinaus der Ausgang der Wahlen zum EU-Parlament und die in dessen Folge überraschende Ankündigung von Neuwahlen in Frankreich sowie die mögliche Einführung von zusätzlichen Zöllen auf batterieelektrische Fahrzeuge aus chinesischer Produktion in der EU und daraufhin mögliche Vergeltungsmaßnahmen Chinas einen negativen Einfluss.

Nach einem erfreulichen Börsenjahr 2023, in dem der deutsche Aktienindex (DAX) um 20% zulegen konnte, startete er in das neue Jahr mit einer Seitwärtsbewegung. Ende Januar 2024 ging der DAX dann in einen Aufwärtstrend über, in dessen Verlauf der Index neue Allzeithochs verzeichnete. Das deutsche Börsenbarometer profitierte insbesondere von positiven Unternehmensdaten in der Berichtssaison sowie der Erwartung der Marktteilnehmer einer bevorstehenden Zinswende. Im zweiten Quartal 2024 schwächte sich die Dynamik angesichts steigender geopolitischer Spannungen und politischer Unsicherheiten ab. Am Ende des ersten Halbjahres

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2023 BIS JUNI 2024

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2023 = 100



2024 lag der DAX, der als Performanceindex die Dividendenzahlungen thesauriert, um 8,9% über dem Stand am Jahresende 2023. Der EURO STOXX Automobiles & Parts als reiner Preisindex wies im Betrachtungszeitraum eine negative Kursentwicklung von 0,9% auf.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG entwickelten sich zu Beginn des Berichtszeitraums zunächst leicht rückläufig. Ende Januar 2024 führten die Erwartung einer positiven Geschäftsentwicklung im letzten Quartal des Jahres 2023 und die Zuversicht in Bezug auf die Volumenentwicklung in 2024 zunächst zu einem Kursanstieg. Im Zusammenhang mit der Veröffentlichung positiver Eckzahlen zum Geschäftsjahr 2023 und der Prognose für 2024 durch das Unternehmen Anfang März bewertete der Kapitalmarkt den weiterhin hohen Investitionsbedarf, unter anderem für den Bau von Batteriezellfabriken, für die Fahrzeugentwicklung im Rahmen der Transformation des Unternehmens und Vorhaltungen für Akquisitionen, kritisch. Ebenso belasteten die sich weiter verschärfende Wettbewerbssituation im Automobilsektor, die Erwartung rückläufiger Margen sowie eine verhaltenere Nachfrage insbesondere nach Elektrofahrzeugen den Kurs. Dämpfend wirkte zudem der vom Unternehmen erwartete Ergebnisrückgang bei den Gemeinschaftsunternehmen im größten Einzelmarkt China, der geprägt ist von einem intensiven Wettbewerb. Im zweiten Quartal beeinträchtigte die Ankündigung von Strafzöllen der EU auf chinesische Elektrofahrzeuge mit der Gefahr einer darauf folgenden Reaktion Chinas in Form von chinesischen Einfuhrzöllen auf europäische Fahrzeuge die Kursentwicklung. Am Ende des ersten Halbjahres 2024 notierte die Vorzugsaktie um 5,7% und die Stammaktie um 5,4% unter dem Wert zum Jahresende 2023. Unter der Annahme einer Re-Investition der Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der Ausschüttung in die Volkswagen Aktien lag die Gesamtrendite der Vorzugsaktie bei +1,7% und die der Stammaktie bei +1,1%.

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

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2024

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	151,50	112,00	112,10
	Datum	04.04.	27.06.	28.06.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	128,50	103,95	105,40
	Datum	04.04.	27.06.	28.06.
DAX	Kurs	18.869	16.432	18.235
	Datum	15.05.	17.01.	28.06.
ESTX Auto & Parts	Kurs	708	575	601
	Datum	08.04.	19.01.	28.06.

Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

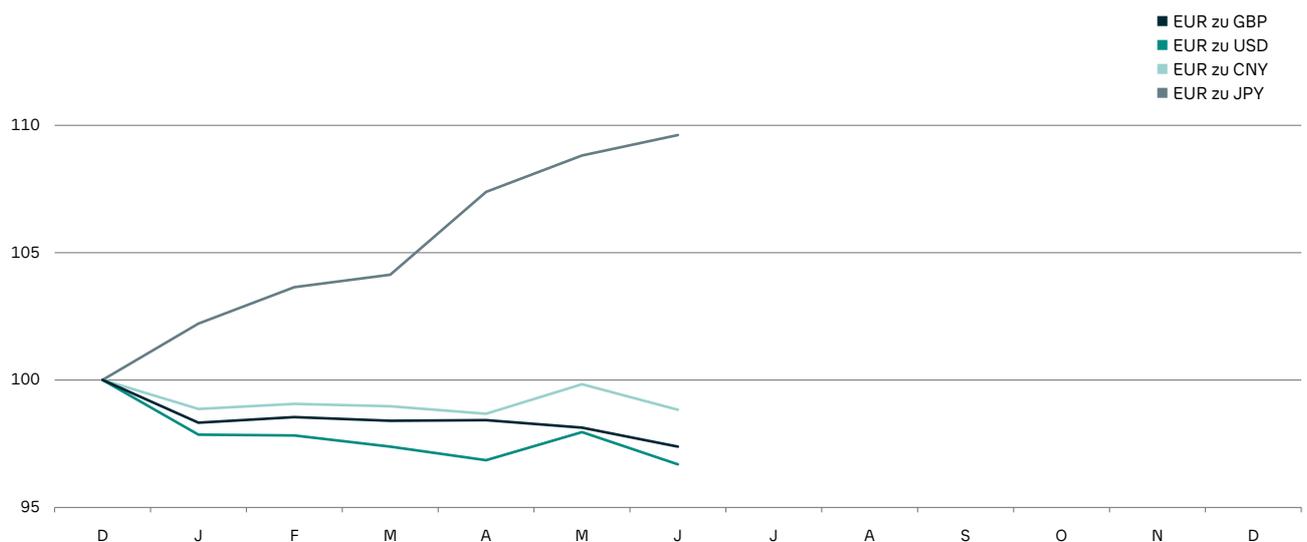
Im ersten Halbjahr 2024 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs, mit einer ähnlichen Dynamik wie im Vorjahr. Diese Entwicklung war sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern zu beobachten. Die in vielen Ländern zwar rückläufigen, aber zum Teil noch immer relativ hohen Inflationsraten in Kombination mit einer anhaltend restriktiven Geldpolitik wichtiger Zentralbanken dämpften vielerorts die Konjunktorentwicklung.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete in den ersten sechs Monaten 2024 ein positives, aber nur geringes Wachstum unterhalb des Vorjahresniveaus. Diese Entwicklung war bei vielen nord- und südeuropäischen Staaten zu beobachten. Aufgrund der rückläufigen, aber noch immer überdurchschnittlich dynamischen Inflationsraten entschied sich die Europäische Zentralbank, ihre Leitzinsen auf relativ hohem Niveau zu senken.

Das deutsche Wirtschaftswachstum stagnierte von Januar bis Juni 2024 und zeigte damit eine ähnliche Entwicklung wie in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Durchschnitt an. Nachdem die monatlichen Inflationsraten Ende 2022 historische Höchstwerte erreicht hatten, sanken sie seitdem etwa mit dem Durchschnitt der Eurozone.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2023 BIS JUNI 2024

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2023 = 100



Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in den ersten sechs Monaten 2024 insgesamt ein Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) auf, das gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres höher ausfiel.

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich in der Berichtsperiode mit einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegenen Wachstumsrate, obwohl die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik aufgrund der vergleichsweise hohen Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes beibehielt.

Auch in Brasilien wuchs die Wirtschaftsleistung, allerdings mit geringerer Dynamik als in der ersten Hälfte des Vorjahres.

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung lag im weltweiten Vergleich auf hohem Niveau, war im Berichtszeitraum aber etwas schwächer als in der Vorjahresperiode.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im ersten Halbjahr 2024 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen leicht über dem Niveau des Vergleichswertes von 2023. Dabei entwickelten sich die größten Pkw-Märkte weitgehend positiv. Die Angebotslage normalisierte sich weiter und die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen in Bezug auf niedrigere Preise und gestiegene Verkaufshilfen verbesserte sich in einigen Regionen der Welt.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis Juni 2024 auf dem Niveau des Vorjahres.

In Westeuropa stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2024 gegenüber dem Vorjahr leicht an. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region war durchweg positiv.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa erhöhte sich im Berichtszeitraum spürbar gegenüber dem Vorjahreswert.

Von Januar bis Juni 2024 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland spürbar über dem Wert des Vorjahres. Die Ende 2023 erfolgte Änderung der Förderung von Elektrofahrzeugen wirkte sich zwar dämpfend auf die Entwicklung der Neuzulassungen von rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen aus, eine steigende Nachfrage nach Fahrzeugen mit konventionellen und hybriden Antrieben konnte diesen Effekt aber überkompensieren. In den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 sank die inländische Produktion auf 2,1 Mio. Fahrzeuge (-6,1%), während die Pkw-Exporte auf 1,6 Mio. Einheiten zurückgingen (-2,5%).

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im ersten Halbjahr 2024 deutlich über dem Vergleichswert von 2023.

In der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum deutlich. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei in den großen Märkten Zentraleuropas positiv.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag von Januar bis Juni 2024 deutlich über dem Niveau des Vorjahres.

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) leicht. Dabei verzeichnete das Marktvolumen in den USA im ersten Halbjahr 2024 ebenfalls einen leichten - im Vergleich zur Gesamtregion aber geringeren - Zuwachs bei sich durchschnittlich verbessernder Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit von Neufahrzeugen.

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten sechs Monaten 2024 leicht über dem Niveau des Vergleichszeitraums. In Brasilien erhöhte sich die Zahl der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr deutlich.

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen im ersten Halbjahr 2024 auf dem Niveau des Vorjahres. Die Entwicklung der Pkw-Nachfrage in der Region war maßgeblich vom Verlauf des chinesischen Pkw-Marktes geprägt, wo die Nachfrage bei sinkenden Preisen leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums lag. In Japan hingegen zeigte sich der Markt deutlich rückläufig und wirkte dämpfend auf das Wachstum der Region.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag im ersten Halbjahr 2024 leicht unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres ebenfalls leicht verfehlt.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Tsd. Fahrzeuge	MARKTVOLUMEN		VERÄNDERUNG
	2024	2023	(%)
Pkw-Märkte			
Westeuropa	6.189	5.970	+ 3,7
davon: Deutschland	1.472	1.397	+ 5,4
Frankreich	913	888	+ 2,8
Großbritannien	1.007	950	+ 6,0
Italien	891	846	+ 5,3
Spanien	560	523	+ 7,1
Zentral- und Osteuropa	1.244	1.049	+ 18,5
davon: Tschechien	119	116	+ 3,2
Polen	278	239	+ 16,1
Übrige Märkte	2.119	1.739	+ 21,9
davon: Türkei	463	431	+ 7,3
Südafrika	162	175	- 7,3
Nordamerika	9.504	9.163	+ 3,7
davon: USA	7.899	7.716	+ 2,4
Kanada	896	813	+ 10,2
Mexiko	709	633	+ 11,9
Südamerika	1.764	1.706	+ 3,4
davon: Brasilien	1.078	935	+ 15,4
Argentinien	174	223	- 22,1
Asien-Pazifik	16.886	16.795	+ 0,5
davon: China	10.153	9.821	+ 3,4
Indien	2.119	1.966	+ 7,8
Japan	1.795	2.044	- 12,2
Welt	37.706	36.811	+ 2,4
Märkte für leichte Nutzfahrzeuge			
Westeuropa	927	847	+ 9,5
davon: Deutschland	144	130	+ 11,0
Zentral- und Osteuropa	150	126	+ 18,4
Asien-Pazifik	2.539	2.629	- 3,4
davon: China	1.216	1.245	- 2,4
Welt	4.042	4.016	+ 0,7

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die 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 Niveau der Vergleichsperiode des Vorjahres. Weltweit lagen die Lkw-Märkte spürbar unter dem Vorjahresniveau. Dies lag an einem vergleichsweise schwachen Jahresstart unter anderem in den nordamerikanischen Märkten und China.

Das Verkaufsvolumen in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27 + 3) lag in den ersten sechs Monaten 2024 auf dem Niveau des Vorjahres. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, lagen die Neuzulassungen spürbar über dem Niveau der Vergleichsperiode. In Großbritannien lag die Nachfrage auf dem Niveau des Vorjahres, während sie in Frankreich spürbar zulegte. Die Türkei verzeichnete einen spürbaren Rückgang der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Nachfrage leicht zurück. 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 spürbar unter dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage in den ersten sechs Monaten des Jahres deutlich über dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag in den ersten sechs Monaten 2024 leicht unter dem Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres. In den Märkten der EU27 + 3 lag die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode deutlich über dem Niveau des Vorjahres, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada lag deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Die Nachfrage nach Bussen lag in Mexiko deutlich über dem Vorjahreswert. In Brasilien lag die Nachfrage stark unter dem hohen Vorjahresniveau.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Der Marinemarkt blieb in den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Die Nachfrage im Bereich der Handelsschifffahrt war leicht rückläufig. Im Vergleich zum Vorjahr konnte in diesem Bereich der Markt für LNG-Tanker und Tanker eine positive Entwicklung verzeichnen, wohingegen sich die Märkte für Containerschiffe und Schüttgutfrachter weiter rückläufig entwickelten. Der Markt für Passagierfähren und Kreuzfahrtschiffe verzeichnete einen Anstieg an Aktivitäten. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage weiterhin aktiv. Die Verunsicherung im Marinemarkt über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen blieb bestehen, jedoch setzte sich der Trend hin zu neuen Kraftstofftechnologien unvermindert fort.

Der Markt für Energieerzeugung war – insbesondere in Europa – aufgrund der seitens der Politik noch nicht vollständig ausgearbeiteten Strategie sowie Regularien bezüglich zukünftiger Investitionen in diesem Bereich im ersten Halbjahr 2024 weiterhin von Zurückhaltung geprägt. Der derzeitige Fokus auf dem Ausbau der erneuerbaren Energien zeigte ein entsprechendes Nachfragepotenzial für Balancing-Anlagen, welche den zusätzlichen Leistungsbedarf decken, sofern der Anteil erneuerbarer Energien nicht ausreicht, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Nach wie vor ist offen, ab wann dekarbonisierte Kraftstoffe in ausreichender Menge und zu marktfähigen Preisen zur Verfügung stehen werden. Sehr positiv entwickelte sich die Nachfrage nach Power-to-Hydrogen-Anlagen. Im Motorenbereich ist eine fortwährende Nachfrage nach flexiblen Dual-Fuel- und Liquid-Motoren festzustellen. Ebenso ist eine klare Marktforderung nach Motoren erkennbar, die auf zukünftige Kraftstoffe wie Wasserstoff und grünen Ammoniak umgerüstet werden können. Im Rahmen der Weiternutzung bereits vorhandener Infrastruktur ist eine Nachfrage nach E-Methan, welches in Power-to-Methan-Anlagen erzeugt wird, festzustellen. Die Nachfrage nach Notstromaggregaten (Emergency Gensets) entwickelte sich in den ersten zwei Quartalen 2024 auf einem stabilen Niveau. Neben den Risiken einer fehlenden Preisstabilität in den Märkten und Engpässen in den Lieferketten hielt im Berichtszeitraum der starke Wettbewerbs- und Preisdruck unvermindert an.

Der Markt für Turbomaschinen blieb im ersten Halbjahr 2024 auf dem Niveau des Vorjahres. Die leicht gesunkenen Energiepreise führten zu einem Rückgang der Nachfrage nach Turbokompressoren in der Öl- und

Gasproduktion. Der Verkauf von Turbokompressoren in der Grundstoff- und Prozessindustrie lag im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf einem etwas höheren Niveau. Die Nachfrage nach Turbomaschinen in den neuen Geschäftsfeldern im Bereich der Dekarbonisierung stieg ebenfalls an. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung in dezentralen Kraftwerken lag unter dem Niveau der Vergleichsperiode des Vorjahres.

Der After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte bewegte sich in den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 über dem bereits hohen Niveau des Vorjahres.

Im After-Sales-Markt für Turbomaschinen lag die Nachfrage in der ersten Jahreshälfte 2024 ebenfalls über dem Vergleichszeitraum des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im ersten Halbjahr 2024 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum von einer positiven Nachfrage geprägt. Auch der Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten konnte gesteigert werden, der prozentuale Anteil an den Fahrzeugauslieferungen lag über dem Vergleichswert für 2023. Die positive Entwicklung bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen setzte sich fort. Der Absatz von After-Sales-Produkten, wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen, wurde weiter ausgebaut.

In Deutschland lagen die Neuwagenauslieferungen und die Vertragsvolumina im Finanzdienstleistungsgeschäft in den ersten sechs Monaten 2024 leicht über Vorjahr. Auch die Neuwagenpenetration übertraf den Vergleichswert 2023. Die Neuverträge bei Gebrauchtwagen waren in der Größenordnung des Vorjahres. Die Zahl der neuen After-Sales-Verträge nahm zu und lag im Berichtszeitraum über dem Niveau der ersten sechs Monate 2023.

Die anhaltend rigiden Maßnahmen der türkischen Regierung zur Eindämmung der Wirtschaftskrise zeigten im Berichtszeitraum erste Wirkung. Bei der Refinanzierung sind erste lokale Banken bereit, Kredite mit längeren Laufzeiten zu vergeben. Im ersten Halbjahr 2024 war das Flottengeschäft anhaltend unter Druck, während die Finanzierungen von Privatkunden gegenüber dem Vorjahr leicht stiegen. Das Versicherungsgeschäft stabilisierte sich auf hohem Niveau.

In Südafrika sanken die Fahrzeugverkäufe im Zeitraum Januar bis Juni 2024 im Vergleich zum Vorjahr. In der Folge nahm auch die Zahl der Finanzierungskäufe ab. Der Rückgang resultierte aus innenpolitischen Unsicherheiten, den anhaltend gedämpften wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie hohen Energiepreisen.

In der Region Nordamerika haben sich die Märkte für Finanzdienstleistungen im Zeitraum Januar bis Juni 2024 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt positiv entwickelt. In den USA, Kanada und Mexiko lagen die Anzahl der Leasing- und Finanzierungsverträge, die Neuwagenpenetration sowie die Neuverträge für Versicherungen und After-Sales-Produkte über den Vorjahreswerten.

In der Region Südamerika entwickelte sich das Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen insgesamt positiv. Der Markt für Finanzdienstleistungen verzeichnete einen Anstieg der Finanzierungsverträge. In Brasilien konnten die Vertragszugänge durch das Angebot attraktiver Finanzdienstleistungen sowie höhere Auslieferungszahlen gesteigert werden. Auch die Zahl der abgeschlossenen Auto-Abos stieg. In Argentinien blieb das Niveau an Finanzierungsverträgen trotz eines herausfordernden makroökonomischen Umfelds stabil.

Auf dem chinesischen Automobilmarkt stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen und Gebrauchtwagen im Berichtszeitraum weiter an. Zudem drängen Banken mit attraktiven Angeboten in den Markt. Dies beeinflusste in der Folge auch die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen. In Japan lagen die Fahrzeugverkäufe und die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen im ersten Halbjahr 2024 unter Vorjahr. Der Markt war weiterhin von vergleichsweise niedrigen Zinsen und attraktiven Finanzdienstleistungen geprägt, trotz eines jüngsten Anstiegs der langfristigen Zinssätze.

In den ersten sechs Monaten 2024 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft für schwere Nutzfahrzeuge aufgrund niedrigerer Auslieferungen an Kunden leicht unter dem Vorjahreszeitraum. Die langen Lieferzeiten für Nutzfahrzeuge normalisierten sich vor dem Hintergrund stabiler Lieferketten weiter. Die Finanzierungsentscheidung rückt näher an den Auslieferungszeitpunkt des Fahrzeugs, weil Kunden auf ein fallendes Zinsniveau spekulieren.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern lieferte im ersten Halbjahr 2024 weltweit 4.347.965 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 0,6% oder 24.105 Einheiten weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während sich die Verkaufszahlen im Bereich Pkw auf dem Vorjahresniveau bewegten, lagen sie im Bereich Nutzfahrzeuge leicht unterhalb des Vorjahreswertes.

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

	2024	2023	%
Pkw	4.187.854	4.203.958	-0,4
Nutzfahrzeuge	160.111	168.112	-4,8
Gesamt	4.347.965	4.372.070	-0,6

¹ Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

In der ersten Jahreshälfte 2024 lag die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern in einem herausfordernden Marktumfeld mit 4.187.854 Einheiten auf dem Vorjahresniveau (-0,4%). Während Škoda, SEAT/CUPRA, Volkswagen Nutzfahrzeuge und Lamborghini mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten Audi, Bentley und Porsche ihre jeweiligen Vorjahreswerte nicht. Die Verkaufszahlen der Marke Volkswagen Pkw lagen in der Größenordnung des Vorjahres (-0,2%). Während unsere Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den Regionen Asien-Pazifik und Zentral- und Osteuropa den Vorjahreswert verfehlten, verzeichneten wir in allen anderen Vertriebsregionen der Welt einen Anstieg der Auslieferungen an Kunden.

Die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns war insbesondere durch die allgemeine Kaufzurückhaltung der Kunden beeinträchtigt: Weltweit lieferten wir im ersten Halbjahr dieses Jahres 317.185 vollelektrische Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an Kunden aus. Das waren 4.425 Einheiten beziehungsweise 1,4% weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns lag bei 7,3 (7,4)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 135.859 Einheiten (+17,4%). Damit erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 3,6%; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 10,4 (10,0)%. Zu den volumenstärksten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q4 e-tron und Audi Q8 e-tron, Škoda Enyaq iV, CUPRA Born, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie Taycan und Taycan Cross Turismo der Marke Porsche.

Unser Pkw-Marktanteil lag in einem leicht wachsenden Weltgesamtmarkt bei 10,6 (10,9)%.

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 des Jahres 2024 auf einem leicht über dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 1.620.973 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 2,6% mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtszeitraum mit 179.572 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) mehr als 50% unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns reduzierte sich in dieser Region auf 10,7 (12,7)%. Im Vorjahresvergleich

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



sank die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Modelle – im Wesentlichen aufgrund von Engpässen in der Teileversorgung – um 14,2%. Positiv entwickelten sich jedoch die Auftragseingänge für vollelektrische Modelle aus dem Volkswagen Konzern in Westeuropa, die sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mehr als verdoppelten. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Golf Limousine und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem Golf Variant und ID.7 der Marke Volkswagen Pkw, Fabia Kurzheck und Octavia Combi der Marke Škoda, SEAT Ibiza und SEAT Leon, CUPRA Leon und CUPRA Ateca, Multivan und Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge, A3 Sportback und A4 Avant der Marke Audi sowie Porsche Cayenne eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem T-Cross, Golf, Tiguan, Passat und ID.7 Tourer der Marke Volkswagen Pkw, Scala, Kamiq, Kodiaq, Octavia und Superb Combi der Marke Škoda, SEAT Leon, CUPRA Leon und CUPRA Formentor, Audi Q7 sowie Porsche Panamera neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa lag bei 23,6 (24,1)%.

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt von Januar bis Juni 2024 mit 576.991 Einheiten um 4,3% über dem Vorjahreswert. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf Limousine und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw sowie der Škoda Octavia Combi. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Golf Variant der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Karoq und Škoda Fabia Kurzheck, SEAT Ibiza, CUPRA Leon und CUPRA Ateca, Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi A4 Avant sowie Porsche Cayenne eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Polo, Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Multivan/Transporter und Porsche 911. Der Golf war auch im ersten Halbjahr 2024 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im ersten Halbjahr 2024 um 1,0% unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete im gleichen Zeitraum ein deutliches Wachstum. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen unter anderem die Modelle Octavia Combi und Octavia Limousine der Marke Škoda auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa ging auf 17,7 (21,4)% zurück.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt 2,1% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das dort am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Polo der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem spürbar rückläufigen südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 3,0% zurück. Der Polo Vivo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika erhöhte sich die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis Juni 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 11,4%. Der Gesamtmarkt stieg in der gleichen Zeit leicht an. Der Anteil vollelektrischer Modelle (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an den gesamten Auslieferungen des Konzerns sank in dieser Region auf 6,7 (7,6)%. Tiguan Allspace, Taos und Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem der Audi Q7, der Audi Q8 und der Porsche Panamera als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 4,8 (4,5)%.

Im ersten Halbjahr 2024 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem leicht wachsenden US-amerikanischen Markt 7,0% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem Jetta und Atlas der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q3.

In Kanada stieg die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 25,9%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen deutlichen Zuwachs. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen registrierten Taos, Tiguan Allspace und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auf dem deutlich wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 20,1% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem Virtus und Polo der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem leicht über dem Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis Juni 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 12,6%. Polo, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika erhöhte sich auf 12,5 (11,5)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte in den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 auf dem deutlich wachsenden Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 20,5% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe der Modelle Polo, Saveiro und Virtus der Marke Volkswagen Pkw.

Im Berichtszeitraum reduzierte sich in Argentinien die Zahl der verkauften Konzernmodelle in einem stark rückläufigen Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr um 2,2%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Taos der Marke Volkswagen Pkw und der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 sank das Verkaufsvolumen des Volkswagen Konzerns in der Region Asien-Pazifik um 8,2%, während sich der Gesamtmarkt im gleichen Zeitraum auf dem Vorjahresniveau bewegte. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 8,7 (9,6)%.

Der chinesische Gesamtmarkt verzeichnete im Berichtszeitraum einen leichten Zuwachs. Der Volkswagen Konzern lieferte dort im Vorjahresvergleich 7,3 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Belastend wirkte weiterhin die zunehmende Wettbewerbsintensität. Die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 90.610 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) im Vergleich zum Vorjahr um 45,2% höher. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg hier auf 6,7 (4,3)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Sagitar, Passat und Lavida der Marke Volkswagen Pkw sowie der Audi A6. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Lavida XR und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw sowie A7 Limousine, A6 Limousine und Q5 der Marke Audi einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtszeitraum wurde unter anderem der Porsche Panamera als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem spürbar wachsenden indischen Pkw-Markt verkaufte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 18,7% weniger Fahrzeuge als im Vergleichszeitraum 2023. Virtus und Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie Slavia der Marke Škoda waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns.

In Japan legte die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis Juni 2024 auf einem deutlich rückläufigen Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 4,1% zu. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Golf Limousine und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG (%)
	2024	2023	
Europa/Übrige Märkte	2.024.590	1.980.529	+ 2,2
Westeuropa	1.620.973	1.579.313	+ 2,6
davon: Deutschland	576.991	553.063	+ 4,3
Frankreich	139.721	128.537	+ 8,7
Großbritannien	249.162	238.465	+ 4,5
Italien	149.576	144.219	+ 3,7
Spanien	134.637	129.148	+ 4,3
Zentral- und Osteuropa	237.665	240.008	- 1,0
davon: Tschechische Republik	55.270	61.960	- 10,8
Russland	-	2.573	x
Polen	76.411	69.634	+ 9,7
Übrige Märkte	165.952	161.208	+ 2,9
davon: Türkei	76.460	74.881	+ 2,1
Südafrika	31.974	32.959	- 3,0
Nordamerika	457.503	410.541	+ 11,4
davon: USA	313.540	293.035	+ 7,0
Kanada	61.133	48.559	+ 25,9
Mexiko	82.830	68.947	+ 20,1
Südamerika	220.753	196.008	+ 12,6
davon: Brasilien	173.308	143.768	+ 20,5
Argentinien	26.708	27.319	- 2,2
Asien-Pazifik	1.485.008	1.616.880	- 8,2
davon: China	1.344.509	1.450.663	- 7,3
Indien	39.056	48.044	- 18,7
Japan	30.808	29.588	+ 4,1
Weltweit	4.187.854	4.203.958	- 0,4
Volkswagen Pkw	2.220.345	2.224.720	- 0,2
Škoda	448.601	432.173	+ 3,8
SEAT/CUPRA	297.418	261.433	+ 13,8
Volkswagen Nutzfahrzeuge	221.554	198.730	+ 11,5
Audi	832.957	907.111	- 8,2
Lamborghini	5.558	5.341	+ 4,1
Bentley	5.476	7.096	- 22,8
Porsche	155.945	167.354	- 6,8

1 Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis Juni 2024 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 4,8% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 160.111 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 132.857 (-5,0%) Einheiten auf Lkw und 12.536 (-15,6%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum spürbar an und beliefen sich auf 14.718 (+9,6%) Fahrzeuge.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) sanken die Verkäufe von Januar bis Juni 2024 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 5,2% auf insgesamt 72.111 Einheiten; davon entfielen 54.676 auf Lkw und 2.953 auf Busse. Die Zahl der Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE belief sich auf 14.482 Fahrzeuge.

In den ersten sechs Monaten des Jahres stiegen die Auslieferungen an Kunden in der Türkei deutlich auf 3.107 Fahrzeuge. Davon entfielen 2.868 Einheiten auf Lkw und 122 Einheiten auf Busse sowie 117 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika sank die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahreszeitraum spürbar auf 2.120 Einheiten; davon entfielen 1.789 auf Lkw und 331 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken in den ersten zwei Quartalen des Jahres 2024 auf 37.669 (-21,8%) Fahrzeuge, darunter waren 33.212 Lkw und 4.457 Busse.

Die Auslieferungen an Kunden stiegen in Südamerika im Berichtszeitraum auf insgesamt 34.573 Einheiten (+36,8%); davon entfielen 30.880 auf Lkw und 3.693 auf Busse. In Brasilien stiegen die Verkäufe in den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 im Wesentlichen aufgrund von Normalisierungseffekten im Zusammenhang mit der Einführung einer neuen Emissionsnorm im Vorjahr sehr stark um 48,6% auf 29.968 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 26.942 Lkw und 3.026 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 4.632 Fahrzeuge, darunter 4.276 Lkw und 356 Busse – das waren insgesamt 23,3% weniger als im Vorjahr.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2024	2023	(%)
Europa/Übrige Märkte	83.237	88.600	-6,1
davon: EU27+3	72.111	76.036	-5,2
davon: Deutschland	19.196	22.267	-13,8
Türkei	3.107	2.795	+11,2
Südafrika	2.120	2.317	-8,5
Nordamerika	37.669	48.192	-21,8
davon: USA	27.251	37.886	-28,1
Mexiko	7.555	7.635	-1,0
Südamerika	34.573	25.280	+36,8
davon: Brasilien	29.968	20.161	+48,6
Asien-Pazifik	4.632	6.040	-23,3
Weltweit	160.111	168.112	-4,8
Scania	52.268	46.290	+12,9
MAN	49.151	55.999	-12,2
Navistar	35.312	45.791	-22,9
Volkswagen Truck & Bus	23.380	20.032	+16,7

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

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren im Zeitraum Januar bis Juni 2024 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 Finanzdienstleistungsaktivitäten der Volkswagen Group Mobility (ehemals Volkswagen Finanzdienstleistungen) sowie von Scania, Navistar und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis Juni 2024 beliebt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft stieg um 21,3% auf weltweit 5,5 Mio. Kontrakte. Seit dem 1. Januar 2024 werden weitere Arten von Versicherungsverträgen berücksichtigt, der Vertragsbestand vom 31. Dezember 2023 wurde angepasst. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) lag im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei 34,8 (33,6)%. Der Gesamtvertragsbestand lag am 30. Juni 2024 mit 27,6 Mio. Einheiten um 1,7% unter dem angepassten Wert vom Vorjahresende.

In Europa/Übrige Märkte übertraf die Zahl der unterzeichneten Neuverträge mit 4,0 Mio. Einheiten den Vergleichswert des Vorjahres um 20,7%. Der Gesamtvertragsbestand verfehlte am Ende des Berichtszeitraums mit 19,8 (20,1) Mio. Kontrakten das Niveau vom 31. Dezember 2023. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,1 (7,1) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge stieg im ersten Halbjahr 2024 auf 733 (481) Tsd. Kontrakte. Der Vertragsbestand lag am 30. Juni 2024 mit 4,1 (4,1) Mio. Einheiten auf dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,7 (1,6) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden im Zeitraum Januar bis Juni dieses Jahres 381 (242) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand war zum Ende des Berichtszeitraums mit 1,4 (1,4) Mio. Einheiten unverändert gegenüber dem 31. Dezember 2023; dabei entfielen 0,6 (0,6) Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In den ersten sechs Monaten 2024 sanken im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse auf 389 (502) Tsd. Einheiten; der Vergleichswert des Vorjahres wurde damit verfehlt. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende Juni 2024 auf 2,4 (2,5) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,4 (1,5) Mio. Verträge.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtszeitraum sank der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation um 2,4% auf 4.340.843 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China), was unter anderem auf die hohen Absatzvolumina zum Jahresende 2023 zurückzuführen war. Im Ausland nahm das Absatzvolumen um 3,3% auf 3.739.770 Fahrzeuge ab. Einen Zuwachs verzeichneten insbesondere Brasilien, Großbritannien und Kanada. Demgegenüber wurden vor allem in China weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz im Inland erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 3,6%. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns stieg auf 13,8 (13,0)%.

PRODUKTION

Im ersten Halbjahr 2024 ging die Fertigung des Volkswagen Konzerns um 1,8% auf 4.606.319 Fahrzeuge (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) zurück. Im Inland sank die Fertigung um 16,4% auf 904.461 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns nahm auf 19,6 (23,1)% ab.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag Ende Juni 2024 deutlich über dem Stand zum Jahresende 2023 und moderat über dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Ende Juni 2024 bewegte sich die Zahl der aktiven Mitarbeiter im Volkswagen Konzern mit 655.905 (+0,2%) auf Höhe des Stands zum 31. Dezember 2023. Darüber hinaus befanden sich 12.311 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit und 14.555 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 682.771 Personen auf dem Stand vom Jahresende 2023. Im Inland waren 294.705 Mitarbeiter beschäftigt (-1,3%) und im Ausland waren 388.066 Mitarbeiter (+0,7%) tätig.

MENGENDATEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

in Tsd.	2024	2023	%
Absatz (Fahrzeuge)	4.341	4.448	-2,4
Produktion (Fahrzeuge)	4.606	4.691	-1,8
Belegschaft (am 30.06.2024/31.12.2023)	682,8	684,0	-0,2

¹ Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Entsprechend der im Geschäftsbericht 2023 dargestellten internen finanziellen Steuerung und Berichterstattung gliedert sich der Volkswagen Konzern in die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Der Konzernbereich Automobile umfasst die Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie die Werte der Überleitungsrechnung. Die Überleitungsrechnung beinhaltet die Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den beiden Konzernbereichen und wird dem Konzernbereich Automobile zugeordnet. Innerhalb des Konzernbereichs Automobile fassen wir das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie die Überleitungsrechnung zum Bereich Pkw zusammen. Für Nutzfahrzeuge und Power Engineering entspricht das Segment jeweils dem Bereich. Auch der Konzernbereich Finanzdienstleistungen und das Segment Finanzdienstleistungen sind deckungsgleich.

RESTRUKTURIERUNGEN IM VOLKSWAGEN KONZERN

Im ersten Halbjahr 2024 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 1,0 Mrd.€ im Sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst. Diese entfallen im Wesentlichen auf die Volkswagen AG. Mit dem Ziel, eine nachhaltige Personalkostensenkung im Verwaltungsbereich der Volkswagen AG fokussiert erreichen zu können, hat der Vorstand im April 2024 beschlossen, den Personalabbau durch gezielte Aufhebungsverträge zu unterstützen.

KOOPERATION MIT RIVIAN

Am 25. Juni 2024 haben Volkswagen und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) ihre Absicht bekannt gegeben, ein Joint Venture zu gründen, das zu gleichen Teilen gehalten wird.

Ziel der Partnerschaft ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV) der nächsten Generation, die in den künftigen Elektrofahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture soll auf der Software- und Elektroarchitektur von Rivian aufbauen, um branchenführende Software-definierte Fahrzeugtechnologiearchitekturen zu schaffen. Eine Entscheidung über die tatsächliche Umsetzung des Joint Ventures wurde noch nicht getroffen und hängt von einer Reihe technischer, wirtschaftlicher und regulatorischer Parameter ab.

Im Juni 2024 hat Volkswagen auf der Grundlage dieser geplanten strategischen Partnerschaft 1 Mrd. USD in Rivian in Form einer unbesicherten Wandelanleihe investiert, die nach Erhalt der behördlichen Genehmigungen, frühestens aber am 1. Dezember 2024, in Stammaktien von Rivian gewandelt wird. Der Wandlungspreis für die Hälfte des Anleihebetrags wird auf der Grundlage eines bestimmten täglichen volumengewichteten Durchschnittskurses (VWAP) vor dieser Ankündigung berechnet, und der Wandlungspreis für die verbleibende Hälfte

wird auf der Grundlage eines bestimmten täglichen VWAP vor dem Wandlungsdatum berechnet. Wertschwankungen der bilanziell als Fremdkapital klassifizierten Wandelanleihe sind erfolgswirksam zum Fair Value zu bewerten. Aufgrund der positiven Kursentwicklung der Aktien von Rivian ergab sich zum 30. Juni 2024 aus der Bewertung der Wandelanleihe ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 73 Mio.€, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird.

Für den Fall einer erfolgreichen Umsetzung des Joint Ventures und der Erreichung bestimmter Meilensteine beabsichtigt Volkswagen, weitere Investitionen in Höhe von bis zu 4 Mrd. USD zu tätigen. Davon sollen gegebenenfalls 2 Mrd. USD auf Rivian Stammaktien entfallen, die voraussichtlich in zwei Tranchen von je 1 Mrd. USD in den Jahren 2025 und 2026 investiert werden, wobei die Preisgestaltung auf der Grundlage eines bestimmten durchschnittlichen Marktpreises der Rivian Stammaktien vor dem jeweiligen Kauf erfolgen soll. Die weiteren Investitionen in Höhe von 2 Mrd. USD sollen gegebenenfalls auf das zu gründende Joint Venture und Lizenzen entfallen. Sie sollen voraussichtlich aufgeteilt werden in eine Zahlung bei der Gründung des Joint Ventures und für eine Lizenz an der elektrischen Architekturtechnologie von Rivian sowie ein Darlehen an das Joint Venture im Jahr 2026.

MGT-GASTURBINENGESCHÄFT DER MAN ENERGY SOLUTION

Mit dem Bescheid vom 3. Juli 2024 hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz den Verkauf des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China untersagt. Das Bundeskabinett hat dem Untersagungsbescheid zugestimmt.

Mit der Untersagung gibt MAN Energy Solutions SE, Augsburg die Entwicklung, die Fertigung und den Vertrieb von MGT-Gasturbinen auf. Das Servicegeschäft für die MGT-Gasturbine wird fortgeführt. Die Untersagung des geplanten Verkaufs und Aufgabe des Neubau-Geschäftes mit der MGT-Gasturbine führte zur Beendigung des Ausweises nach IFRS 5 sowie einer Abwertung der Aktivierten Entwicklungskosten und Vorratsbestände für die MGT-Gasturbine zum 30. Juni 2024. Daraus ergab sich ein Aufwand in Höhe von 86 Mio.€, der in den Kosten der Umsatzerlöse und dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird. Neben der Gasturbine MGT gibt es noch drei weitere Typen von Gasturbinen (THM, FT8 und S-Klasse), deren Geschäft davon nicht betroffen ist.

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

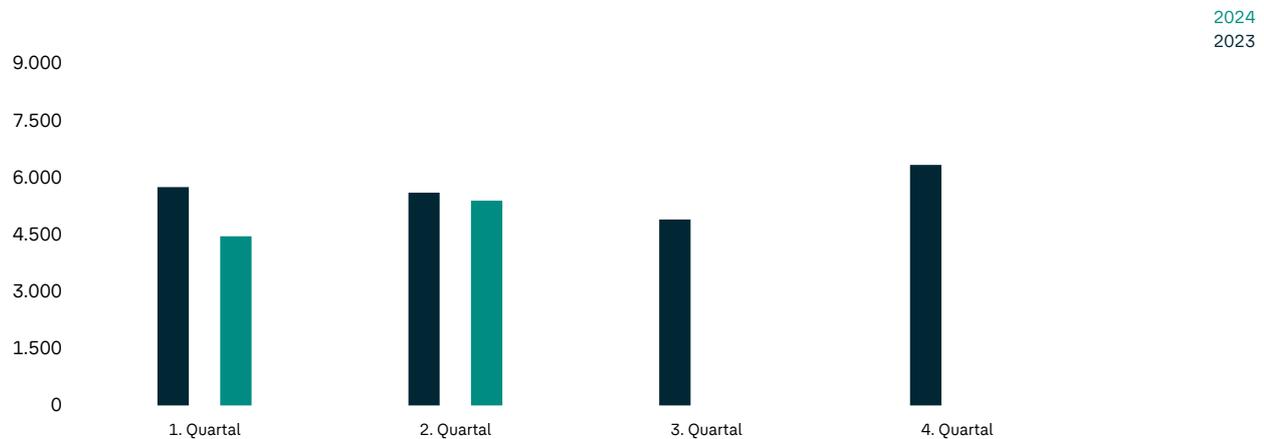
Im ersten Halbjahr 2024 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 158,8 (156,3) Mrd.€. Die positive Umsatzentwicklung resultierte aus dem Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,1 (81,7)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis nahm um 1,6 Mrd.€ auf 29,3 Mrd.€ ab. Die Bruttomarge reduzierte sich in der Folge auf 18,5 (19,8)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich in den ersten sechs Monaten 2024 auf 10,1 (11,3) Mrd.€. Die operative Umsatzrendite betrug 6,3 (7,3)%. Das niedrigere Ergebnis resultierte im Wesentlichen aus einer unvorteilhaften Absatz-, Mix- und Preisentwicklung sowie höheren Vorleistungen für neue Produkte. Im Bereich Pkw fielen im Zeitraum Januar bis Juni 2024 Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 1,0 Mrd.€ an. Im Bereich Power Engineering waren Aufwendungen im Zusammenhang mit der geplanten Schließung des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen der MAN Energy Solutions zu berücksichtigen. Im Vorjahr belastete die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting mit -2,5 Mrd.€ das Operative Ergebnis. Im Berichtszeitraum hatten zudem gestiegene Zinsaufwendungen und Währungskursverluste im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus einen negativen Einfluss auf das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen.

Das Finanzergebnis lag mit 0,1 (0,6) Mrd.€ unter dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen war unter anderem aufgrund der gesunkenen Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen geringer als ein Jahr zuvor. Gestiegene Zinsaufwendungen führten im ersten Halbjahr 2024 zu einem negativen Zinsergebnis. Im Übrigen Finanzergebnis konnte die positive Entwicklung im Wertpapier- und Fondsergebnis negative Wechselkurseinflüsse ausgleichen. Der Vorjahreszeitraum war zudem mit nicht zahlungswirksamen Aufwendungen im Zusammenhang mit Anpassungen der Buchwerte von Beteiligungs-

OPERATIVES ERGEBNIS NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



gesellschaften aufgrund von Börsenkursentwicklungen und Wertminderungstests belastet. Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns ging in den ersten sechs Monaten 2024 um 1,7 Mrd. € auf 10,2 Mrd. € zurück. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 1,2 Mrd. € auf 7,3 Mrd. €.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis Juni 2024 lagen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile mit 129,4 (130,6) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse in den Bereichen Pkw und Nutzfahrzeuge erreichten die Größenordnung des Vorjahres, während sie sich im Bereich Power Engineering spürbar erhöhten. 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 waren im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahezu unverändert. Die hierin enthaltenen ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten stiegen, während die Materialaufwendungen volumenbedingt gesunken sind. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen im Konzernbereich Automobile, fiel im ersten Halbjahr 2024 mit 8,8 (7,8)% höher aus als ein Jahr zuvor. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und Sachinvestitionsquote zusammensetzt, belief sich im Berichtszeitraum auf 13,4 (12,1)%.

In den ersten sechs Monaten 2024 legten sowohl die Vertriebskosten – unter anderem infolge von gestiegenen Vermarktungskosten – als auch die Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum spürbar zu; auch ihr jeweiliger Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte sich. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei -1,7 (-3,2) Mrd. €. Im Bereich Pkw fielen im Zeitraum Januar bis Juni 2024 Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 1,0 Mrd. € an. Zudem hatten Währungskurse im Berichtszeitraum einen negativen Einfluss. Im Vorjahr wirkten Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting in Höhe von -2,5 Mrd. € belastend.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich im Zeitraum Januar bis Juni 2024 auf 8,6 Mrd. €; das waren 0,5 Mrd. € weniger als im Vorjahr. Eine unvorteilhafte Absatz-, Mix- und Preisentwicklung, höhere Vorleistungen für neue Produkte sowie Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen hatten einen negativen Einfluss. Im Bereich Power Engineering waren Aufwendungen im Zusammenhang mit der geplanten Schließung des MGT-Gasturbinengeschäfts der MAN Energy Solutions zu berücksichtigen. Im Vorjahr belastete die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting mit -2,5 Mrd. € das Operative Ergebnis.

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

Mio. €	2024	2023
Pkw		
Umsatzerlöse	104.629	106.362
Operatives Ergebnis	6.453	7.118
Operative Umsatzrendite (in %)	6,2	6,7
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	22.738	22.331
Operatives Ergebnis	2.059	1.796
Operative Umsatzrendite (in %)	9,1	8,0
Power Engineering		
Umsatzerlöse	1.998	1.875
Operatives Ergebnis	123	206
Operative Umsatzrendite (in %)	6,2	11,0

Die operative Umsatzrendite sank auf 6,7 (7,0)%. 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 dieser Joint Ventures im Finanzergebnis bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im ersten Halbjahr 2024 übertrafen die Umsatzerlöse des Finanzdienstleistungsbereichs volumenbedingt mit 29,4 Mrd.€ den Vorjahreswert um 14,6%. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich überproportional im Verhältnis zum Vorjahreszeitraum, insbesondere aufgrund sehr stark gestiegener Zinsaufwendungen und höherer Abschreibungen auf die Restwerte von vermieteten Fahrzeugen. Das Bruttoergebnis ging in der Folge um 0,4 Mrd.€ auf 3,8 Mrd.€ zurück.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 1,4 (2,2) Mrd.€ niedriger aus als in den ersten sechs Monaten 2023. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Zinsaufwendungen sowie aus Währungskursverlusten im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus. Die operative Umsatzrendite verringerte sich auf 4,8 (8,7)%.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis Juni 2024 erzielte der Volkswagen Konzern einen unter anderem ergebnisbedingt um 2,0 Mrd.€ unter dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow in Höhe von 23,9 Mrd.€. Die insbesondere im Ergebnis des Vorjahres enthaltenen zahlungsunwirksamen Belastungen aus den Bewertungseffekten der Sicherungsgeschäfte sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Die Veränderung im Working Capital entsprach -19,4 (-18,9) Mrd.€ und resultierte im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus dem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte, Forderungen und Vorräte, denen eine Zunahme der sonstigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten entgegenstand.

Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft reduzierte sich im ersten Halbjahr 2024 um 2,6 Mrd.€ auf 4,5 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns nahm im Berichtszeitraum um 0,4 Mrd.€ auf 11,5 Mrd.€ ab. Gestiegene Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) konnten durch geringere Ausgaben für Mergers & Acquisitions-Aktivitäten mehr als kompensiert werden.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergab sich insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 15,8 (3,0) Mrd. €. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG in Höhe von 4,5 Mrd. € sowie die Rückzahlung der im Mai 2024 gekündigten Hybridanleihe in Höhe von 1,25 Mrd. €.

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 50,4 Mrd. €. Ende Dezember 2023 hatte er 43,5 Mrd. € betragen.

Am 30. Juni 2024 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei -163,6 Mrd. €; am Jahresende 2023 waren es -147,4 Mrd. € gewesen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im ersten Halbjahr 2024 verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow in Höhe von 16,8 Mrd. €, der den Vorjahreswert unter anderem aufgrund des schwächeren Ergebnisses um 3,0 Mrd. € verfehlte. Die insbesondere im Ergebnis des Vorjahres enthaltenen zahlungsunwirksamen Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -5,9 (-6,1) Mrd. €. Gründe für die Veränderung im Berichtszeitraum waren im Wesentlichen der Aufbau der Vorräte und Forderungen, denen eine Zunahme der sonstigen Rückstellungen sowie der Verbindlichkeiten entgegenstand. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft reduzierte sich im Berichtszeitraum um 2,8 Mrd. € auf 10,9 Mrd. €.

Von Januar bis Juni 2024 verringerte sich die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts auf 11,1 (11,3) Mrd. €. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) stiegen um 0,3 Mrd. € auf 5,9 Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote lag bei 4,6 (4,3)%. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt eingeführt haben oder einführen werden, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte, Zukunftstechnologien sowie die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten lagen mit 5,2 (5,2) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ entsprach -0,3 (-0,6) Mrd. € und enthielt vor allem strategische Investitionen in diverse Unternehmen.

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile ging um 2,6 Mrd. € auf -0,1 Mrd. € zurück.

Die Investitionstätigkeit des Konzernbereichs Automobile beinhaltet zudem die an Rivian gewährte Wandelanleihe.

Im Berichtszeitraum verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile einen Mittelabfluss in Höhe von 1,9 (12,8) Mrd. €. Sie berücksichtigt vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG sowie die Rückzahlung der im Mai 2024 gekündigten Hybridanleihe. Im Vorjahreszeitraum war hier auch die Zahlung der Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) zu berücksichtigen.

Am Ende des ersten Halbjahres 2024 wies der Konzernbereich Automobile eine solide Nettoliquidität in Höhe von 31,3 Mrd. € aus; Ende Dezember 2023 hatte sie 40,3 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2024 erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich einen Brutto-Cashflow in Höhe von 7,1 (6,2) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital betrug -13,6 (-12,8) Mrd. €. Insbesondere der Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen führte im Berichtszeitraum zu einer höheren Mittelbindung im Working Capital. In der Folge lag der Cashflow aus dem laufenden Geschäft bei -6,4 (-6,7) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts ging auf 0,5 (0,6) Mrd. € zurück.

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

Mio. €	2024	2023
Pkw		
Brutto-Cashflow	13.913	16.844
Veränderung Working Capital	-4.053	-4.635
Cashflow laufendes Geschäft	9.860	12.209
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-9.975	-10.749
Netto-Cashflow	-115	1.460
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cashflow	2.647	2.664
Veränderung Working Capital	-1.659	-1.171
Cashflow laufendes Geschäft	988	1.492
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-1.006	-473
Netto-Cashflow	-18	1.019
Power Engineering		
Brutto-Cashflow	249	290
Veränderung Working Capital	-172	-254
Cashflow laufendes Geschäft	77	35
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-73	-45
Netto-Cashflow	4	-10

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im ersten Halbjahr 2024 ein Mittelzufluss in Höhe von 17,7 (15,8) Mrd. €. Hierin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie übriger Finanzschulden.

Ende Juni 2024 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei -194,9 Mrd. €; am 31. Dezember 2023 hatte sie sich auf -187,7 Mrd. € belaufen.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am Ende des ersten Halbjahres 2024 verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 630,4 Mrd. € eine um 5,0% höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2023. Das Eigenkapital war mit 192,3 Mrd. € im Wesentlichen ergebnisbedingt um 2,4 Mrd. € höher als am Jahresende 2023. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 30,5 (31,6)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile nahmen im Vergleich zum Jahresende 2023 insbesondere infolge von über den Abschreibungen liegenden Zugängen von aktivierten Entwicklungskosten leicht zu. Die Sachanlagen waren gegenüber dem 31. Dezember 2023 nahezu unverändert. Die At Equity bewerteten Anteile verringerten sich im Wesentlichen aufgrund der Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 188,7 (186,0) Mrd. € in der Größenordnung des Vorjahresendes.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 30. Juni 2024 mit 128,2 (120,2) Mrd. € höher aus als Ende 2023. Die Vorräte erhöhten sich spürbar. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen unter anderem aufgrund noch ausstehender Dividendenzahlungen der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen und gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu. Der Bestand an Zahlungsmitteln reduzierte sich um 6,9 Mrd. € auf 21,8 Mrd. €.

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein in der Größenordnung des Vorjahresendes liegendes Eigenkapital in Höhe von 147,1 (146,3) Mrd. €. Die Ergebnisentwicklung, die geringeren versicherungsmathematischen Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen infolge der Änderung des Zinssatzes sowie positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung standen der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG und der Rückzahlung der im Mai 2024 gekündigten Hybridanleihe entgegen. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital nahmen leicht zu und waren im Wesentlichen den Minderheitsaktionären des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group zuzurechnen. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 46,4 (47,8) %.

Die Langfristigen Schulden lagen am Ende des Berichtszeitraums mit 89,9 (86,9) Mrd. € leicht über dem Wert vom 31. Dezember 2023. Die langfristigen Finanzschulden stiegen stark, während die Pensionsrückstellungen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes spürbar rückläufig waren.

Mit 80,0 (73,1) Mrd. € erhöhten sich die Kurzfristigen Schulden am Ende der ersten sechs Monate 2024 gegenüber dem Jahresende 2023 spürbar. Die kurzfristigen Finanzschulden nahmen auf -6,6 (-8,6) Mrd. € ab. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert in beiden Zeiträumen negativ. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nahmen zu, auch die kurzfristigen Sonstigen Schulden erhöhten sich. Die kurzfristigen Sonstigen Rückstellungen stiegen unter anderem aufgrund der geplanten Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Pkw.

Am Ende des Berichtszeitraums wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 316,9 Mrd. € aus; das waren 3,5 % mehr als am Jahresende 2023.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.06.2024	31.12.2023
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	147.281	149.881
Kurzfristige Vermögenswerte	102.800	100.013
Bilanzsumme	250.081	249.894
Eigenkapital	128.201	127.684
Langfristige Schulden	65.896	69.259
Kurzfristige Schulden	55.984	52.952
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	39.799	34.530
Kurzfristige Vermögenswerte	21.623	16.237
Bilanzsumme	61.422	50.767
Eigenkapital	16.251	15.918
Langfristige Schulden	23.499	17.077
Kurzfristige Schulden	21.672	17.772
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.635	1.631
Kurzfristige Vermögenswerte	3.811	3.955
Bilanzsumme	5.446	5.585
Eigenkapital	2.612	2.703
Langfristige Schulden	464	532
Kurzfristige Schulden	2.370	2.350

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am 30. Juni 2024 verzeichnete der Finanzdienstleistungsbereich mit 313,4 Mrd. € eine um 6,6% höhere Bilanzsumme als Ende 2023.

Mit 181,2 (174,7) Mrd. € fielen die Langfristigen Vermögenswerte insgesamt höher aus als am Jahresende 2023. Die darin enthaltenen Sachanlagen waren unverändert. Die Vermieteten Vermögenswerte und die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöhten sich im Wesentlichen volumenbedingt.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 10,8% auf 132,3 Mrd. € zu. Der darin enthaltene Zahlungsmittelbestand des Finanzdienstleistungsbereichs verdoppelte sich nahezu auf 28,6 (14,8) Mrd. €.

Am Ende des ersten Halbjahres 2024 entfielen rund 49,7 (49,0)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 45,3 Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen Ende Juni 2024 um 3,8% über dem Wert des Vorjahresendes. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,4 (14,8)%.

Die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich waren mit 119,3 (117,7) Mrd. € etwa auf dem Niveau vom Jahresende 2023. Die Kurzfristigen Schulden erhöhten sich vor allem aufgrund deutlich höherer kurzfristiger Finanzschulden, die insbesondere aufgrund des gestiegenen Einlagevolumens zunahmen.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 30. Juni 2024 auf 54,0 Mrd. €; am Jahresende 2023 hatte es 38,8 Mrd. € betragen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Vor dem Hintergrund der Nachfrageentwicklung nach der Audi Q8 e-tron Modellfamilie in bestimmten Märkten wurde ein nach belgischem Recht vorgesehener Informations- und Konsultationsprozess am Standort Brüssel eingeleitet. In diesem Prozess erarbeitet der Vorstand von Audi Brussels S.A./N.V. gemeinsam mit den zuständigen Sozialpartnern Lösungen für den Standort. Am Ende dieses Prozesses kann unter anderem auch die Einstellung des Betriebs erfolgen. Im Wesentlichen aufgrund von nicht geplanten Aufwendungen im Zusammenhang mit den möglichen Umstrukturierungen am Audi Standort Brüssel haben wir die Prognose für das Operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw angepasst. Wir erwarten nun jeweils eine operative Umsatzrendite in der Bandbreite von 6,5 und 7,0%.

Für den Bereich Power Engineering haben wir unsere Erwartung an die Umsatzerlöse angehoben.

Die im Rahmen der strategischen Partnerschaft mit Rivian angekündigte Transaktion könnte im laufenden Geschäftsjahr zu einem ungeplanten Liquiditätsabfluss von bis zu 2,0 Mrd. € führen. In der Folge erwarten wir für den Konzernbereich Automobile nunmehr einen Netto-Cashflow in der Bandbreite von 2,5 und 4,5 Mrd. € und eine Nettoliquidität zwischen 37 und 39 Mrd. €.

Die Prognose für alle übrigen Spitzenkennzahlen bleibt unverändert. Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2024 finden Sie auf Seite 32.

Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage in Brasilien, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge betrifft, wies der Superior Court of Justice im April 2024 die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurück. Ende April legte die Klägerin eine einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) gegen diese Entscheidung beim Superior Court of Justice ein.

In Italien unterzeichneten die Parteien im Mai 2024 in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo zur vollständigen Streitbeilegung einen Vergleich für rund 60 Tsd. Kunden, die zwischen 2009 und 2015 ein von der Dieselthematik betroffenes Volkswagen, Audi, Škoda oder SEAT-Fahrzeug mit dem Motortyp EA 189 gekauft und sich wirksam zur Sammelklage angemeldet hatten. Beide Seiten verzichteten auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen die im Vorjahr gefällte zweitinstanzliche Entscheidung des Berufungsgerichts Venedig. Das Verfahren ist damit beendet. Für den Vergleich und dessen Abwicklung wurden Rückstellungen in Höhe von rund 50 Mio. € gebildet.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im März 2024 erklärte die Volkswagen Group of America Finance, LLC (VWGoAF) gegenüber der US-Börsenaufsicht (SEC – United States Securities and Exchange Commission), ohne dabei die Behauptungen der SEC aus der im September 2020 eingereichten geänderten Klage zuzugeben oder zu bestreiten, ihre Zustimmung zu einem abschließenden gerichtlichen Urteil, das unter anderem eine Zahlung in Höhe von rund 49 Mio. USD vorsieht. Nachfolgend reichten die SEC und die VWGoAF beim US District Court des Northern District von Kalifornien einen Antrag auf Erlass eines abschließenden Urteils hinsichtlich der VWGoAF ein, das die von der SEC geltend gemachten Ansprüche gegen die VWGoAF vollständig erledigt. Im April 2024 gab das Gericht diesem Antrag statt und erließ ein abschließendes Urteil in Bezug auf die VWGoAF. Alle gegen die Volkswagen AG und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG geltend gemachten Ansprüche wies das Gericht rechtskräftig ab. Dementsprechend sind die von der SEC gegen alle Beklagten in diesem Verfahren geltend gemachten Ansprüche vollständig erledigt.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldisputen weltweit (exklusive USA/Kanada) geltend gemachten Ansprüche in Form von Anlegerklagen, gerichtlichen Mahn- und Güteanträgen sowie Antragsanmeldungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) reduzierten sich im Berichtszeitraum infolge einer Klageabweisung und einer Klagerücknahme auf circa 8,7 Mrd. €. Damit wurden seit Beginn der Verfahren Anlegerklagen in Höhe von über 1 Mrd. € zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

In Brasilien legte der brasilianische Händlerverband Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen (Assobrav) Rechtsmittel gegen das erstinstanzliche Urteil aus Januar 2024 ein, mit dem die Klage in vollem Umfang abgewiesen worden war. Assobrav und einzelne Händler in Brasilien hatten im Dezember 2023 Volkswagen do Brasil im Zusammenhang mit einer vom Staat Brasilien an Volkswagen do Brasil erfolgten Rückzahlung wegen der verfassungsrechtlich für unzulässig erachteten Doppelbesteuerung von Fahrzeugen verklagt. Die Kläger verlangen von Volkswagen do Brasil, mindestens teilweise an der Rückzahlung beteiligt zu werden.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkte sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden wurden den Herstellern nicht vorgeworfen. Im Volkswagen Konzern wurde aus öffentlichen Quellen zur Kenntnis genommen, dass die brasilianische Wettbewerbsbehörde Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) ein Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG wegen des Vorwurfs eines unzulässigen Informationsaustauschs möglicherweise auf der Grundlage des EU-Sachverhalts eröffnet hat. Im Konzern liegen bisher keine Zustellungen oder näheren Informationen vor.

Im Berichtszeitraum durchsuchte die koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC die VW Group Korea. Dies geschah im Zusammenhang mit dem bereits von der Europäischen Kommission und der englischen Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) seit 2022 untersuchten 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 zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen.

Auch die chinesische Wettbewerbsbehörde stellte der Volkswagen AG im Juni 2024 in dieser Angelegenheit ein Auskunftersuchen zu.

In dem von Greenpeace begleiteten Verfahren in Braunschweig wies das Oberlandesgericht Braunschweig im Juni 2024 die Berufung der Kläger zurück und bestätigte die im Februar 2023 erfolgte Abweisung der Klage durch das Landgericht Braunschweig. Die Kläger hatten in der Klage beantragt, die Volkswagen AG dazu zu verpflichten, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich sollte Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden.

In Russland hat das Gericht der ersten Instanz im verbliebenen Klageverfahren über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB die Volkswagen AG im Juli 2024 zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB verurteilt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig, die Volkswagen AG wird Berufung einlegen und sich weiter verteidigen.

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 weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten 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 2024 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2023 keine wesentlichen Änderungen.

Ausblick für das Jahr 2024

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 ähnlichen Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe, wenngleich sinkende Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich negativ auf die private Nachfrage auswirken. Wir rechnen jedoch im laufenden Jahr mit einem schrittweisen Absenken der Leitzinsen seitens der westlichen Zentralbanken und daraus folgend mit einem stützenden Effekt auf die Nachfrage insgesamt. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Wir gehen davon aus, dass die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Durchschnitt eine positive Dynamik auf dem Niveau des Vorjahres aufweisen werden, während sich das Wirtschaftswachstum in den Schwellenländern leicht verringern wird.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Zudem können sich Unsicherheiten aus Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten verstärken und insbesondere zu steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2024 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2024 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das leicht über dem Niveau von 2023 liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2024 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2024 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2024 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls leicht steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2024 voraussichtlich auf dem Vorjahresniveau liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2024, 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 leicht negativ entwickeln werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2024 mit einer Nachfrage spürbar über dem Niveau des Vorjahres mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2024 unter herausfordernden Marktbedingungen gegenüber dem Vorjahr um bis zu 3 % wachsen.

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

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern und den Bereich Pkw im Jahr 2024, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5 % übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Konzern und den Bereich Pkw wird voraussichtlich zwischen 6,5 und 7 % liegen. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei ebenfalls bis zu 5 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 8,5 und 9,5 % aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse um bis zu 6 % über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit 3 bis 7 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2024 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 13,5 und 14,5 % liegt. Den Netto-Cashflow des Jahres 2024 erwarten wir zwischen 2,5 und 4,5 Mrd. €. Darin enthalten sind insbesondere Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2024 voraussichtlich zwischen 37 und 39 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Energie- und sonstigen Rohstoffen oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2023 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

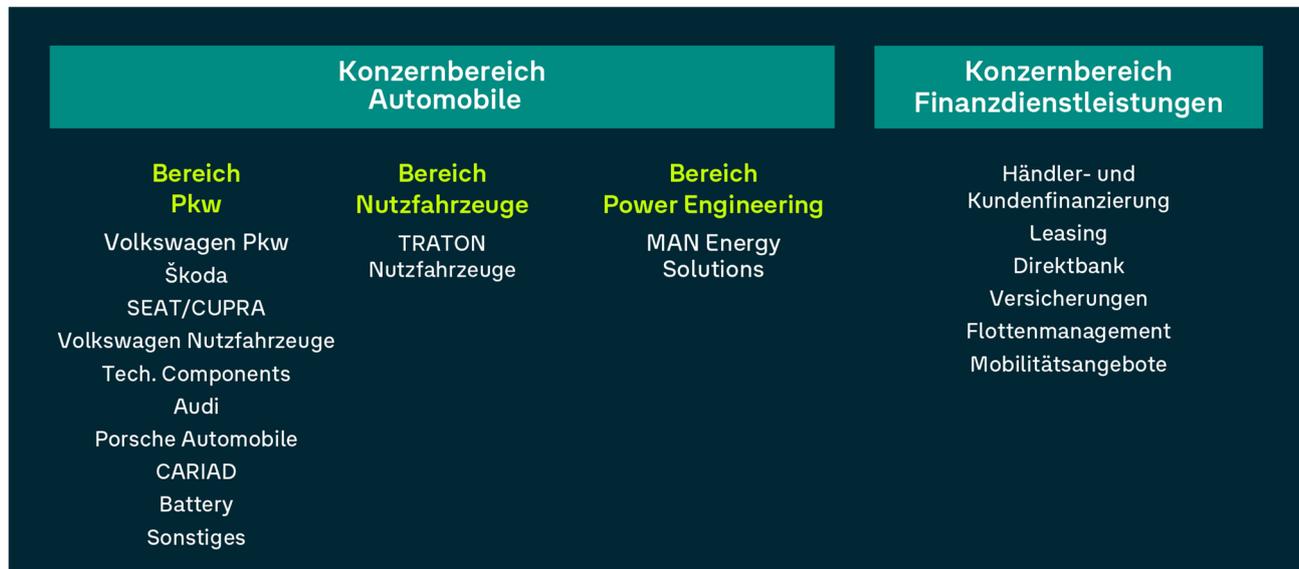
Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis Juni 2024 Umsatzerlöse in Höhe von 158,8 (156,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag bei 10,1 (11,3) Mrd. €.

Im ersten Halbjahr 2024 setzte die Markengruppe Core 2,5 (2,4) Mio. Fahrzeuge ab, die Umsatzerlöse beliefen sich auf 69,1 (68,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis sank auf 3,5 (3,8) Mrd. €.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw erreichte in den ersten sechs Monaten 2024 mit 1,5 (1,5) Mio. Fahrzeugen das Vorjahresniveau. Der Polo, der Golf und der Atlas verzeichneten eine verstärkte Nachfrage. Der neue Passat und der neue Tiguan wurden erfolgreich im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse nahmen um 1,8% auf 42,2 Mrd. € ab. Das Operative Ergebnis lag bei 1,0 (1,6) Mrd. €. Neben gestiegenen Fixkosten belasteten Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen das Ergebnis. Mix- und Wechselkurseffekte wirkten positiv.

Im Berichtszeitraum setzte die Marke Škoda 548 (545) Tsd. Fahrzeuge ab. Der Octavia war erneut der Bestseller, auch der Fabia verzeichnete Zuwächse. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 13,7 (13,7) Mrd. €. Das Operative Ergebnis legte auf 1,1 (0,9) Mrd. € zu. Höhere Produkt- und Fixkosten konnten durch positive Volumen-, Mix- und Wechselkurseffekte kompensiert werden.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Markengruppe Core	2.494	2.450	69.051	68.764	3.462	3.773
Markengruppe Progressive	539	655	30.939	34.169	1.982	3.417
Markengruppe Sport Luxury ¹	152	171	17.695	18.892	2.904	3.653
CARIAD	-	-	426	329	-1.182	-1.088
Battery	-	-	0	0	-166	-181
TRATON Nutzfahrzeuge	161	168	22.738	22.331	2.050	1.798
MAN Energy Solutions	-	-	1.998	1.875	124	208
At Equity einbezogene Gesellschaften China ²	1.265	1.352	-	-	-	-
Volkswagen Group Mobility	-	-	27.514	24.112	1.373	1.760
Sonstiges ³	-269	-349	-11.561	-14.215	-495	-1.993
Volkswagen Konzern	4.341	4.448	158.800	156.257	10.052	11.347

1 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 19.457 (20.431) Mio. €, Operatives Ergebnis 3.061 (3.852) Mio. €.

2 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 801 (1.152) Mio. €.

3 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.

WESENTLICHE ZAHLEN DER MARKENGRUPPE CORE VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Volkswagen Pkw	1.519	1.523	42.194	42.959	966	1.641
Škoda	548	545	13.652	13.748	1.149	911
SEAT/CUPRA	344	317	7.752	7.411	406	371
Volkswagen Nutzfahrzeuge	231	212	8.087	7.418	641	448
Tech. Components	-	-	10.815	12.092	325	438
Konsolidierung	-148	-148	-13.450	-14.863	-25	-37
Markengruppe Core	2.494	2.450	69.051	68.764	3.462	3.773

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Bereich Pkw	4.180	4.279	104.629	106.362	6.453	7.118
Bereich Nutzfahrzeuge	161	168	22.738	22.331	2.059	1.796
Bereich Power Engineering	-	-	1.998	1.875	123	206
Konzernbereich Automobile ¹	4.341	4.448	129.365	130.569	8.636	9.120
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	29.435	25.689	1.416	2.226
Volkswagen Konzern	4.341	4.448	158.800	156.257	10.052	11.347

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

Trotz eines herausfordernden Umfelds erhöhte sich der Absatz von SEAT/CUPRA im Zeitraum Januar bis Juni 2024 auf 344 Tsd. Fahrzeuge; das waren 8,5% mehr als ein Jahr zuvor. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Der CUPRA Formentor und die Leon-Familie waren besonders beliebt. Die Umsatzerlöse lagen mit 7,8 Mrd.€ um 4,6% über dem Vorjahreswert. Vor allem aufgrund des höheren Volumens und des Erfolgs von CUPRA stieg das Operative Ergebnis im Vergleich zum Vergleichszeitraum um 9,4% auf 406 Mio.€.

Im ersten Halbjahr 2024 legte der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 231 (212) Tsd. Einheiten zu; vor allem die Modelle Multivan/Transporter und Caddy trugen zur Steigerung bei. In der Folge erhöhten sich die Umsatzerlöse auf 8,1 (7,4) Mrd.€. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 641 (448) Mio.€, was neben dem Volumen insbesondere aus positiven Preiseffekten resultierte. Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen wirkten belastend.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components beliefen sich in den ersten sechs Monaten dieses Jahres auf 10,8 (12,1) Mrd.€. Das Operative Ergebnis war mit 325 (438) Mio.€ geringer als im Vorjahr, was vor allem auf negative Rohstoffpreiseffekte in den Produktkosten, geringere Wertstofflöse sowie einem Effekt aus Restrukturierungsmaßnahmen zurückzuführen war.

Der Absatz der Markengruppe Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) belief sich im Berichtszeitraum auf weltweit 539 (655) Tsd. Automobile. Die chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen und SAIC VOLKSWAGEN veräußerten weitere 295 (295) Tsd. Audi Fahrzeuge. Die Absatzentwicklung der Marke Audi reflektiert ein intensives Wettbewerbsumfeld sowie die bevorstehende Modelloffensive. Ducati verkaufte in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 34.159 (37.602) Motorräder. Die Umsatzerlöse lagen bei 30,9 (34,2) Mrd.€. Das Operative Ergebnis sank volumen- und mixbedingt auf 2,0 (3,4) Mrd.€.

Die Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile) setzte im Berichtszeitraum weltweit 152 (171) Tsd. Fahrzeuge ab. Der Cayenne war die absatzstärkste Baureihe. Die Umsatzerlöse verringerten sich auf 17,7 (18,9) Mrd.€ und das Operative Ergebnis auf 2,9 (3,7) Mrd.€. Ursachen waren im Wesentlichen ein geringeres Absatzvolumen aufgrund der aktuellen Modelleinführungen sowie gestiegene Materialkosten, höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen und die Fortsetzung der Digitalisierungsstrategie.

CARIAD bündelt die Softwarekompetenz im Volkswagen Konzern. Das Geschäftsmodell umfasst die Entwicklung und den Betrieb einheitlicher Softwareplattformen für aktuelle und künftige Fahrzeugmodelle. Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Zeitraum Januar bis Juni 2024 auf 426 (329) Mio.€, was im Wesentlichen aus gestiegenen Lizenzerlösen aufgrund eines höheren Fahrzeugvolumens mit CARIAD-Software resultierte. Der Operative Verlust belief sich infolge von Entwicklungsvorleistungen auf -1,2 (-1,1) Mrd.€.

Im Geschäftsfeld Battery sind die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns – die zukünftige Fertigung von Batteriezellen sowie weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette – zusammengefasst. Das Operative Ergebnis von Battery lag im Berichtszeitraum infolge des Aufbaus des Geschäftsfelds fixkostenbedingt bei -166 (-181) Mio.€.

Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge (Scania, MAN, Navistar, Volkswagen Truck & Bus) lag mit 161 (168) Tsd. Einheiten unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Dennoch konnten die Umsatzerlöse um 1,8% auf 22,7 Mrd.€ gesteigert werden. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 2,0 (1,8) Mrd.€. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf einen vorteilhaften Markt- und Produktmix sowie eine gute Preisdurchsetzung zurückzuführen.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2024 erwirtschaftete MAN Energy Solutions Umsatzerlöse in Höhe von 2,0 (1,9) Mrd.€. Das Operative Ergebnis belief sich auf 124 (208) Mio.€. Belastend wirkten insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit dem gescheiterten Verkauf des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen und der hieraus resultierenden Schließung des Geschäftsbereichs.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Group Mobility (ehemals Volkswagen Finanzdienstleistungen) neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtszeitraum auf 5,1 Mio. (+ 25,7%). Seit dem 1. Januar 2024 werden weitere Arten von Versicherungsverträgen berücksichtigt, der Vertragsbestand vom 31. Dezember 2023 wurde angepasst. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns lag bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen bei 34,6 (33,4)%. Ende Juni 2024 war der Gesamtvertragsbestand mit 25,9 (25,8) Mio. Kontrakten höher als am 31. Dezember 2023. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,2 (10,2) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 15,7 (15,6) Mio. Kontrakte. Die Volkswagen Bank verzeichnete am 30. Juni dieses Jahres 1,9 (1,8) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis gab auf 1,4 (1,8) Mrd.€ nach. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Zinsaufwendungen, höheren Risikokosten sowie aus Währungskursverlusten im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Der Volkswagen Konzern setzte in den ersten sechs Monaten dieses Jahres in der Region Europa/Übrige Märkte 2,1 Mio. Fahrzeuge ab; ein Minus von 1,0% im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse stiegen auf 96,8 (93,3) Mrd. €, was im Wesentlichen aus höheren Umsatzerlösen im Finanzdienstleistungsbereich resultierte.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns auf den Märkten Nordamerikas stieg im Berichtszeitraum um 6,8% auf 0,5 Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse lagen bei 32,0 (32,2) Mrd. €.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2024 war der Absatz in Südamerika mit 258 (229) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. In der Folge nahmen die Umsatzerlöse auf 8,8 (7,4) Mrd. € zu.

In der Region Asien-Pazifik ging der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtszeitraum um 9,1% auf 1,5 Mio. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 21,5 (24,0) Mrd.€. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China.

Im ersten Halbjahr 2024 wirkten sich Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung mit -0,2 (-0,6) Mrd. € negativ aus.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2024	2023	2024	2023
Europa/Übrige Märkte	2.104	2.126	96.772	93.257
Nordamerika	516	484	31.973	32.163
Südamerika	258	229	8.790	7.389
Asien-Pazifik ¹	1.463	1.609	21.483	24.021
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	-217	-573
Volkswagen Konzern¹	4.341	4.448	158.800	156.257

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

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2024	2023	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	158.800	156.257	129.365	130.569	29.435	25.689
Kosten der Umsatzerlöse	-129.474	-125.342	-103.863	-103.896	-25.611	-21.446
Bruttoergebnis	29.327	30.915	25.502	26.673	3.824	4.243
Vertriebskosten	-10.511	-10.026	-9.953	-9.443	-559	-582
Verwaltungskosten	-6.613	-6.201	-5.256	-4.874	-1.357	-1.327
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-2.150	-3.342	-1.658	-3.235	-493	-107
Operatives Ergebnis	10.052	11.347	8.636	9.120	1.416	2.226
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	66	883	194	837	-128	46
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	49	-331	-39	-194	88	-137
Finanzergebnis	115	552	154	643	-40	-92
Ergebnis vor Steuern	10.167	11.898	8.791	9.764	1.376	2.135
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.826	-3.377	-2.342	-2.757	-485	-620
Ergebnis nach Steuern	7.341	8.521	6.449	7.006	891	1.515
davon entfallen auf						
Minderheiten	642	784	587	720	54	64
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	321	278	321	278	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	6.378	7.459	5.541	6.008	837	1.451
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	12,70	14,86				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	12,76	14,92				

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. €	2024	2023
Ergebnis nach Steuern	7.341	8.521
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	2.103	-302
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-625	104
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	1.478	-198
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	-327	32
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	81	-2
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-246	30
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	4	14
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.236	-154
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	327	-1.725
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	228	348
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	555	-1.377
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	2	1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	557	-1.375
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	225	1.114
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-451	-205
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-226	908
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	90	-253
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-136	655
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-388	-122
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	517	469
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	130	347
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-42	-90
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	87	257
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-9	41
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-1	-3
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-11	38
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	7	-11
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-4	27
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	89	-383
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	594	-819
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	2.318	-722
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-488	-251
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.830	-973
Gesamtergebnis	9.171	7.548
davon entfallen auf		
Minderheiten	626	876
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	321	278
Aktionäre der Volkswagen AG	8.224	6.395

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2024	2023	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	83.339	80.059	68.640	67.106	14.699	12.953
Kosten der Umsatzerlöse	-67.558	-64.337	-54.703	-53.462	-12.856	-10.875
Bruttoergebnis	15.781	15.722	13.938	13.644	1.843	2.078
Vertriebskosten	-5.409	-5.190	-5.123	-4.919	-286	-271
Verwaltungskosten	-3.255	-2.960	-2.573	-2.280	-683	-680
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.653	-1.972	-1.313	-1.907	-340	-65
Operatives Ergebnis	5.464	5.600	4.929	4.537	535	1.062
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	-193	348	-116	296	-77	53
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-285	-502	-389	-415	104	-87
Finanzergebnis	-478	-154	-505	-119	27	-35
Ergebnis vor Steuern	4.986	5.446	4.424	4.418	562	1.028
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.355	-1.655	-1.060	-1.354	-295	-301
Ergebnis nach Steuern	3.631	3.791	3.364	3.065	267	727
davon entfallen auf						
Minderheiten	361	402	331	370	30	32
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	158	140	158	140	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	3.112	3.250	2.875	2.555	237	695
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	6,21	6,48				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	6,21	6,48				

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. €	2024	2023
Ergebnis nach Steuern	3.631	3.791
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	1.251	38
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-379	0
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	872	38
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	-19	3
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	4	0
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-15	3
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	3	14
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	860	56
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-29	-913
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	184	348
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	155	-565
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	3
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	155	-562
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-49	410
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-281	-170
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-331	240
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	113	-55
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-218	185
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-216	37
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	282	254
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	65	291
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-21	-79
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	44	211
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	2	-9
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-1	-3
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	1	-12
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	2	-5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	3	-16
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	33	-240
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	16	-422
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	1.158	-231
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-282	-136
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	876	-367
Gesamtergebnis	4.507	3.424
davon entfallen auf		
Minderheiten	371	458
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	158	140
Aktionäre der Volkswagen AG	3.979	2.827

Bilanz zum 30. Juni 2024 und zum 31. Dezember 2023

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2024	2023	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2024	2023	2024	2023
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	369.867	360.694	188.715	186.042	181.153	174.653
Immaterielle Vermögenswerte	91.189	89.109	90.623	88.504	566	605
Sachanlagen	67.574	66.880	66.614	65.918	960	962
Vermietete Vermögenswerte	67.639	64.094	289	377	67.350	63.717
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	97.153	94.474	-709	-726	97.862	95.200
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	46.313	46.137	31.898	31.969	14.414	14.168
Kurzfristige Vermögenswerte	260.519	239.644	128.234	120.204	132.285	119.439
Vorräte	61.102	53.601	56.459	48.692	4.643	4.909
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	67.541	66.381	-751	-832	68.292	67.213
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	54.037	49.250	27.500	21.348	26.537	27.902
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.442	26.772	23.228	22.211	4.214	4.561
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	50.391	43.449	21.792	28.698	28.599	14.751
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6	190	6	88	0	103
Bilanzsumme	630.386	600.338	316.949	306.246	313.437	294.092
Passiva						
Eigenkapital	192.347	189.912	147.064	146.305	45.283	43.607
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	164.310	160.539	119.647	117.489	44.663	43.050
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	13.752	15.155	13.752	15.155	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	178.062	175.694	133.399	132.644	44.663	43.050
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.285	14.218	13.666	13.661	619	557
Langfristige Schulden	209.115	204.552	89.858	86.868	119.257	117.684
Finanzschulden	128.002	122.323	22.133	18.046	105.869	104.277
Rückstellungen für Pensionen	27.593	29.672	27.146	29.174	447	498
Sonstige Schulden	53.521	52.557	40.579	39.648	12.942	12.908
Kurzfristige Schulden	228.924	205.874	80.026	73.073	148.898	132.801
Finanzschulden	129.168	110.476	-6.647	-8.637	135.816	119.113
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31.580	30.901	28.003	26.836	3.577	4.064
Sonstige Schulden	68.170	64.467	58.665	54.869	9.505	9.597
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	6	31	6	5	0	26
Bilanzsumme	630.386	600.338	316.949	306.246	313.437	294.092

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

Eigenkapitalentwicklung

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs-umrechnung	SICHERUNGSGESCHÄFTE							Summe Eigenkapital
					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	
Stand am 01.01.2023	1.283	14.551	137.267	-2.256	1.623	-1.077	-1.005	870	14.121	165.378	12.950	178.327
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 17	-	-	5	-	-	-	-	-7	-	-1	2	1
Stand nach Anpassung am 01.01.2023	1.283	14.551	137.272	-2.256	1.623	-1.077	-1.005	864	14.121	165.376	12.952	178.328
Ergebnis nach Steuern	-	-	7.459	-	-	-	-	-	278	7.737	784	8.521
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-193	-1.280	467	242	54	-356	-	-1.064	92	-973
Gesamtergebnis	-	-	7.267	-1.280	467	242	54	-356	278	6.673	876	7.548
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	13	-	-	-	-13	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-4.374	-	-	-	-	-	-484	-4.858	-36	-4.894
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-42	-11	-	-	-	-	-	-54	-27	-80
Übrige Veränderungen	-	-	50	-	-	-	-	0	-	51	1	51
Stand am 30.06.2023	1.283	14.551	140.186	-3.548	2.090	-834	-964	508	13.914	167.188	13.766	180.953
Stand am 01.01.2024	1.283	14.551	147.830	-3.431	1.472	-676	-966	476	15.155	175.694	14.218	189.912
Ergebnis nach Steuern	-	-	6.378	-	-	-	-	-	321	6.699	642	7.341
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.423	565	-70	84	-248	93	-	1.846	-16	1.830
Gesamtergebnis	-	-	7.801	565	-70	84	-248	93	321	8.545	626	9.171
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.244	-1.244	35	-1.209
Dividendenausschüttungen	-	-	-4.524	-	-	-	-	-	-479	-5.003	-594	-5.597
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	71	-	-	-	-	-	-	71	0	71
Stand am 30.06.2024	1.283	14.551	151.178	-2.866	1.402	-592	-1.214	569	13.752	178.062	14.285	192.347

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2024	2023	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENST- LEISTUNGEN	
			2024	2023	2024	2023
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43.522	29.738	28.704	23.042	14.819	6.695
Ergebnis vor Steuern	10.167	11.898	8.791	9.764	1.376	2.135
Ertragsteuerzahlungen	-3.452	-3.798	-2.858	-2.755	-594	-1.043
Abschreibungen ²	14.598	13.685	9.056	8.731	5.542	4.954
Veränderung der Pensionen	32	125	27	119	5	6
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	1.944	1.330	1.769	1.302	175	28
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	647	2.739	24	2.637	623	102
Brutto-Cashflow	23.936	25.980	16.809	19.798	7.128	6.183
Veränderung Working Capital	-19.449	-18.896	-5.884	-6.061	-13.565	-12.835
Veränderung der Vorräte	-7.309	-8.915	-7.581	-8.176	272	-739
Veränderung der Forderungen	-4.447	-5.695	-2.761	-3.781	-1.686	-1.914
Veränderung der Verbindlichkeiten	2.272	6.561	2.210	5.236	63	1.325
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	2.364	287	2.385	323	-21	-36
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-8.540	-6.072	-28	365	-8.512	-6.436
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-3.790	-5.060	-109	-27	-3.681	-5.034
Cashflow laufendes Geschäft	4.487	7.085	10.925	13.737	-6.438	-6.652
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-11.540	-11.908	-11.054	-11.267	-486	-641
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-6.023	-5.719	-5.929	-5.620	-94	-99
Entwicklungskosten (aktiviert)	-5.158	-5.197	-5.158	-5.197	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-730	-1.166	-312	-613	-418	-553
Netto-Cashflow⁴	-7.053	-4.823	-129	2.470	-6.924	-7.293
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-1.863	10.052	-4.874	11.269	3.011	-1.217
Investitionstätigkeit	-13.403	-1.856	-15.928	2	2.526	-1.857
Finanzierungstätigkeit	15.798	3.010	-1.932	-12.758	17.730	15.768
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	-8	-	-8	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.215	0	-1.757	-130	542	130
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-9	-778	28	-638	-37	-140
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1	0	2	0	-1	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.875	7.461	-6.905	342	13.780	7.118
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.06.⁵	50.398	37.199	21.799	23.385	28.599	13.814
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	43.200	40.345	25.001	19.985	18.199	20.360
Bruttoliquidität	93.598	77.544	46.800	43.370	46.798	34.173
Kreditstand	-257.170	-219.750	-15.486	-9.744	-241.684	-210.007
Nettoliquidität am 30.06.⁶	-163.573	-142.207	31.314	33.627	-194.887	-175.833
nachrichtlich am 01.01.	-147.433	-125.803	40.289	43.015	-187.722	-168.818

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzern-Zwischenabschlusses zum 30. Juni 2024

Rechnungslegung nach IFRS Accounting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2023 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2024 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 2024 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 3,6 % (31. Dezember 2023: 3,3 %) verwendet.

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 2023 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2023 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ veröffentlicht. Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2023 ist auch im Internet unter www.volkswagen-group.com/investoren 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 2,0 l 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 2023 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2024 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

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

RESTRUKTURIERUNG IM VOLKSWAGEN KONZERN

Im ersten Halbjahr 2024 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 1,0 Mrd. € im Sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst. Diese entfallen im Wesentlichen auf die Volkswagen AG. Mit dem Ziel, eine nachhaltige Personalkostensenkung im Verwaltungsbereich der Volkswagen AG fokussiert erreichen zu können, hat der Vorstand im April 2024 beschlossen, den Personalabbau durch gezielte Aufhebungsverträge zu unterstützen. Auch gab es in anderen Konzerngesellschaften Restrukturierungsprogramme. Darüber hinaus siehe die Angabe unter „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“.

KOOPERATION MIT RIVIAN

Am 25. Juni 2024 haben Volkswagen und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) ihre Absicht bekannt gegeben, ein Joint Venture zu gründen, das zu gleichen Teilen gehalten wird.

Ziel der Partnerschaft ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV) der nächsten Generation, die in den künftigen Elektrofahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture soll auf der Software- und Elektroarchitektur von Rivian aufbauen, um branchenführende Software-definierte Fahrzeugtechnologiearchitekturen zu schaffen. Eine Entscheidung über die tatsächliche Umsetzung des Joint Ventures wurde noch nicht getroffen und hängt von einer Reihe technischer, wirtschaftlicher und regulatorischer Parameter ab.

Im Juni 2024 hat Volkswagen auf der Grundlage dieser geplanten strategischen Partnerschaft 1 Mrd. USD in Rivian in Form einer unbesicherten Wandelanleihe investiert, die nach Erhalt der behördlichen Genehmigungen, frühestens aber am 1. Dezember 2024 in Stammaktien von Rivian gewandelt wird. Der Wandlungspreis für die Hälfte des Anleihebetrags wird auf der Grundlage eines bestimmten täglichen volumengewichteten Durchschnittskurses (VWAP) vor dieser Ankündigung berechnet, und der Wandlungspreis für die verbleibende Hälfte wird auf der Grundlage eines bestimmten täglichen VWAP vor dem Wandlungsdatum berechnet. Wertschwankungen der bilanziell als Fremdkapital klassifizierten Wandelanleihe sind erfolgswirksam zum Fair Value zu bewerten. Aufgrund der positiven Kursentwicklung der Aktien von Rivian ergab sich zum 30. Juni 2024 aus der Bewertung der Wandelanleihe ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 73 Mio. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird.

Für den Fall einer erfolgreichen Umsetzung des Joint Ventures und der Erreichung bestimmter Meilensteine beabsichtigt Volkswagen, weitere Investitionen in Höhe von bis zu 4 Mrd. USD zu tätigen. Davon sollen gegebenenfalls 2 Mrd. USD auf Rivian Stammaktien entfallen, die voraussichtlich in zwei Tranchen von je 1 Mrd. USD in den Jahren 2025 und 2026 investiert werden, wobei die Preisgestaltung auf der Grundlage eines bestimmten durchschnittlichen Marktpreises der Rivian Stammaktien vor dem jeweiligen Kauf erfolgen soll. Die weiteren Investitionen in Höhe von 2 Mrd. USD sollen gegebenenfalls auf das zu gründende Joint Venture und Lizenzen entfallen. Sie sollen voraussichtlich aufgeteilt werden in eine Zahlung bei der Gründung des Joint Ventures und für eine Lizenz an der elektrischen Architekturtechnologie von Rivian sowie ein Darlehen an das Joint Venture im Jahr 2026.

Konzernkreis

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

IFRS 5 - ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen des laufenden Geschäftsjahres

Die seit September 2022 bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) bestehende Absicht zur Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland sowie einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland, besteht weiterhin. Der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird voraussichtlich aufgrund der geänderten äußeren Rahmenbedingungen innerhalb des Geschäftsjahres 2024 erwartet. Zum 31. Dezember 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst. Im Geschäftsjahr 2023 wurde ein weiterer geringfügiger Wertminderungsbedarf und gegenläufige Währungsumrechnungseffekte identifiziert. Im ersten Halbjahr 2024 wurde kein weiterer Wertminderungsbedarf identifiziert.

Insgesamt wurden zum 30. Juni 2024 Vermögenswerte in Höhe von 6 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 6 Mio. € gemäß IFRS 5 als Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden in einer separaten Zeile in der Bilanz ausgewiesen. Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden wurden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

Im laufenden Geschäftsjahr abgewickelte/eingestellte Transaktionen

Gemäß den Vorgaben des IFRS 5 waren die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland seit dem Geschäftsjahr 2022 als zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe eingestuft. In diesem Zusammenhang wurden im Geschäftsjahr 2023 Wertminderungen in Höhe von 186 Mio. € erfasst.

Am 18. Januar 2024 wurden die Anteile an OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland an einen externen Investor verkauft. Aus der Entkonsolidierung der beiden Gesellschaften ergab sich, insbesondere aufgrund der Reklassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung, ein Verlust in Höhe von 62 Mio. €, der im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird.

Daneben wurden im Geschäftsjahr 2024 für die OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland Wertminderungen in Höhe von 29 Mio. € erfasst. Zum 30. Juni 2024 wurde die Gesellschaft entkonsolidiert. Aus der Entkonsolidierung wurde ein Verlust in Höhe von 184 Mio. € im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen, der insbesondere die Reklassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhaltet.

Mit dem Bescheid vom 3. Juli 2024 hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz den Verkauf des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China untersagt. Das Bundeskabinett hat dem Untersagungsbescheid zugestimmt. Mit der Untersagung gibt MAN Energy Solutions SE, Augsburg die Entwicklung, die Fertigung und den Vertrieb von MGT-Gasturbinen auf. Das Servicegeschäft für die MGT-Gasturbine wird fortgeführt. Die Untersagung des geplanten Verkaufs und Aufgabe des Neubau-Geschäftes mit der MGT-Gasturbine führte zur Beendigung des Ausweises nach IFRS 5 sowie einer Abwertung der Aktivierten Entwicklungskosten und Vorratsbestände für die MGT-Gasturbine zum 30. Juni 2024. Daraus ergab sich ein Aufwand in Höhe von 86 Mio. €, der in den Kosten der Umsatzerlöse und dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird. Neben der Gasturbine MGT gibt es noch drei weitere Typen von Gasturbinen (THM, FT8 und S-Klasse), deren Geschäft davon nicht betroffen ist.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2024

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	88.011	15.681	-	-	103.692	-8.313	95.379
Originalteile	8.408	3.411	-	-	11.819	-95	11.724
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	7.151	1.171	-	12.039	20.361	-2.116	18.245
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	6.917	482	-	-	7.398	-54	7.344
Power Engineering	-	-	1.998	-	1.998	-1	1.998
Motorräder	516	-	-	-	516	-	516
Vermiet- und Leasinggeschäft	435	724	0	9.800	10.959	-694	10.265
Zinsen und ähnliche Erträge	145	0	-	7.264	7.409	-512	6.897
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-276	-6	-	-	-282	64	-217
Sonstige Umsatzerlöse	5.490	1.276	-	332	7.098	-448	6.650
	116.798	22.738	1.998	29.435	170.969	-12.168	158.800

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2023

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	93.992	14.976	-	-	108.969	-9.460	99.508
Originalteile	8.022	3.477	-	-	11.499	-100	11.399
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	6.375	1.298	-	11.107	18.780	-2.051	16.729
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	5.416	538	-	-	5.954	-38	5.917
Power Engineering	-	-	1.875	-	1.875	0	1.874
Motorräder	560	-	-	-	560	-	560
Vermiet- und Leasinggeschäft	479	784	0	8.616	9.879	-622	9.257
Zinsen und ähnliche Erträge	129	0	-	5.665	5.795	-413	5.382
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-681	20	-	-	-662	89	-573
Sonstige Umsatzerlöse	5.250	1.239	-	301	6.790	-585	6.205
	119.543	22.331	1.875	25.689	169.437	-13.180	156.257

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 5.177 Mio. € (Vorjahr: 3.425 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 609 Mio. € (Vorjahr: 532 Mio. €), die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis und in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen sind.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. HALBJAHR		
	2024	2023	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	11.405	10.206	+ 11,7
davon: aktivierte Entwicklungskosten	5.158	5.197	- 0,8
Aktivierungsquote in %	45,2	50,9	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	3.046	2.596	+ 17,3
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	9.293	7.605	+ 22,2

4. Ergebnis je Aktie

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

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

		2. QUARTAL		1. HALBJAHR	
		2024	2023	2024	2023
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. €	3.631	3.791	7.341	8.521
Anteil von Minderheiten	Mio. €	361	402	642	784
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	158	140	321	278
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	3.112	3.250	6.378	7.459
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.832	1.913	3.747	4.384
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.280	1.337	2.631	3.076
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	6,21	6,48	12,70	14,86
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	6,21	6,48	12,76	14,92

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI 2024

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2024	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.06.2024
Immaterielle Vermögenswerte	89.109	5.509	-398	3.826	91.189
Sachanlagen	66.880	6.649	757	5.198	67.574
Vermietete Vermögenswerte	64.094	18.043	8.788	5.711	67.639

6. Vorräte

Mio. €	30.06.2024	31.12.2023
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.513	9.787
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	7.062	5.005
Fertige Erzeugnisse, Waren	35.947	30.994
Kurzfristiges Vermietvermögen	6.601	6.183
Geleistete Anzahlungen	1.978	1.649
Sicherungsgeschäfte Vorräte	2	-16
	61.102	53.601

Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betragen 793 Mio. € (Vorjahr: 621 Mio. €). Wesentliche Zuschreibungen waren nicht vorzunehmen.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.06.2024	31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23.192	21.849
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	30.845	27.401
	54.037	49.250

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2024 mit 439 Mio. € (Vorjahr: 313 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 Mai 2024 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande (Emittentin) im Jahr 2018 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 6 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.250 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 27. Juni 2024 erfolgt.

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

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2024	31.12.2023
Anleihen und Schuldverschreibungen	101.659	97.166
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.697	15.288
Einlagengeschäft	3.861	3.238
Leasingverbindlichkeiten	5.607	5.381
Übrige Finanzschulden	1.179	1.250
	128.002	122.323

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2024	31.12.2023
Anleihen und Schuldverschreibungen	52.520	46.718
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	24.304	25.769
Einlagengeschäft	50.237	35.589
Leasingverbindlichkeiten	1.194	1.112
Übrige Finanzschulden	913	1.288
	129.168	110.476

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 2023 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

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

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

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

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

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

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

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 30. JUNI 2024

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 30.06.2024
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	10.348	10.348
Sonstige Beteiligungen	1.087	-	-	-	3.583	4.670
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	58	53.323	53.990	-	43.772	97.153
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.328	6.247	6.266	2.993	-	12.568
Ertragsteuerforderungen	-	95	95	-	442	537
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	23.192	23.192	-	-	23.192
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	20	46.104	46.104	-	21.417	67.541
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.540	14.856	14.856	2.095	-	18.491
Ertragsteuerforderungen	-	-92	-92	-	2.192	2.099
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.588	853	853	-	-	27.442
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	50.391	50.391	-	-	50.391
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	6	6	-	-	6
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	-	122.395	122.362	-	5.607	128.002
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.107	2.140	2.137	2.851	-	6.099
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	-	127.974	127.974	-	1.194	129.168
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	31.580	31.580	-	-	31.580
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.068	11.725	11.725	1.754	-	14.547
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	22	22	-	669	691
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	0	0	-	5	6

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET		ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2023
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte							
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	-	12.239	12.239
Sonstige Beteiligungen	1.150	-	-	-	-	3.281	4.431
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89	53.066	53.389	-	-	41.318	94.474
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.007	5.847	5.923	-	2.903	-	11.757
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	-	-	437	437
Kurzfristige Vermögenswerte							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	21.849	21.849	-	-	0	21.849
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	45.335	45.335	-	-	21.028	66.381
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.927	13.517	13.517	1.509	-	-	16.953
Ertragsteuerforderungen	-	8	8	-	-	1.641	1.649
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.450	322	322	-	-	-	26.772
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	43.449	43.449	-	-	-	43.449
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	76	76	-	-	114	190
Langfristige Schulden							
Finanzschulden	-	116.941	116.782	-	-	5.381	122.323
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.641	2.287	2.269	3.040	-	-	6.968
Kurzfristige Schulden							
Finanzschulden	-	109.363	109.363	-	-	1.112	110.476
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	30.901	30.901	-	-	-	30.901
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.294	11.356	11.356	1.372	-	-	14.022
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	18	18	-	-	537	556
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	15	15	-	-	16	31

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 65,2 Mrd. € (Vorjahr: 62,3 Mrd. €) und einen Fair Value von 65,1 Mrd. € (Vorjahr: 62,2 Mrd. €).

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	30.06.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	1.087	385	-	701
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	58	-	-	58
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.328	-	880	2.448
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	-	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	20	-	-	20
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.540	-	1.280	259
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.588	26.486	103	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.107	-	814	293
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.068	-	982	86

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	1.150	697	0	452
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89	-	-	89
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.007	-	2.161	846
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	-	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	-	-	19
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.927	-	1.599	328
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.450	26.367	83	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.641	-	1.443	198
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.294	-	1.255	39

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	30.06.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.993	-	2.893	99
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.095	-	2.095	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.851	-	2.740	111
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.754	-	1.754	-

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.903	-	2.903	-
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.509	-	1.509	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	3.040	-	3.040	-
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.372	-	1.372	-

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 Waretermingeschäfte 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 01.01.2024	1.734	237
Währungsänderungen	13	2
Änderung Konsolidierungskreis	7	-
Gesamtergebnis	-207	255
erfolgswirksam	-214	255
erfolgsneutral	7	-
Zugänge (Zukäufe)	2.166	-
Realisierungen	-53	-12
Umgliederung in Stufe 2	-47	-27
Umgliederung Hedge Accounting	-127	-76
Stand am 30.06.2024	3.486	379
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-214	-255
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-250	-268
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-251	-269
Finanzergebnis	37	12
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	31	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2023	3.181	102
Währungsänderungen	-22	3
Änderung Konsolidierungskreis	0	-
Gesamtergebnis	-685	100
erfolgswirksam	-678	100
erfolgsneutral	-8	-
Zugänge (Zukäufe)	49	-
Realisierungen	-249	-
Umgliederung in Stufe 2	-203	-22
Umgliederung Hedge Accounting	-	-
Stand am 30.06.2023	2.071	182
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-678	-100
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-679	-100
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-579	-88
Finanzergebnis	1	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	0	-

ENTWICKLUNG DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehung	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehung
Stand am 01.01.2024	-	-
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	4	35
erfolgswirksam	0	1
erfolgsneutral	4	34
Umgliederung nicht Hedge Accounting	127	76
Umgliederung in Stufe 2	-32	-
Stand am 30.06.2024	99	111

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 30. Juni 2024 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 49 Mio. € (Vorjahr: 233 Mio. €) und das Eigenkapital um 126 Mio. € (Vorjahr: - Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

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 2024 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. Juni 2024 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 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 2024 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 427 Mio. € (Vorjahr: 452 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2024 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 462 Mio. € (Vorjahr: 483 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. Juni 2024 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 19 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. Juni 2024 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 18 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2024 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 11 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2024 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 11 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. Juni 2024 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 25 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 26 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 25 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 26 Mio. € (Vorjahr: 5 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. €	30.06.2024	30.06.2023
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	50.391	37.129
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	6	70
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	50.398	37.199

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2024	2023
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.215	0
Dividendenzahlungen	-5.597	-11.417
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	-8
Aufnahmen von Anleihen	22.328	16.804
Tilgungen von Anleihen	-17.359	-13.991
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	18.262	12.218
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-620	-596
	15.798	3.010

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

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

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

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

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2024

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	106.903	22.131	1.998	27.446	158.478	322	158.800
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	9.895	607	1	1.989	12.491	-12.491	-
Umsatzerlöse	116.798	22.738	1.998	29.435	170.969	-12.168	158.800
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	7.459	2.059	123	1.416	11.058	-1.006	10.052

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2023

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	108.476	21.851	1.874	23.787	155.988	269	156.257
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	11.067	481	0	1.901	13.449	-13.449	-
Umsatzerlöse	119.543	22.331	1.875	25.689	169.437	-13.180	156.257
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	10.827	1.796	206	2.226	15.056	-3.709	11.347

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2024	2023
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	11.058	15.056
Nicht zugeordnete Bereiche	11	70
Konzernfinanzierung	-19	-5
Konsolidierung/Holdingfunktion	-997	-3.775
Operatives Ergebnis	10.052	11.347
Finanzergebnis	115	552
Konzernergebnis vor Steuern	10.167	11.898

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

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

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

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. HALBJAHR		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. HALBJAHR	
	2024	2023	2024	2023
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	1	0	0
Aufsichtsräte	2	1	3	2
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	588	795	1.121	954
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	8.649	7.132	679	609
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	171	199	1.355	1.485
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	3	8	2	2

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.06.2024	31.12.2023	30.06.2024	31.12.2023
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	0	0	0
Aufsichtsräte	0	0	215	187
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	2.023	1.780	2.387	2.332
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	17.120	15.687	4.602	4.864
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	833	775	9.291	8.647
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	1	1

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 930 Mio. € (Vorjahr: 1.091 Mio. €) nicht enthalten. Weiterhin beinhalten die Tabellen ebenfalls nicht die an die Porsche SE gezahlten Dividenden in Höhe von 1.703 Mio. € (Vorjahr: 1.415 Mio. €) sowie die an das Land Niedersachsen gezahlte Dividende in Höhe von 531 Mio. € (Vorjahr: 1.638 Mio. €).

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 12.133 Mio. € (31. Dezember 2023: 12.068 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.473 Mio. € (31. Dezember 2023: 3.234 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 1.433 Mio. € (31. Dezember 2023: 1.266 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 214 Mio. € (31. Dezember 2023: 199 Mio. €).

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 28 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €) wertberichtigt wurden. Im ersten Halbjahr 2024 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 10 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 143 Mio. € (31. Dezember 2023: 150 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat von Januar bis Juni 2024 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 468 Mio. € (Vorjahr: 490 Mio. €) getätigt.

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

Neben den Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen mit Unternehmen der Northvolt Gruppe.

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

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage in Brasilien, die rund 67 Tsd. Amaroq-Fahrzeuge betrifft, wies der Superior Court of Justice im April 2024 die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurück. Ende April legte die Klägerin eine einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) gegen diese Entscheidung beim Superior Court of Justice ein.

In Italien unterzeichneten die Parteien im Mai 2024 in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo zur vollständigen Streitbeilegung einen Vergleich für rund 60 Tsd. Kunden, die zwischen 2009 und 2015 ein von der Dieseldiematik betroffenes Volkswagen, Audi, Škoda oder SEAT-Fahrzeug mit dem Motortyp EA 189 gekauft und sich wirksam zur Sammelklage angemeldet hatten. Beide Seiten verzichteten auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen die im Vorjahr gefällte zweitinstanzliche Entscheidung des Berufungsgerichts Venedig. Das Verfahren ist damit beendet. Für den Vergleich und dessen Abwicklung wurden Rückstellungen in Höhe von rund 50 Mio. € gebildet.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im März 2024 erklärte die Volkswagen Group of America Finance, LLC (VWGoAF) gegenüber der US-Börsenaufsicht (SEC – United States Securities and Exchange Commission), ohne dabei die Behauptungen der SEC aus der im September 2020 eingereichten geänderten Klage zuzugeben oder zu bestreiten, ihre Zustimmung zu einem abschließenden gerichtlichen Urteil, das unter anderem eine Zahlung in Höhe von rund 49 Mio. USD vorsieht. Nachfolgend reichten die SEC und die VWGoAF beim US District Court des Northern District von Kalifornien einen Antrag auf Erlass eines abschließenden Urteils hinsichtlich der VWGoAF ein, das die von der SEC geltend gemachten Ansprüche gegen die VWGoAF vollständig erledigt. Im April 2024 gab das Gericht diesem Antrag statt und erließ ein abschließendes Urteil in Bezug auf die VWGoAF. Alle gegen die Volkswagen AG und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG geltend gemachten Ansprüche wies das Gericht rechtskräftig ab. Dementsprechend sind die von der SEC gegen alle Beklagten in diesem Verfahren geltend gemachten Ansprüche vollständig erledigt.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldiematik weltweit (exklusive USA/Kanada) geltend gemachten Ansprüche in Form von Anlegerklagen, gerichtlichen Mahn- und Güteanträgen sowie Anspruchsanmeldungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) reduzierten sich im Berichtszeitraum infolge einer Klageabweisung und einer Klagerücknahme auf circa 8,7 Mrd. €. Damit wurden seit Beginn der Verfahren Anlegerklagen in Höhe von über 1 Mrd. € zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen.

WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

In Brasilien legte der brasilianische Händlerverband Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen (Assobrav) Rechtsmittel gegen das erstinstanzliche Urteil aus Januar 2024 ein, mit dem die Klage in vollem Umfang abgewiesen worden war. Assobrav und einzelne Händler in Brasilien hatten im Dezember 2023 Volkswagen do Brasil im Zusammenhang mit einer vom Staat Brasilien an Volkswagen do Brasil erfolgten Rückzahlung wegen der verfassungsrechtlich für unzulässig erachteten Doppelbesteuerung von Fahrzeugen verklagt. Die Kläger verlangen von Volkswagen do Brasil, mindestens teilweise an der Rückzahlung beteiligt zu werden.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkte sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden wurden den Herstellern nicht vorgeworfen. Im Volkswagen Konzern wurde aus öffentlichen Quellen zur Kenntnis genommen, dass die brasilianische Wettbewerbsbehörde Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) ein Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG wegen des Vorwurfs eines unzulässigen Informationsaustauschs möglicherweise auf der Grundlage des EU-Sachverhalts eröffnet hat. Im Konzern liegen bisher keine Zustellungen oder näheren Informationen vor.

Im Berichtszeitraum durchsuchte die koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC die VW Group Korea. Dies geschah im Zusammenhang mit dem bereits von der Europäischen Kommission und der englischen Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) seit 2022 untersuchten 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 zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Auch die chinesische Wettbewerbsbehörde stellte der Volkswagen AG im Juni 2024 in dieser Angelegenheit ein Auskunftsersuchen zu.

In dem von Greenpeace begleiteten Verfahren in Braunschweig wies das Oberlandesgericht Braunschweig im Juni 2024 die Berufung der Kläger zurück und bestätigte die im Februar 2023 erfolgte Abweisung der Klage durch das Landgericht Braunschweig. Die Kläger hatten in der Klage beantragt, die Volkswagen AG dazu zu verpflichten, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich sollte Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden.

In Russland hat das Gericht der ersten Instanz im verbliebenen Klageverfahren über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB die Volkswagen AG im Juli 2024 zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB verurteilt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig, die Volkswagen AG wird Berufung einlegen und sich weiter verteidigen.

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 weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten 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 2024 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2023 keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Konzernabschluss 2023 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich zum 30. Juni 2024 keine wesentlichen Veränderungen.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2023 um 2,7 Mrd. € erhöht und belaufen sich zum 30. Juni 2024 auf 40,9 Mrd. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung des Bestellobligos für Sachanlagen und Dienstleistungen.

18. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 9. Juli 2024 hat der Vorstand der AUDI BRUSSELS S.A./N.V., Brüssel/Belgien (Audi Brussels) vor dem Hintergrund der Nachfrageentwicklung für die in Brüssel gefertigte Audi Q8 e-tron Modellfamilie einen Informations- und Konsultationsprozess nach belgischem Recht für die Restrukturierung des Standorts eröffnet. In diesem Prozess berät der Vorstand von Audi Brussels mit den zuständigen Sozialpartnern über Lösungsalternativen. Am Ende dieses Prozesses kann unter anderem auch die Einstellung des Betriebs erfolgen. Die infolge der alternativen Nutzung oder einer Werkschließung erwarteten Restrukturierungsaufwendungen von aktuell geschätzt 1,3 Mrd. € belasten größtenteils im zweiten Halbjahr 2024 das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns. Die Aufwendungen setzen sich unter anderem aus vorgezogenen Abschreibungen, Kosten aus einer geänderten Produktionsfahrweise, Rechts- und Beratungskosten und mitarbeiterbezogenen Aufwendungen zusammen.

Wolfsburg, 30. Juli 2024

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, 30. Juli 2024

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 2024 bis 30. Juni 2024, 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, 31. Juli 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Hybridanleihe

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

Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)

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

Plug-in-Hybrid

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

Aktivierungsquote

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

Bruttomarge

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

Eigenkapitalquote

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

Investitionsquote

Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile ergibt sich aus der Addition der Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) mit der Sachinvestitionsquote: Die 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. 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.

Netto-Cashflow

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

Nettoliquidität

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

Operatives Ergebnis

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

Operative Umsatzrendite

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

Umsatzrendite vor Steuern

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

Impressum

Herausgeber

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

Investor Relations

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
E-Mail: ir@volkswagen.de
Internet: www.volkswagen-group.com

Finanzkalender

→ 30. Oktober 2024

Zwischenbericht Januar – September 2024

