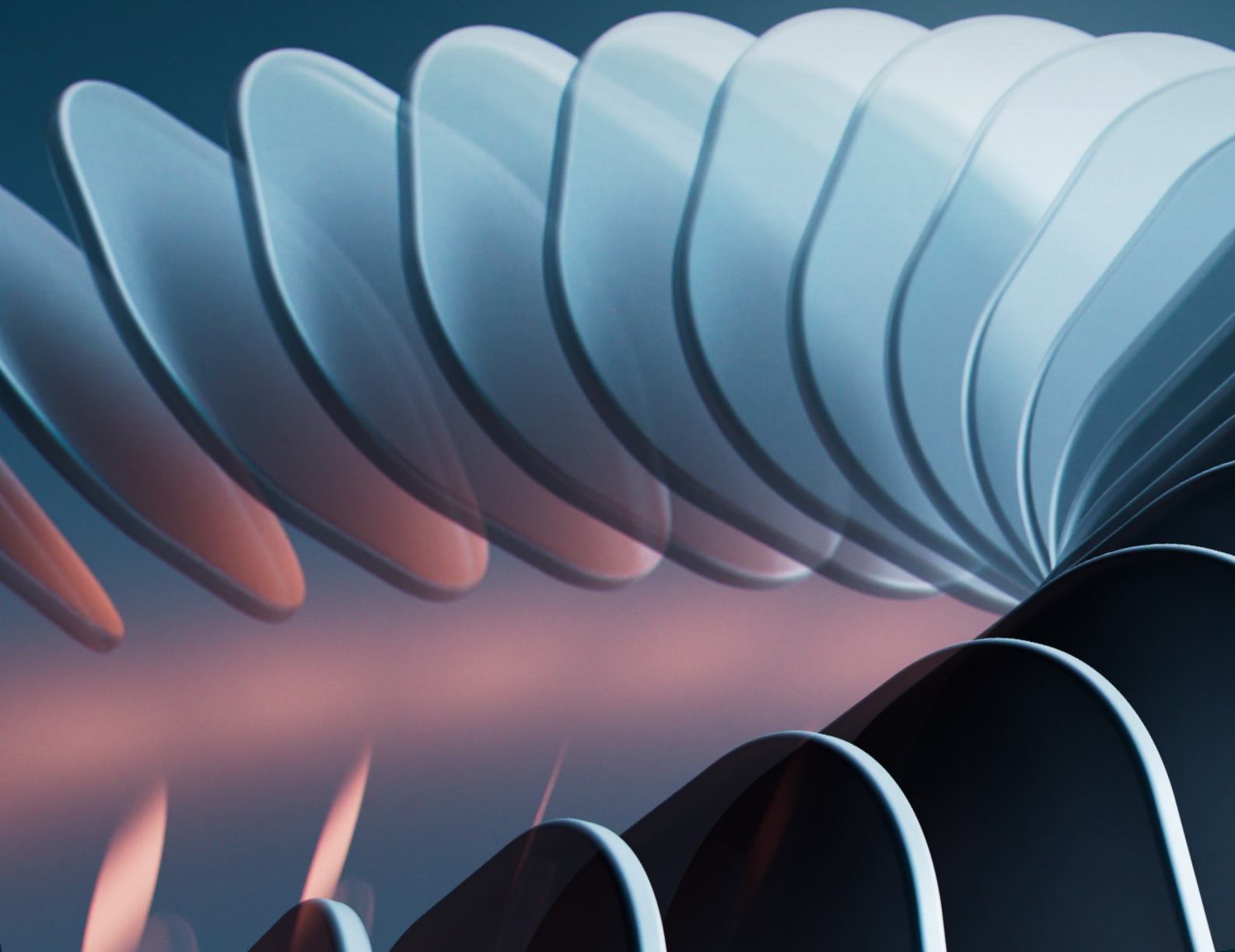
VOLKSWAGEN GROUP

HALBJAHRES-FINANZBERICHT

JANUAR – JUNI 2026



1 Aktuelles

1 Wesentliche Zahlen

2 Wesentliche Fakten

3 Zwischenlagebericht

3 Geschäftsverlauf

15 Volkswagen Aktie

17 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

29 Ausblick

31 Markengruppen und Geschäftsfelder

35 Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

35 Gewinn- und Verlustrechnung

36 Gesamtergebnisrechnung

39 Bilanz

40 Eigenkapitalentwicklung

41 Kapitalflussrechnung

42 Anhang

65 Versicherung der gesetzlichen Vertreter

66 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

Der Konzernabschluss der Volkswagen AG wurde gemäß den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards erstellt. Ebenso wurden Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuches und des deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigt. Sofern nicht anders spezifiziert, bildet dies die Basis für die Erläuterungen von Finanzzahlen in diesem Bericht.

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.

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, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe 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 2025 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. Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zu Vielfalt und Chancengleichheit, sodass in diesem Bericht geschlechterneutrale Formulierungen verwendet werden. Ausnahmen, zum Beispiel bei Komposita, verzichten im Interesse der besseren Lesbarkeit auf die verschiedenen Anspracheformen, sei es divers oder weiblich. Alle Formulierungen sprechen ausdrücklich alle Geschlechter und Geschlechteridentitäten gleichermaßen an.

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



Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN[1]

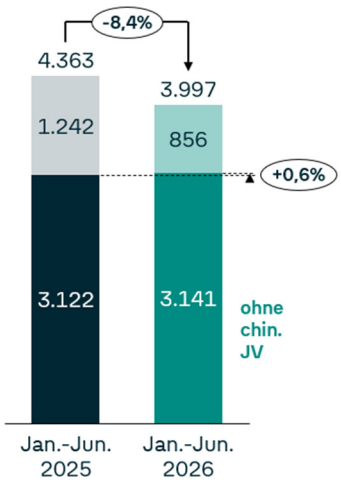
Auslieferungen an Kunden

in Tsd. Fahrzeuge



Absatz

in Tsd. Fahrzeuge



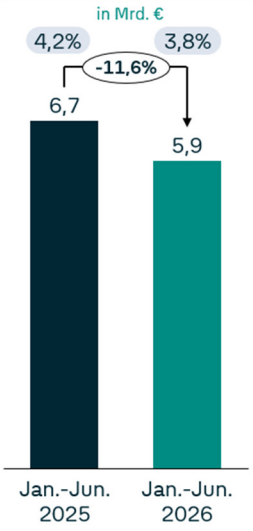
Umsatzerlöse

in Mrd. €



Operatives Ergebnis & Operative Umsatzrendite

in Mrd. €



KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Investitionsquote

in %



Netto-Cashflow

in Mrd. €



Nettoliquidität

in Mrd. €



1 Die Mengendaten umfassen auch die nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (chin. JV); die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Wesentliche Fakten

- **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures im ersten Halbjahr 2026 mit 4,1 Mio. Fahrzeugen um 6,3 % unter dem Wert des Vorjahres; rückläufige Entwicklung in Nordamerika und Asien-Pazifik, Zuwächse in Europa und Südamerika**
- **Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden in einem gesunkenen Gesamtmarkt mit 438 (466) Tsd. Einheiten (– 5,8 %) unter Vorjahr; Anteil an den Auslieferungen des Konzerns bei 10,6 (10,6) %**
- **Umsatzerlöse des Konzerns mit 158,1 (158,4) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres**
- **Operatives Ergebnis mit 5,9 (6,7) Mrd. € rückläufig; darin enthalten sind Aufwendungen von rund 0,5 Mrd. € im Zusammenhang mit der Anpassung der Produktionsstrategie der Marke Volkswagen Pkw in den USA, die zur Einstellung der US-Produktion des ID.4 Mitte April 2026 führte, sowie negative Mixeffekte**
- **Ergebnis vor Steuern geht auf 4,8 (6,4) Mrd. € zurück; Ergebnis nach Steuern sinkt um 1,4 Mrd. € auf 3,1 Mrd. €**
- **Netto-Cashflow des Automobilbereichs beträgt 3,2 (– 1,4) Mrd. €; Investitionsquote im Konzernbereich Automobile liegt bei 10,6 (11,4) %**
- **Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile mit 32,7 Mrd. € auf robustem solidem Niveau; Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Volkswagen AG, Porsche AG und TRATON SE in Höhe von 2,7 Mrd. € im Juni**

Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2026 setzte die Weltwirtschaft insgesamt ihren Wachstumskurs fort, allerdings mit einer geringeren Dynamik als im Vorjahreszeitraum. Das Wachstum fiel sowohl bei der Gruppe der fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern im Durchschnitt niedriger aus. Geopolitische und geoökonomische Unsicherheiten, insbesondere im Zusammenhang mit der Ende Februar einsetzenden Eskalation im Nahen Osten, dämpften die Stimmung unter den Marktteilnehmern. In diesem Zusammenhang erhöhten sich die Preise unter anderem für Rohöl im Verlauf des ersten Halbjahres zeitweise deutlich.

Die Wirtschaft in Westeuropa entwickelte sich in den ersten sechs Monaten dieses Jahres insgesamt positiv, ihr Wachstum lag jedoch unterhalb des Vorjahresniveaus. Die Europäische Zentralbank erhöhte den Leitzinssatz im Berichtszeitraum aufgrund wieder steigender Konsumentenpreise.

Deutschland verzeichnete in den ersten zwei Quartalen dieses Jahres ein leicht positives Wirtschaftswachstum, welches – wie auch die saisonbereinigte Arbeitslosenquote – im Durchschnitt etwa auf dem Niveau der Vergleichsperiode des Vorjahres lag. Die Inflationsrate stieg im Verlauf des ersten Halbjahres 2026 vor allem infolge der Energiepreisentwicklung und erreichte einen etwas höheren Wert als im Vergleichszeitraum 2025.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wuchsen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2026 insgesamt mit einer etwas geringeren Dynamik.

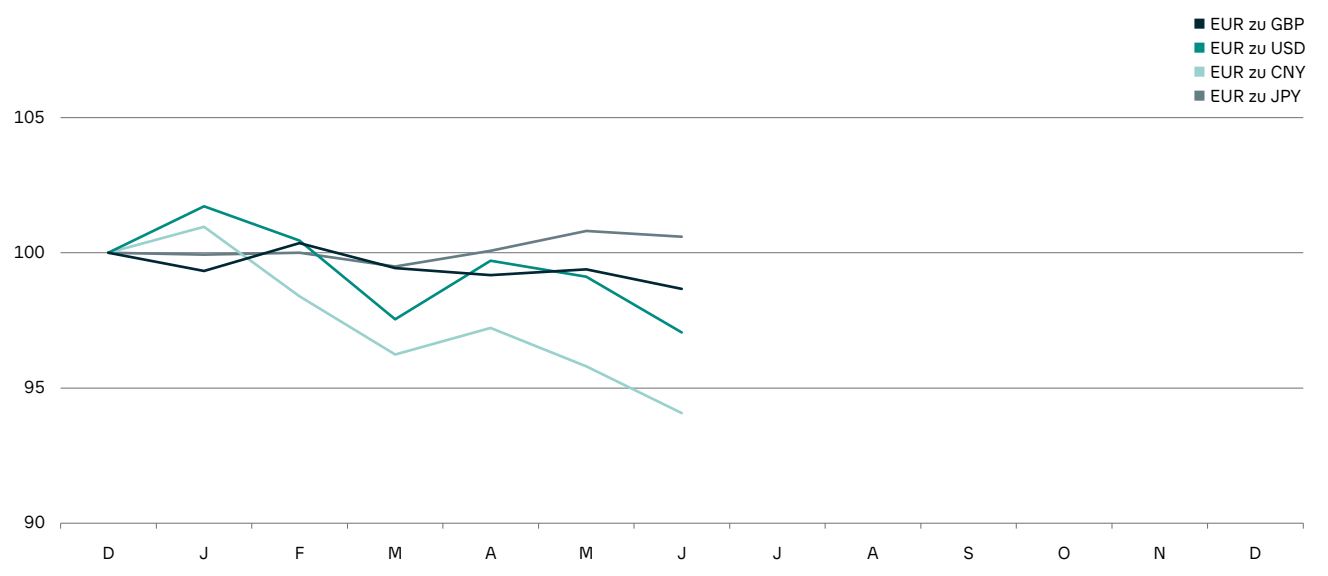
Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich von Januar bis Juni 2026 mit einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum etwas dynamischeren Wachstumsrate. Vor dem Hintergrund der ungewissen Auswirkungen der geo- und wirtschaftspolitischen Maßnahmen der US-Regierung führte die US-Notenbank ihren seit September 2025 andauernden Lockerungskurs im Berichtszeitraum nicht weiter fort.

In Brasilien wuchs die Wirtschaftsleistung mit einer niedrigeren Dynamik als in den ersten beiden Quartalen des Vorjahres.

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung lag über dem weltweiten Durchschnitt, aber unterhalb des Vergleichswerts im Vorjahreszeitraum.

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2025 BIS JUNI 2026

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2025 = 100



ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis Juni 2026 bewegte sich das weltweite Pkw-Marktvolumen leicht unter dem Niveau des Vorjahres, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Regionen. Während das Marktvolumen in Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Südamerika und Afrika anstieg, waren Nordamerika, Asien-Pazifik – getrieben durch die Entwicklung in China – und Nahost rückläufig. Der Markt für vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) nahm im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu, der Anteil am zugrunde gelegten Gesamtmarktvolumen belief sich auf 15,9 (14,7) %.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen bewegte sich von Januar bis Juni 2026 leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

In Westeuropa übertraf die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in den ersten sechs Monaten 2026 spürbar den Wert des Vorjahres. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region fiel dabei unterschiedlich aus: Während Großbritannien, Italien und Spanien spürbar wuchsen, erreichte das Marktvolumen in Frankreich die Größenordnung des Vorjahres.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa lag im Berichtszeitraum leicht über dem Vergleichswert von 2025.

Von Januar bis Juni 2026 übertraf die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland spürbar das Niveau des Vorjahres, wobei die Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen sehr stark zunahm. Die Nachfrage nach Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben entwickelte sich hingegen rückläufig.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland blieb im ersten Halbjahr 2026 auf dem Niveau des Vorjahres.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Dabei bewegte sich die Zahl der Verkäufe in Polen und Tschechien ebenfalls spürbar über dem Wert des Vorjahres.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa erreichte von Januar bis Juni 2026 das Niveau des Vorjahres.

In der Region Nordamerika sanken die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) leicht unter den Vorjahreswert. Das Marktvolumen in den USA unterschritt in den ersten sechs Monaten 2026 vor dem Hintergrund der ab April 2025 angehobenen Importzölle und infolge des Auslaufens der staatlichen Förderung von Elektrofahrzeugen zum 30. September 2025 leicht das Niveau des Vorjahreszeitraums, während die Nachfrage nach batterieelektrischen Fahrzeugen stark nachgab. Kanada verfehlte den Vorjahreswert ebenfalls leicht, während Mexiko spürbar über dem Vorjahr lag.

In der Region Südamerika übertraf das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im ersten Halbjahr 2026 deutlich den Wert des Vergleichszeitraums. Dabei erhöhte sich in Brasilien die Zahl der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr stark, während das Marktvolumen in Argentinien deutlich zurück ging.

In der Region Asien-Pazifik bewegte sich das Pkw-Marktvolumen von Januar bis Juni 2026 spürbar unter dem Niveau des Vorjahres. Auf dem chinesischen Pkw-Markt sank die Zahl der Neuzulassungen deutlich im Vergleich zum Vorjahr aufgrund des anhaltend schwachen Konsumklimas, des erwarteten Auslaufs staatlicher Fördermaßnahmen für den Automobilmarkt sowie gestiegener Kraftstoffpreise. Der indische Markt lag deutlich über dem Vorjahresvolumen. In Japan lag das Marktvolumen auf dem Niveau des Vorjahres.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik bewegte sich im Berichtszeitraum leicht unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, unterschritt das Zulassungsvolumen spürbar das Niveau des Vorjahres.

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

	MARKTVOLUMEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2026	2025	(%)
Pkw-Märkte			
Westeuropa	**6.498.976**	**6.138.903**	**+5,9**
davon: Deutschland	1.484.824	1.402.789	+5,8
Frankreich	857.187	842.212	+1,8
Großbritannien	1.137.086	1.041.384	+9,2
Italien	942.808	860.643	+9,5
Spanien	681.073	641.481	+6,2
Zentral- und Osteuropa	**1.186.977**	**1.084.042**	**+9,5**
davon: Tschechische Republik	129.810	122.639	+5,8
Polen	313.054	286.184	+9,4
Übrige Märkte	**1.998.295**	**2.377.089**	**-15,9**
davon: Türkei	440.234	488.003	-9,8
Südafrika	224.283	196.798	+14,0
Nordamerika	**9.610.540**	**9.834.612**	**-2,3**
davon: USA	7.924.428	8.143.487	-2,7
Kanada	931.496	974.826	-4,4
Mexiko	754.616	716.299	+5,3
Südamerika	**2.320.947**	**1.991.646**	**+16,5**
davon: Brasilien	1.361.148	1.132.701	+20,2
Argentinien	276.277	309.425	-10,7
Asien-Pazifik	**16.603.498**	**18.260.704**	**-9,1**
davon: China	8.912.647	11.125.756	-19,9
Indien	2.526.574	2.146.403	17,7
Japan	1.988.506	1.988.321	0,0
Welt	**38.219.233**	**39.686.996**	**-3,7**
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs)[1]	6.100.459	5.842.095	+4,4
Märkte für leichte Nutzfahrzeuge			
Westeuropa	**833.808**	**815.004**	**+2,3**
davon: Deutschland	132.630	132.767	-0,1
Zentral- und Osteuropa	**129.761**	**130.144**	**-0,3**
Asien-Pazifik	**2.401.276**	**2.473.190**	**-2,9**
davon: China	1.162.122	1.290.500	-9,9
Welt	**3.754.963**	**3.843.012**	**-2,3**

1 Wesentliche Märkte, für einzelne (kleinere) Märkte liegen noch keine Daten vor.

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 bewegten sich die Lkw-Märkte leicht über dem Vorjahresniveau.

Die Lkw-Neuzulassungen in den 27 EU-Staaten zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27 + 3) übertrafen in den ersten sechs Monaten 2026 das Niveau des Vorjahres spürbar. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, lagen die Neuzulassungen leicht über dem Vorjahr. In Großbritannien war die Nachfrage spürbar niedriger als im Vorjahr, in Frankreich auf Vorjahresniveau. 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) blieben die Neuzulassungen deutlich unter dem Vorjahreswert. In Südamerika sank der Lkw-Markt gegenüber dem Vorjahr leicht. Die Nachfrage in Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, lag deutlich unter dem Wert des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag in den ersten sechs Monaten 2026 spürbar über dem Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres. In den Märkten der EU27 + 3 übertraf die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode das Vorjahresniveau stark, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. In Nordamerika übertraf die Nachfrage nach Bussen das Niveau des Vorjahres spürbar. Das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada verzeichnete dabei einen starken Anstieg. In Mexiko hingegen ging die Nachfrage nach Bussen stark gegenüber dem Vorjahreswert zurück. In Südamerika sank die Nachfrage spürbar unter das Vorjahresniveau, insbesondere durch den deutlichen Marktrückgang in Brasilien.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im ersten Halbjahr 2026 wurden automobile Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt. Trotz eines insbesondere im zweiten Quartal erhöhten Zinsniveaus blieb die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten robust.

Der europäische Pkw-Markt übertraf im Berichtszeitraum den Vergleichswert des Vorjahres. Der Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten lag leicht über dem Vorjahreswert, vor allem im Neuwagengeschäft. Ebenso konnte eine positive Entwicklung beim Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verzeichnet werden.

In Deutschland hat sich der Markt für automobile Finanzdienstleistungen im Zeitraum Januar bis Juni 2026 unter weiterhin anspruchsvollen Rahmenbedingungen positiv entwickelt. Hohe Fahrzeugpreise und ein verändertes Konsumverhalten dämpften die Fahrzeugnachfrage, jedoch hatten Finanzierungsmodelle eine hohe Relevanz für den Absatz. Der Strukturwandel weg vom klassischen Kredit hin zu Leasing, flexiblen Modellen und integrierten Services setzte sich fort.

Das leasingbasierte Flottengeschäft in der Türkei war im Berichtszeitraum nach wie vor herausfordernd. Zunehmend wirkten sich auch die anhaltenden Spannungen in Nahost negativ auf das Kreditgeschäft aus. Die Nachfrage im Versicherungsgeschäft war stabil.

In Südafrika entwickelte sich der Fahrzeugmarkt im ersten Halbjahr 2026 positiv. Entsprechend blieb auch das Volumen der Finanzierungskäufe auf einem stabilen Niveau, trotz anhaltend hoher Finanzierungskosten. Gebrauchtfahrzeuge waren, nicht zuletzt wegen hoher Preise bei Neufahrzeugen, weiterhin gefragt.

In Nordamerika waren die ersten sechs Monate dieses Jahres durch einen anhaltenden makroökonomischen Druck und Unsicherheiten geprägt. In den USA erreichten die Volumina bei Leasing- und Finanzierungsverträgen sowie bei Versicherungs- und After-Sales-Verträge annähernd das Niveau des Vorjahres. In Kanada war die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen niedriger als im Vorjahreszeitraum, während sie in Mexiko trotz steigendem Wettbewerbsdruck den Vergleichswert übertraf.

In der Region Südamerika stieg die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen im ersten Halbjahr 2026. In Brasilien verbuchte der Finanzdienstleistungsmarkt den Höchststand der letzten zehn Jahre, obwohl auch die Zinsen einen historischen Höchstwert erreichten. In Argentinien konnten sich die Abschlüsse von Finanzdienstleistungsverträgen in einem sich stabilisierenden makroökonomischen Umfeld und trotz politischer Unsicherheiten verbessern.

In China waren die Fahrzeugverkäufe im Zeitraum Januar bis Juni 2026 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum rückläufig; der Markt war im Wesentlichen von einem anhaltenden Verkaufsdruck, einer zunehmenden Abhängigkeit von Finanzierungsprodukten zur Stützung der Nachfrage sowie einer aktiveren Regulierung, insbesondere bei Elektrofahrzeugen, geprägt. Der Finanzierungsanteil stieg, auch durch intensiven Wettbewerb lokaler Banken. Der japanische Finanzdienstleistungsmarkt zeigte sich im Berichtszeitraum im Übergang zu einem normalisierten Zins- und Regulierungsumfeld stabil. Auch die Kreditvergabe blieb robust. Die Digitalisierung, KI-basierte Prozesse und strengere Governance-Anforderungen prägten weiterhin das Marktumfeld.

In den ersten sechs Monaten 2026 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft im Segment Nutzfahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau, im Wesentlichen getrieben durch Volumenwachstum.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Im ersten Halbjahr 2026 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 4.125.683 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 6,3 % oder 279.705 Einheiten weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dabei verzeichnete das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge einen spürbaren Rückgang der Verkaufszahlen, während sie im Segment Nutzfahrzeuge in der Größenordnung des Vorjahres lagen.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI[1]

	2026	2025	%
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	3.974.199	4.252.252	– 6,5
Nutzfahrzeuge	151.484	153.136	– 1,1
Gesamt	**4.125.683**	**4.405.388**	**– 6,3**
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs)	438.463	465.573	– 5,8
Fahrzeuge mit Hybridantrieb (PHEV/EREV)	245.507	192.668	+ 27,4

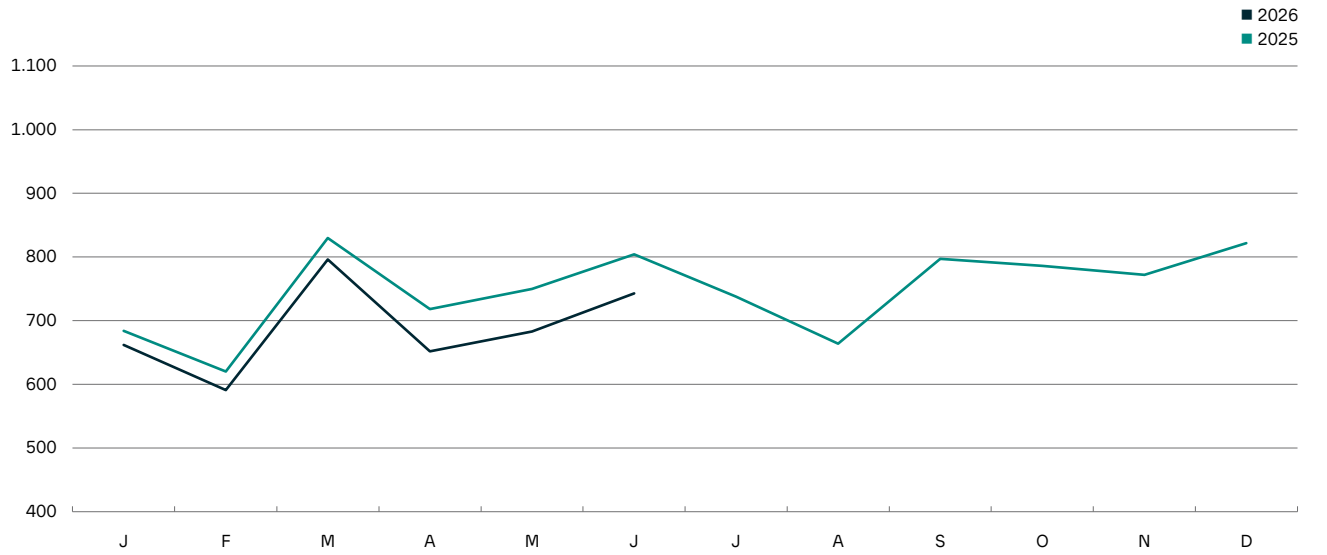
1 Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Weltweit übergaben wir im Berichtszeitraum auf einem leicht wachsenden BEV-Gesamtmarkt 438.463 vollelektrische Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an Kunden. Das waren 27.110 Einheiten beziehungsweise 5,8 % weniger als im Vorjahr. Der spürbare Anstieg der Nachfrage in Europa konnte dabei die Rückgänge insbesondere in den Regionen Nordamerika und Asien-Pazifik nicht kompensieren. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich auf 10,6 (10,6) %. Die Zahl der Auslieferungen unserer Fahrzeuge mit Hybridantrieb nahm auf 245.507 Einheiten (+ 27,4 %) zu. Insgesamt erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um 3,9 %, so dass ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns auf 16,6 (14,9) % wuchs. Zu den volumenstärksten vollelektrischen Fahrzeugen der Konzernmarken gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Elroq und Škoda Enyaq, CUPRA Born und CUPRA Tavascan, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q4 e-tron und Q6 e-tron der Marke Audi sowie Porsche Macan.

Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie auf die Auslieferungen des Segments Nutzfahrzeuge getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Pkw-Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten, dazu gehören Europa und übrige Märkte, Nord- und Südamerika sowie Asien-Pazifik.

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern lag in den ersten sechs Monaten 2026 in einem herausfordernden Marktumfeld – insbesondere aufgrund des deutlich rückläufigen Pkw-Gesamtmarkts in China – bei 3.974.199 Einheiten. Das waren 6,5 % beziehungsweise 278.053 Fahrzeuge weniger als im Vorjahreszeitraum. Während Škoda und Volkswagen Nutzfahrzeuge mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten Volkswagen Pkw, SEAT/CUPRA, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche ihre jeweiligen Vorjahreszahlen nicht. In der regionalen Betrachtung verzeichneten wir in Westeuropa, Zentral- und Osteuropa sowie Südamerika eine steigende Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern, die die Rückgänge insbesondere in Nordamerika und Asien-Pazifik nicht vollständig kompensieren konnte. Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem leicht rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 9,9 (10,3) %, bei den BEVs betrug er in den zugrunde gelegten Märkten 6,6 (7,5) %.

Die Tabelle am Ende dieses Abschnitts gibt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an Kunden des Volkswagen Konzerns in den Regionen und den wichtigsten Einzelmärkten. Nachfolgend erläutern wir, wie sich die Verkaufszahlen von Konzernmodellen in diesen Märkten und Regionen entwickelt haben.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In den 27 EU-Staaten zuzüglich Großbritannien, Norwegen, Island und der Schweiz (EU 27+4) stiegen die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an Kunden des Volkswagen Konzerns im ersten Halbjahr 2026 um 3,4 % auf 1.947.474 Einheiten an.

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 1.690.836 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Das waren 2,8 % mehr als im Vorjahr. Der Gesamtmarkt stieg währenddessen spürbar an. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtszeitraum mit 365.727 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) mehr als 80 % der weltweiten Verkäufe vollelektrischer Modelle an Kunden aus. Im Vorjahresvergleich stieg die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Modelle um 8,1 %. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 20,9 (19,9) %. Positiv entwickelten sich in Westeuropa auch die Auftragseingänge für vollelektrische

Modelle aus dem Volkswagen Konzern; sie nahmen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 27,6% zu. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen erreichten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Eine positive Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem die Modelle Tayron der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Elroq, CUPRA Terramar, Transporter von Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie Audi Q3. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Born und Raval der Marke CUPRA sowie der Porsche Cayenne Electric neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 23,7 (24,5)%, bei den BEVs ging er auf 21,7 (27,1)% zurück.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge von Januar bis Juni 2026 um 7,4% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete einen spürbaren Anstieg, wobei die für uns relevanten Märkte mit einer im Vergleich dazu etwas geringeren Dynamik wuchsen. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen wiesen die Modelle Octavia Combi, Kodiaq und Kamiq der Marke Škoda auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa sank auf 21,9 (22,3)%, bei den BEVs belief er sich in den zugrunde gelegten Märkten auf 20,4 (23,3)%.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern auf einem spürbar rückläufigen Pkw-Gesamtmarkt in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 4,1% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Taigo der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem deutlich wachsenden südafrikanischen Markt stieg die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 5,6%. Der Polo Vivo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Deutschland

In Deutschland erhöhte sich die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge von Januar bis Juni 2026 um 2,8% auf 605.876 Einheiten. Der Gesamtmarkt stieg im gleichen Zeitraum spürbar an. Die Zahl der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge stieg im Vergleich zum Vorjahr um 16,4% auf 136.062 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge). Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich auf 21,8 (19,2)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Golf Limousine, Tiguan und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Tayron der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Elroq, SEAT Ateca und Audi A5 Avant eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten acht Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Touran, Multivan/Transporter, Audi A6 und Porsche 911. Der Golf war auch in der ersten sechs Monaten des Jahres 2026 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern im ersten Halbjahr 2026 auf einem leicht rückläufigen Gesamtmarkt um 2,1% auf 416.998 Einheiten. Das Volumen der in dieser Region ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) sank im Vergleich zum Vorjahr um 65,0% auf 12.990 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns reduzierte sich in dieser Region auf 2,9 (8,0)%. Tiguan, Jetta, Atlas und Taos der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtszeitraum wurde unter anderem der Audi Q3 als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns belief sich in dieser Region auf 4,3 (4,3)%, bei den BEVs nahm er auf 2,3 (5,5)% ab.

Auf dem ebenfalls leicht schwächeren US-amerikanischen Markt lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 5,8 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vergleichszeitraum 2025. Der Rückgang war insbesondere auf das herausfordernde Marktumfeld zurückzuführen, das vor allem durch die Zollsituation geprägt war. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in den USA sank im Wesentlichen infolge des Auslaufens der staatlichen Förderung von Elektrofahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr um 68,8% auf 9.762 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge). Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns ging

auf 3,4 (10,0)% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen insgesamt verzeichneten die Modelle Tiguan, Atlas und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

In Kanada stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge von Januar bis Juni 2026 gegenüber dem Vorjahr um 8,8%. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen leichten Rückgang. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen registrierten die Modelle Tiguan, Taos und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko lag die Zahl der an Kunden ausgelieferten Fahrzeuge im Berichtszeitraum um 2,6% über dem Wert des Vorjahres. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem die Modelle Tera der Marke Volkswagen Pkw und CUPRA Terramar.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem deutlich wachsenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge übertraf die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im ersten Halbjahr 2026 mit 294.419 Einheiten den Vorjahreswert um 10,1 %. Polo, T-Cross und Tera der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika belief sich auf 12,7 (13,4)%. In der Region Südamerika befindet sich der Markt für vollelektrische Fahrzeuge noch auf geringem Niveau.

Der Volkswagen Konzern lieferte von Januar bis Juni 2026 auf einem stark wachsenden Markt in Brasilien 20,3% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Polo, T-Cross und Tera der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien sank die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum auf einem deutlich rückläufigen Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 26,6%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Tera und Amarok der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Im ersten Halbjahr 2026 verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik einen Rückgang der Auslieferungen an Kunden um 24,1% auf 1.112.693 Fahrzeuge. Das Pkw-Gesamtmarktvolumen sank im gleichen Zeitraum spürbar. Die Zahl der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) ging in dieser Region im Vergleich zum Vorjahr um 39,7% auf 43.814 Einheiten zurück. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns reduzierte sich hier auf 3,9 (4,9)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Tiguan Allspace, Passat und Sagitar der Marke Volkswagen Pkw. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in der Region Asien-Pazifik ging zurück auf 6,7 (8,0)%, bei den BEVs sank er in den zugrunde gelegten Märkten auf 1,1 (1,9)%.

In China ging der Pkw-Gesamtmarkt von Januar bis Juni 2026 gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück. Der Volkswagen Konzern lieferte dort mit 971.150 Einheiten 26,0 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vergleichszeitraum 2025. Neben der Gesamtmarktentwicklung wirkte weiterhin vor allem die hohe Wettbewerbsintensität belastend. Die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 30.917 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) im Vergleich zum Vorjahr um 47,9% niedriger. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns ging hier auf 3,2 (4,5)% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Tiguan Allspace, Passat und Sagitar der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Jetta VS8 und Audi A5 Sportback einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Bora, ID.UNYX 07, ID.UNYX 08 und ID.ERA 9X der Marke Volkswagen Pkw, Q5L, A6L, A6L e-tron und E7X der Marke Audi sowie Porsche Panamera neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem deutlich wachsenden indischen Pkw-Markt verzeichnete der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten 2026 einen Rückgang der Nachfrage um 1,0% im Vergleich zum Vorjahr. Besonders gefragt unter den Konzernmodellen waren der Kylaq der Marke Škoda und der Virtus der Marke Volkswagen Pkw.

In Japan sank die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge im Berichtszeitraum um 13,1%, während sich der Gesamtmarkt auf dem Vorjahresniveau bewegte. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Cross und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI[1]

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2026	2025	(%)
Europa/Übrige Märkte	**2.150.089**	**2.092.332**	**+2,8**
davon: EU27+4[2]	1.947.474	1.882.680	+3,4
Westeuropa	**1.690.836**	**1.644.430**	**+2,8**
davon: Deutschland	605.876	589.150	+2,8
Frankreich	133.111	131.936	+0,9
Großbritannien	256.037	248.399	+3,1
Italien	154.729	143.469	+7,8
Spanien	160.046	146.988	+8,9
Zentral- und Osteuropa	**277.669**	**258.645**	**+7,4**
davon: Tschechische Republik	66.162	61.777	+7,1
Polen	87.208	79.741	+9,4
Übrige Märkte	**181.584**	**189.257**	**-4,1**
davon: Türkei	89.330	93.101	-4,1
Südafrika	31.794	30.098	+5,6
Nordamerika	**416.998**	**425.843**	**-2,1**
davon: USA	266.444	282.918	-5,8
Kanada	67.901	62.391	+8,8
Mexiko	82.653	80.534	+2,6
Südamerika	**294.419**	**267.324**	**+10,1**
davon: Brasilien	229.122	190.430	+20,3
Argentinien	39.647	53.987	-26,6
Asien-Pazifik	**1.112.693**	**1.466.753**	**-24,1**
davon: China	971.150	1.313.248	-26,0
Indien	54.505	55.083	-1,0
Japan	30.650	35.278	-13,1
Weltweit	**3.974.199**	**4.252.252**	**-6,5**
Volkswagen Pkw	2.067.493	2.320.343	-10,9
Škoda	555.673	509.401	+9,1
SEAT/CUPRA	299.678	302.582	-1,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	192.171	179.447	+7,1
Audi	727.245	783.531	-7,2
Lamborghini	5.422	5.681	-4,6
Bentley	4.211	4.876	-13,6
Porsche	122.306	146.391	-16,5

1 Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.
2 27 EU-Staaten zuzüglich Großbritannien, Norwegen, Island und Schweiz.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis Juni 2026 übergab der Volkswagen Konzern weltweit mit 151.484 Einheiten –1,1% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Davon entfielen 118.552 auf Lkw (–2,3%) und 16.965 auf Busse (+1,5%). Die Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahr spürbar an und beliefen sich auf 15.967 Fahrzeuge (+6,0%). Insgesamt konnte die rückläufige Entwicklung im Bereich Lkw durch den Anstieg im Bereich Bus und in der Transporterbaureihe MAN TGE nicht kompensiert werden.

In den 27 EU-Staaten zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27 +3) stiegen die Verkäufe von Januar bis Juni 2026 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum spürbar um 6,2% auf insgesamt 71.457 Einheiten; davon entfielen 52.390 auf Lkw und 3.601 auf Busse. Der Anstieg der Lkw-Verkäufe ist auf eine verbesserte Marktsituation sowie Ersatzbedarfe nach einer Phase geringer Auftragseingänge im Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Die Zahl der Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE belief sich hier auf 15.466 Fahrzeuge.

Im ersten Halbjahr 2026 stiegen die Auslieferungen an Kunden in Frankreich im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 7.019 Fahrzeuge. Davon entfielen 4.726 Einheiten auf Lkw und 184 Einheiten auf Busse sowie 2.109 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Großbritannien stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahr deutlich um 11,2% auf insgesamt 6.469 Fahrzeuge; davon entfielen 4.531 auf Lkw und 181 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken in den ersten sechs Monaten dieses Jahres um 15,4% auf 30.493 Fahrzeuge, darunter waren 23.855 Lkw und 6.636 Busse. Grund für den deutlichen Rückgang der Lkw-Verkäufe gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres war insbesondere die US-Zollpolitik. Die zuletzt auf dem US-Markt gezeigten Anzeichen einer Belebung der Kundennachfrage zeigen jedoch allmählich eine positive Auswirkung auf die Auslieferungen. In den USA sank die Zahl unserer Auslieferungen aufgrund der hohen Unsicherheit und der Kaufzurückhaltung infolge der Zollpolitik im vergangenen Jahr stark. In Mexiko stiegen die Verkäufe deutlich an.

Die Auslieferungen an Kunden sanken in Südamerika im ersten Halbjahr 2026 auf insgesamt 32.780 Einheiten (–5,7%); davon entfielen 27.499 auf Lkw und 5.266 auf Busse. In Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, gingen die Auslieferungen an Kunden im Berichtszeitraum im Wesentlichen aufgrund der negativen konjunkturellen Entwicklung spürbar zurück auf 26.384 Fahrzeuge. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 21.908 Lkw und 4.476 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 5.604 Fahrzeuge, darunter 4.979 Lkw und 625 Busse – das waren insgesamt 33,8% mehr als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI [1]

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2026	2025	(%)
Europa/Übrige Märkte	82.607	78.137	+5,7
davon: EU27+3	71.457	67.305	+6,2
davon: Deutschland	17.562	18.182	–3,4
Frankreich	7.019	6.706	+4,7
Großbritannien	6.469	5.819	+11,2
Nordamerika	30.493	36.060	–15,4
davon: USA	22.153	28.811	–23,1
Mexiko	4.646	4.162	+11,6
Südamerika	32.780	34.750	–5,7
davon: Brasilien	26.384	27.779	–5,0
Asien-Pazifik	5.604	4.189	+33,8
Weltweit	**151.484**	**153.136**	**–1,1**
Scania	47.230	46.839	+0,8
MAN	50.939	47.024	+8,3
International	29.488	34.510	–14,6
Volkswagen Truck & Bus	23.827	24.763	–3,8

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

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Finanzdienstleistungsaktivitäten der Volkswagen Group Mobility sowie von TRATON Financial Services und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden in den ersten sechs Monaten 2026 stark nachgefragt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft belief sich auf weltweit 5,7 (5,5) Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) konnte im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 40,8 (35,9) % gesteigert werden. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 30. Juni 2026 auf 30,2 (30,0) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte wurden 4,1 (4,0) Mio. Neuverträge unterzeichnet. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtszeitraums mit 21,8 (21,5) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom 31. Dezember 2025. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,9 (7,7) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge ging im Zeitraum Januar bis Juni 2026 volumenbedingt auf 559 (644) Tsd. Kontrakte zurück. Der Vertragsbestand belief sich am 30. Juni 2026 auf 4,2 (4,3) Mio. Einheiten, davon 1,6 (1,6) Mio. Verträge im Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In der Region Südamerika wurden in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 586 (593) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des Berichtszeitraums gegenüber dem 31. Dezember 2025 auf 2,3 (2,2) Mio. Einheiten zu; dabei entfielen 1,0 (0,9) Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Berichtszeitraum stiegen im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse auf 411 (337) Tsd. Einheiten. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende Juni 2026 auf 1,9 (1,9) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,0 (1,0) Mio. Verträge.

ABSATZ

Im ersten Halbjahr 2026 sank der Absatz des Volkswagen Konzerns – definiert als Absatz des Konzernbereichs Automobile – im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 8,4 % auf 3.997.214 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China). Im Ausland verringerte sich das Absatzvolumen um 10,1 % auf 3.378.729 Fahrzeuge. Vor allem in China sowie in Argentinien und in den USA wurden weniger Fahrzeuge abgesetzt, während insbesondere in Brasilien und Kanada Zuwächse erzielt wurden. Der Absatz des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 3.141.293 (3.121.539) Fahrzeuge und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Demgegenüber erhöhte sich der Absatz im Inland gegenüber dem Vorjahreswert um 2,5 %. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Volkswagen Konzerns stieg auf 15,5 (13,8) %.

PRODUKTION

Von Januar bis Juni 2026 ging die weltweite Fertigung des Volkswagen Konzerns, definiert als Produktion des Konzernbereichs Automobile, gegenüber dem Vorjahr um 7,7 % auf 4.170.616 Fahrzeuge zurück (einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen). Die Produktion des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 3.291.958 (3.259.765) Fahrzeuge und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Im Inland verringerte sich die Fertigung gegenüber dem Vorjahr um 7,4 % auf 890.132 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland produzierten Fahrzeuge an der Gesamtfertigung des Volkswagen Konzerns blieb mit 21,3 (21,3) % unverändert.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften, den At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sowie in der Handelsorganisation lag zum Ende des Berichtszeitraums spürbar über dem Stand zum Jahresende 2025, aber leicht unter dem Niveau zum 30. Juni 2025.

GESAMTBELEGSCHAFT

Zum 30. Juni 2026 lag die Zahl der aktiven Beschäftigten im Volkswagen Konzern mit 621.201 Personen um 1,2 % unter dem Niveau zum Jahresende 2025. Darüber hinaus befanden sich 16.477 Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit, und 14.533 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen bei 652.211 Beschäftigten und damit um 1,6 % unter dem Niveau zum 31. Dezember 2025. Im Inland arbeiteten 275.001 Beschäftigte (– 3,2 %), während im Ausland 377.210 Beschäftigte (– 0,4 %) tätig waren. Die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen belief sich Ende Juni 2026 auf 594.022 Beschäftigte gegenüber 602.659 Beschäftigten am Jahresende 2025.

MENGENDATEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI[1]

in Tsd.	2026	2025	%
Absatz (Fahrzeuge)	3.997	4.363	– 8,4
Produktion (Fahrzeuge)	4.171	4.519	– 7,7
Gesamtbelegschaft (am 30.06.2026/31.12.2025)	652,2	662,9	– 1,6

1 Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

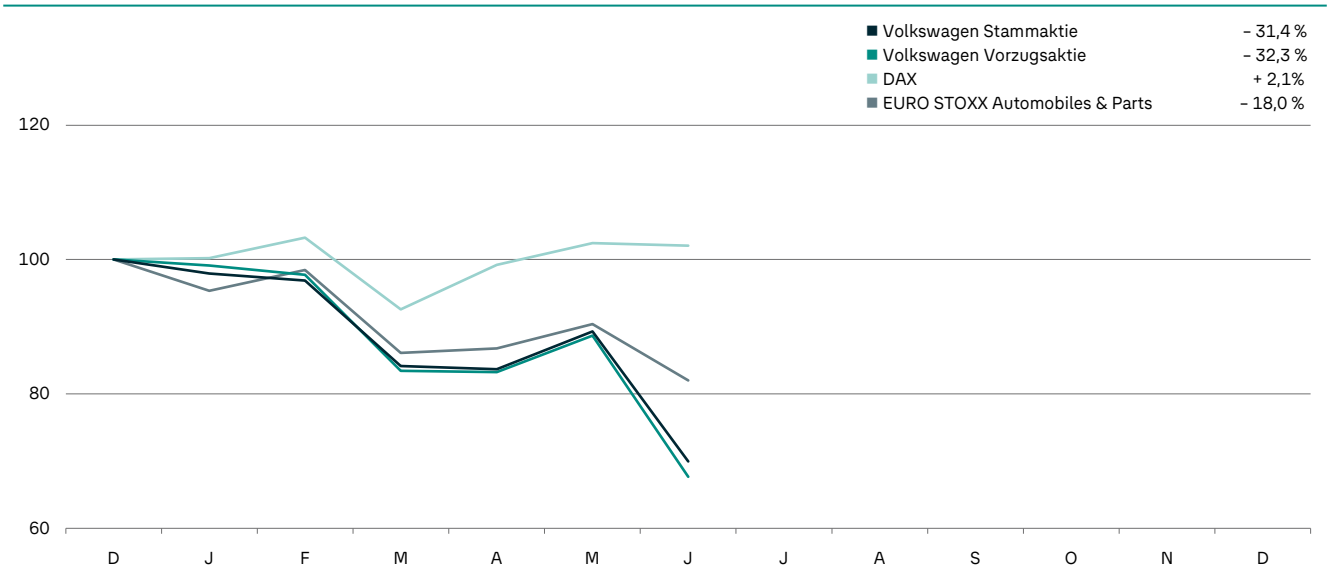
Volkswagen Aktie

Die Kurse an den internationalen Aktienmärkten entwickelten sich im ersten Halbjahr 2026 insgesamt wechselhaft. Infolge eines starken Jahresauftakts konnten zu Beginn des Berichtszeitraums neue Rekordstände erreicht werden. Die positive Grundstimmung wurde maßgeblich durch die im Vorjahr vorgenommenen Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank und der US-Notenbank gestützt. In den USA kamen stabile Konjunkturerwartungen hinzu. Im weiteren Verlauf trübte sich die Stimmung infolge zunehmender geopolitischer Spannungen und eines nachlassenden KI-Booms bei Technologieaktien vorübergehend ein. Im März 2026 kam es an den internationalen Aktienbörsen zu einer ausgeprägten Abwärtsbewegung, ausgelöst durch die Eskalation im Nahen Osten und die Sperrung der für den weltweiten Handel wichtigen Straße von Hormus. Im zweiten Quartal erholten sich die Kurse wieder, getragen von der Hoffnung auf eine Entspannung im Nahen Osten sowie Impulsen aus dem Technologiebereich. Wiederholte Rückschläge resultierten aus den anhaltenden geopolitischen Unsicherheiten.

Auch der deutsche Aktienindex (DAX) verzeichnete im ersten Halbjahr 2026 eine wechselhafte Entwicklung. Er startete zunächst sehr positiv in das Jahr und erreichte mehrfach neue Allzeithochs. Das deutsche Börsenbarometer profitierte vor allem vom Rückenwind durch die Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank im Vorjahr. Im weiteren Verlauf kam es jedoch zu einer Konsolidierungsphase, bedingt durch gestiegene geopolitische Risiken und Unsicherheiten in Bezug auf die Zollsituation. Die Eskalation im Nahen Osten führte im März zu einem deutlichen Stimmungsabschwung. Die Volatilität am Rohstoffmarkt mit sprunghaft gestiegenen Preisen zog bis zum Ende des ersten Quartals sinkende Aktienkurse nach sich. Im zweiten Quartal 2026 setzte eine dynamische, aber wenig nachhaltige Erholung ein, getrieben von immer wieder aufkeimenden Hoffnungen auf eine Entspannung im Nahostkonflikt. Belastend wirkten die anhaltenden Unsicherheiten hinsichtlich geopolitischer Entwicklungen sowie geldpolitischer Perspektiven. In der Folge lag der DAX am 30. Juni 2026 um 2,1% über dem Stand zum Jahresende 2025. Der EURO STOXX Automobiles & Parts als reiner Preisindex war im Betrachtungszeitraum durch das schwierige Marktumfeld der Automobilindustrie belastet und schloss den Berichtszeitraum um 18,0% unter dem Niveau vom Jahresende 2025 ab.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2025 BIS JUNI 2026

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2025 = 100



Zu Beginn des Berichtszeitraums profitierten die Kurse der Vorzugs- und der Stammaktien der Volkswagen AG zeitweise von positiven Unternehmensnachrichten zur Finanzlage. Nach Veröffentlichung der Jahresabschlussdaten bewerteten Anleger die Fortschritte beim Sparprogramm positiv. Belastend wirkten hingegen Unsicherheiten in Bezug auf die US-Zölle und das weltweit intensive Wettbewerbsumfeld sowie rückläufige Automobilmärkte, vor allem in China. Im weiteren Verlauf des Berichtszeitraums gerieten die Notierungen zunehmend unter Druck. Das schwächere Ergebnis des ersten Quartals sowie das stark verschlechterte Branchenumfeld – geprägt durch gestiegene Rohstoffpreisrisiken, einen deutlichen Rückgang des chinesischen Automobilmarkts und allgemeine Unsicherheit über die konjunkturelle Entwicklung infolge der Eskalation im Nahen Osten – wirkten sich deutlich negativ aus. Zum Ende des Berichtszeitraums belasteten Gewinnwarnungen von Unternehmen des Automobilsektors sowie Spekulationen über die weitere Unternehmenstransformation bei Volkswagen und daraus folgende mögliche kurzfristige finanzielle Belastungen zusätzlich. In der Folge notierten die Volkswagen Vorzugsaktie um 32,3 % und die Stammaktie um 31,4 % unter ihren jeweiligen Werten zum Jahresende 2025. Unter der Annahme einer Re-Investition der im Juni gezahlten Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der ersten Kursnotierung Ex-Dividende lag die Gesamtrendite der Vorzugsaktie bei – 27,9 % und die der Stammaktie bei – 27,1 %.

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 verfügbar.

HAUPTVERSAMMLUNG

Die 66. ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG fand am 18. Juni 2026 im virtuellen Format statt. Rund 55 % des Grundkapitals waren vertreten. Die Aktionäre folgten dem Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat, für das Geschäftsjahr 2025 eine Dividende von 5,20 (6,30) € je Stammaktie und 5,26 (6,36) € je Vorzugsaktie auszuschütten. Des Weiteren erteilte die Hauptversammlung den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats die Entlastung für das Geschäftsjahr 2025. Darüber hinaus wählten die Aktionäre Herrn Hans Dieter Pötsch für eine weitere Amtszeit in den Aufsichtsrat. Er wurde im Anschluss vom Aufsichtsrat erneut als Vorsitzender des Gremiums bestätigt. Mit 97,46 % der Stimmen gab die Hauptversammlung ihre Zustimmung zum Neuabschluss einer Vergleichsvereinbarung mit Anbietern von Manager-Haftpflichtversicherungen (Deckungsvergleich) und fasste mit 99,99 % der Stimmen vorsorglich einen Beschluss über die Bestätigung des von der Hauptversammlung vom 22. Juli 2021 gefassten Beschlusses über die Zustimmung zur Vergleichsvereinbarung (Haftungsvergleich) mit Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, dem ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG. Zudem wurde die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2026 sowie zum Prüfer für die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und Zwischenlageberichts für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2026, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2026 und für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2027 bestellt.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2026

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	107,50	72,05	72,05
	Datum	02.01.	30.06.	30.06.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	106,45	70,10	70,10
	Datum	02.01.	30.06.	30.06.
DAX	Kurs	25.421	22.301	24.996
	Datum	13.01.	27.03.	30.06.
ESTX Auto & Parts	Kurs	520	415	418
	Datum	02.01.	29.06.	30.06.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns umfasst gemäß IFRS 8 die drei berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Zudem werden Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, in der Segmentberichterstattung unter „Sonstige operative Gesellschaften" zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik. Die Überleitung der Segmentberichterstattung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion.

Dieser Logik folgend berichtet der Volkswagen Konzern die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen sowie die Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen. Der Konzernbereich Automobile umfasst dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, das Segment Nutzfahrzeuge, die sonstigen operativen Gesellschaften, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen. Die Konsolidierung beinhaltet die Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den beiden Konzernbereichen und wird separat gezeigt.

RIVIAN

Im Rahmen der Kooperation mit dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian), hat Volkswagen im April 2026 auf Basis der im Jahr 2024 geschlossenen Vereinbarung eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. USD in Rivian Stammaktien getätigt. Dadurch steigt der Beteiligungsanteil von Volkswagen an Rivian auf 15,9 %. Der Kaufpreis basiert auf einem bestimmten durchschnittlichen Marktpreis der Rivian Stammaktien. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

EUROPCAR

Im Oktober 2025 erklärte die Attestor Limited, London/Großbritannien (Attestor), die Ausübung ihrer Put-Option in Bezug auf ihre Beteiligung an der Green Mobility Holding S.A., Strassen/Luxemburg (GMH), der Muttergesellschaft der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich (Europcar). Daraufhin unterzeichneten Volkswagen und Attestor im März 2026 einen Anteilskaufvertrag, wonach Volkswagen 27 % der Anteile an der GMH zu einem Kaufpreis von rund 1 Mrd. € im Jahr 2027 erwerben wird. Dadurch wird sich der Anteil von Volkswagen an der GMH auf 93 % erhöhen. Der Vollzug der Transaktion steht des Weiteren noch unter Vorbehalt der üblichen regulatorischen Genehmigungen.

KENNZAHLEN NACH SEGMENTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2026

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienstleistungen	Summe Berichtssegmente	Sonstige operative Gesellschaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	116.897	21.090	33.961	171.948	3.369	–17.216	158.102
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.765	947	1.869	7.581	256	–1.905	5.931
in % der Umsatzerlöse	4,1	4,5	5,5				3,8

NEUAUSRICHTUNG PRODUKTIONSSTRATEGIE NORDAMERIKA

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 hat die Marke Volkswagen Pkw eine Anpassung der Produktionsstrategie in der Region Nordamerika beschlossen. Im Rahmen der Neuausrichtung auf volumenstärkere, marktnachfrageorientierte Produkte wurde die Fertigung des ID.4 am Standort Chattanooga/USA seit Mitte April 2026 beendet.

Daraus ergeben sich außerplanmäßige Abschreibungen von Sachanlagen sowie Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen in Höhe von 0,5 Mrd. €, die in den Kosten der Umsatzerlöse sowie dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst wurden.

EVERLLENCE

Am 24. Juni 2026 hat Volkswagen mit Bain Capital eine Vereinbarung über den Verkauf von 51 % der Anteile an der Everllence SE, Augsburg (Everllence) geschlossen. Volkswagen rechnet damit, aus der Leveraged-Buy-out-Transaktion einen Mittelzufluss in Höhe von rund 7,4 Mrd. € zu erzielen. Die finalen Werte sind noch abhängig von der Ertrags- und Liquiditätsentwicklung von Everllence bis zum Vollzug der Transaktion. Volkswagen strebt an, die Transaktion vor dem 31. Dezember 2026 abzuschließen; der Zeitplan hängt jedoch insbesondere noch von behördlichen Genehmigungen ab. Die Ergebnisse des zweiten Quartals 2026 wurden von der angekündigten Transaktion nicht beeinflusst.

Everllence zählt weltweit zu den führenden Herstellern von Großmotoren, Turbomaschinen und Dekarbonisierungslösungen. Zum 30. Juni 2026 wurde der Everllence Teilkonzern als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe nach IFRS 5 klassifiziert.

WEITERE ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE UND VERÄUßERUNGSGRUPPEN

Im März 2026 haben die Aufsichtsräte der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche) und der Volkswagen AG die geplanten Veräußerungen der seitens Porsche und durch Tochtergesellschaften gehaltenen Anteile an der Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien, an der Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien und an der Bugatti International Holding S.à.r.l., Luxemburg, sowie weiterer mit den Beteiligungen in Zusammenhang stehender Vermögenswerte freigegeben. Im April 2026 kam es zum Abschluss eines entsprechenden Verkaufsvertrags. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Transaktion abhängig von den regulatorischen Freigaben innerhalb von zwölf Monaten abgeschlossen wird.

Der Volkswagen Konzern prüft regelmäßig die strategische Relevanz seines Beteiligungsportfolios. Für nicht mehr strategisch relevante Beteiligungen wird ein Verkauf geprüft. In diesem Zusammenhang wurde der Verkauf eines Anteils einer At Equity Beteiligung beschlossen und in Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umklassifiziert.

Insgesamt wurden zum 30. Juni 2026 Vermögenswerte in Höhe von 6,2 Mrd. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 3,6 Mrd. € gemäß IFRS 5 als Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden in einer separaten Zeile in der Bilanz ausgewiesen, die im Wesentlichen auf Everllence entfallen.

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis Juni 2026 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 158,1 (158,4) Mrd. € und erreichte damit das Niveau des Vorjahres. Die gute Umsatzentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen stand geringeren Volumina bei der Lieferung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen nach China sowie negativen Wechselkurs- und Mixeffekten gegenüber. Der Volkswagen Konzern erzielte 79,4 (80,7) % seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis ging um 2,2 Mrd. € auf 24,2 Mrd. € zurück. Die Bruttomarge reduzierte sich in der Folge auf 15,3 (16,7) %.

Im Berichtszeitraum verringerte sich das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns um 0,8 Mrd. € auf 5,9 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite betrug 3,8 (4,2) %. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus Aufwendungen in Höhe von rund 0,5 Mrd. € im Zusammenhang mit der Anpassung der Produktionsstrategie der Marke Volkswagen Pkw in den USA, die zur Einstellung der US-Produktion des ID.4 Mitte April 2026 führte, sowie aus negativen Mixeffekten. Gegenläufig beeinflussten die geringere Bildung von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen, Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie die Wechselkurs- und Fixkostenentwicklung das Ergebnis positiv. US-Einfuhrzölle belasteten das Operative Ergebnis in beiden Zeiträumen jeweils mit rund 1,3 Mrd. €.

Das Finanzergebnis lag mit –1,2 (–0,3) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr. Der Rückgang des übrigen Finanzergebnisses war im Wesentlichen auf Abschreibungen und Bewertungseffekte im übrigen Beteiligungsergebnis zurückzuführen. In den ersten sechs Monaten 2026 nahm das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 1,6 Mrd. € auf 4,8 Mrd. € ab. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 1,4 Mrd. € auf 3,1 Mrd. €.

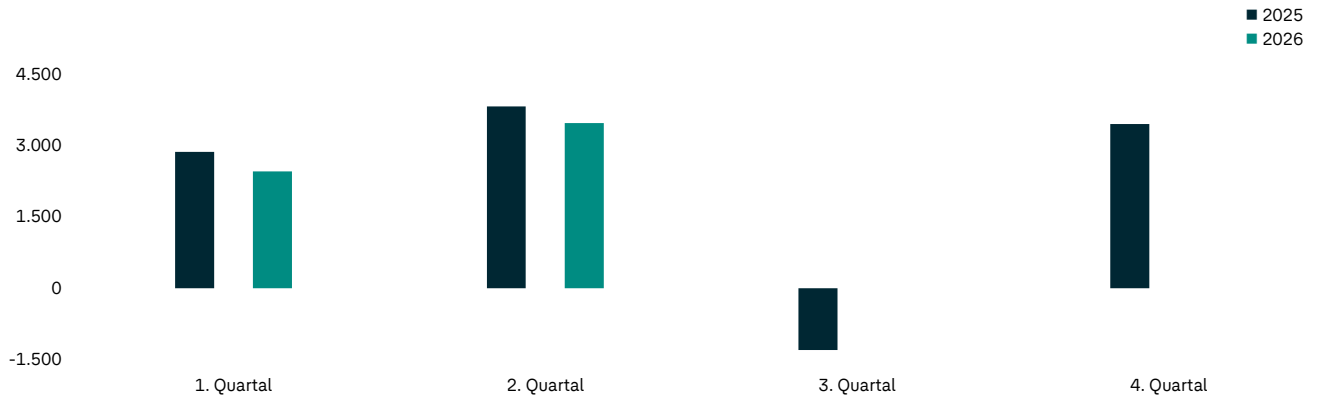
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST-LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG[1]	
Mio. €	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Umsatzerlöse	**158.102**	**158.364**	**139.733**	**142.730**	**33.961**	**31.471**	**–15.593**	**–15.837**
Kosten der Umsatzerlöse	–133.896	–131.962	–119.133	–120.906	–29.438	–26.746	14.675	15.690
Bruttoergebnis	**24.206**	**26.402**	**20.600**	**21.823**	**4.523**	**4.725**	**–918**	**–147**
Vertriebskosten	–11.135	–10.881	–10.586	–10.342	–730	–667	181	128
Verwaltungskosten	–6.170	–6.614	–5.006	–5.294	–1.229	–1.373	65	53
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–969	–2.200	–269	–1.418	–695	–774	–5	–8
Operatives Ergebnis	**5.931**	**6.707**	**4.739**	**4.769**	**1.869**	**1.911**	**–676**	**27**
Operative Umsatzrendite (in %)	**3,8**	**4,2**	**3,4**	**3,3**	**5,5**	**6,1**	**–**	**–**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	446	317	511	447	–65	–131	–	–
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	–1.604	–601	–1.830	86	77	–2	148	–684
Finanzergebnis	**–1.158**	**–284**	**–1.319**	**534**	**13**	**–133**	**148**	**–684**
Ergebnis vor Steuern	**4.773**	**6.423**	**3.420**	**5.303**	**1.881**	**1.777**	**–528**	**–657**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–1.671	–1.946						
Ergebnis nach Steuern	**3.103**	**4.477**						

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

OPERATIVES ERGEBNIS NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis Juni 2026 gingen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile auf 139,7 (142,7) Mrd. € leicht zurück. Insbesondere geringere Volumina bei der Lieferung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen nach China sowie negative Wechselkurs- und Mixeffekte hatten einen negativen Einfluss. Mit 116,9 (120,0) Mrd. € nahmen die Umsatzerlöse im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahr leicht ab. Auch hier resultierte der Rückgang insbesondere aus dem geringeren Volumen bei der Lieferung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen nach China. Negative Wechselkurs- und Mixeffekte wirkten zudem belastend. Das Segment Nutzfahrzeuge lag mit 21,1 (21,2) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. 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 gingen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum unterproportional zu den Umsatzerlösen zurück. Einen negativen Einfluss hatte unter anderem die Einstellung der US-Produktion des ID.4 ab Mitte April 2026. Die in den Umsatzkosten enthaltenen primären Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile fielen im Berichtszeitraum mit 9,3 (9,9) Mrd. € niedriger aus als ein Jahr zuvor; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) – verringerte sich in der Folge auf 6,7 (7,0) %. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und der Sachinvestitionsquote zusammensetzt, nahm aufgrund deutlich geringerer Sachinvestitionen bei leicht rückläufiger Umsatzerlöse des Automobilbereichs auf 10,6 (11,4) % ab. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten stiegen unter anderem aufgrund von außerplanmäßigen Abschreibungen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Anpassung einzelner Entwicklungsprojekte. Die ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten waren in der Folge mit 9,0 (9,0) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Mio. €	2026	2025
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	9.341	9.945
davon aktivierte Entwicklungskosten	4.295	4.405
Aktivierungsquote in %[1]	46,0	44,3
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	3.955	3.454
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	**9.001**	**8.993**
Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote)[2] in %	**6,7**	**7,0**

1 Anteil der aktivierten Entwicklungskosten an den gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten.
2 Gesamte Forschungs- und Entwicklungskosten in Prozent der Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile.

Im ersten Halbjahr 2026 lagen die Vertriebskosten unter anderem aufgrund gestiegener Transportkosten und Verkaufshilfen leicht über dem Niveau des Vorjahres; auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte sich. Die Verwaltungskosten gingen spürbar zurück, ihr Anteil an den Umsatzerlösen war dabei leicht rückläufig. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf –0,3 (–1,4) Mrd. €. Gegenüber Vorjahr geringere Belastungen aus Währungseffekten und Restrukturierungsmaßnahmen standen im Berichtszeitraum Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung der US-Produktion des ID.4 ab Mitte April 2026 sowie negative Einflüsse aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting gegenüber.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2026 lag das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile mit 4,7 (4,8) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung der Produktionsstrategie der Marke Volkswagen Pkw in den USA, die zur Einstellung der US-Produktion des ID.4 ab Mitte April 2026 führte sowie negative Effekte aus dem Mix minderten das Ergebnis. Die geringere Bildung von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen und Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen sowie die Wechselkurs- und Fixkostenentwicklung hatten einen positiven Einfluss. Sowohl im Berichtszeitraum als auch im ersten Halbjahr 2025 waren zudem Belastungen im Zusammenhang mit US-Einfuhrzöllen in Höhe von jeweils rund 1,3 Mrd. € enthalten.

Die operative Umsatzrendite belief sich auf 3,4 (3,3) %. Das Operative Ergebnis des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge lag im Zeitraum Januar bis Juni 2026 mit 4,8 (4,4) Mrd. € aufgrund der oben genannten Sachverhalte spürbar über dem Wert des Vorjahres. Im Segment Nutzfahrzeuge führten vor allem Aufwendungen in Verbindung mit der Anpassung einzelner Projekte im Bereich der Elektromobilität, Belastungen im Zusammenhang mit der geschlossenen Vereinbarung zum Verkauf eines Werks der Marke International in den USA und den daraus resultierenden Restrukturierungsmaßnahmen sowie Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten und negative Wechselkurseinflüsse zu einer Reduzierung des Operativen Ergebnisses um 0,3 Mrd. € auf 0,9 Mrd. €. Aus unseren At Equity einbezogenen chinesischen Joint Ventures berücksichtigen wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur das Ergebnis aus den Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis anteilig bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Mit 34,0 Mrd. € übertrafen die Umsatzerlöse des Finanzdienstleistungsbereichs im ersten Halbjahr 2026 den Vorjahreswert volumenbedingt um 7,9 %. Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen um 2,7 Mrd. € auf 29,4 Mrd. € zu und entwickelten sich nahezu proportional zum Umsatz. Das Bruttoergebnis lag mit 4,5 (4,7) Mrd. € leicht unter dem Wert des Vorjahres; die Bruttomarge reduzierte sich unter anderem aufgrund höherer Risikokosten leicht.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich auf 1,9 (1,9) Mrd. €. Die operative Umsatzrendite verringerte sich auf 5,5 (6,1) %.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis Juni 2026 erzielte der Volkswagen Konzern einen um 1,8 Mrd. € über dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow in Höhe von 21,3 Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital lag bei – 15,4 (– 16,2) Mrd. € und resultierte im Berichtszeitraum vor allem aus einem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte, der Forderungen und der Vorräte, denen eine Zunahme der Verbindlichkeiten entgegenstand.

Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich im ersten Halbjahr 2026 um 2,6 Mrd. € auf 5,9 Mrd. €.

Mit 10,0 (11,7) Mrd. € nahm die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns deutlich ab. Dabei fielen sowohl die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) als auch die aktivierten Entwicklungskosten niedriger aus als ein Jahr zuvor. In der Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen" ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss in Höhe von – 0,5 (– 1,3) Mrd. €. Hierin enthalten ist unter anderem der weitere Anteilserwerb an Rivian. Gegenläufig wirkten Mittelzuflüsse aus dem Verkauf von Beteiligungsanteilen.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns resultierte im Zeitraum Januar bis Juni 2026 ein Zufluss in Höhe von 7,9 (4,7) Mrd. €. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, Schuldverschreibungen und Direktbankeinlagen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden sowie Dividendenzahlungen. Am Ende des ersten Halbjahres 2026 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 41,3 Mrd. €. Ende Dezember 2025 hatte er 38,8 Mrd. € betragen.

Am 30. Juni 2026 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei – 189,7 Mrd. €; am Jahresende 2025 waren es – 178,5 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im ersten Halbjahr 2026 verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow in Höhe von 14,3 (13,0) Mrd. €; er lag damit trotz des schwächeren Ergebnisses deutlich über dem Wert des Vorjahres. Dies war insbesondere auf geringere Ertragsteuerzahlungen sowie auf nicht zahlungswirksame Abschreibungen beziehungsweise Bewertungseffekte im Zusammenhang mit der Einstellung der Produktion des ID.4 in den USA und bei Finanzanlagen und Derivaten zurückzuführen. Diese Effekte werden bei der indirekten Methode der Kapitalflussrechnung innerhalb des Brutto-Cashflows bereinigt.

Die Veränderung im Working Capital belief sich auf – 1,4 (– 2,6) Mrd. € und ergab sich im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus einem Aufbau der Vorräte und Forderungen, denen eine Zunahme der Verbindlichkeiten entgegenstand. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich in der Folge um 2,6 Mrd. € auf 13,0 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts ging im Zeitraum Januar bis Juni 2026 um 2,0 Mrd. € auf 9,8 Mrd. € zurück. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen verringerten sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich auf 5,5 (6,3) Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote reduzierte sich trotz gesunkener Umsatzerlöse im Automobilbereich auf 3,9 (4,4) %. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen dabei in Anlagen zur Produktion von Elektrofahrzeugen, in die zugehörigen Batterietechnologien sowie in elektrische Baukästen und Plattformen als zentrale Bestandteile der Transformation des Unternehmens hin zu einem „Global Automotive Tech Driver". Weitere Schwerpunkte bildeten die Digitalisierung unserer Produkte, Maßnahmen zur Reduzierung des CO_2-Ausstoßes und die Förderung nachhaltiger Produktionsprozesse sowie der Ausbau der Marktpräsenz unter anderem in Nordamerika und China. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten lagen mit 4,2 (4,3) Mrd. € leicht unter dem Wert des Vorjahres. Die Position Erwerb und Verkauf von Beteiligungen belief sich auf – 0,4 (– 1,4) Mrd. € und enthielt im Wesentlichen die Erhöhung der Beteiligung an Rivian. Gegenläufig wirkten Mittelzuflüsse aus den Verkäufen von Beteiligungsanteilen.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST-LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG[1]	
Mio. €	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**38.801**	**40.296**	**30.546**	**28.088**	**12.581**	**16.196**	**-4.326**	**-3.988**
Ergebnis vor Steuern	4.773	6.423	3.420	5.303	1.881	1.777	-528	-657
Ertragsteuerzahlungen	-2.003	-3.044	-1.574	-2.652	-847	-966	417	574
Abschreibungen[2]	18.115	16.096	12.068	10.596	6.529	5.923	-482	-422
Veränderung der Pensionen	-372	-61	-351	-63	-21	2	-	-1
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	826	1.070	677	884	148	186	-	-
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen[3]	-53	-987	99	-1.052	-141	-223	-11	289
Brutto-Cashflow	**21.286**	**19.497**	**14.340**	**13.015**	**7.549**	**6.700**	**-603**	**-218**
Veränderung Working Capital	**-15.418**	**-16.183**	**-1.377**	**-2.605**	**-13.066**	**-12.424**	**-975**	**-1.153**
Veränderung der Vorräte	-6.793	-7.177	-6.409	-6.652	-388	-520	4	-6
Veränderung der Forderungen	-4.709	-4.714	-2.520	-2.828	-1.057	-889	-1.132	-997
Veränderung der Verbindlichkeiten	8.496	7.853	8.747	6.604	648	1.309	-899	-60
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-498	809	-523	750	97	42	-72	18
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-9.564	-11.131	-679	-477	-10.053	-10.792	1.168	137
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.350	-1.823	7	-3	-2.313	-1.574	-44	-247
Cashflow laufendes Geschäft	**5.868**	**3.315**	**12.963**	**10.410**	**-5.517**	**-5.724**	**-1.577**	**-1.371**
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	**-9.964**	**-11.708**	**-9.797**	**-11.760**	**-225**	**-190**	**58**	**243**
davon: Sachinvestitionen	-5.623	-6.488	-5.508	-6.338	-81	-112	-34	-38
Entwicklungskosten (aktiviert)	-4.205	-4.328	-4.205	-4.328	-	-	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-528	-1.328	-411	-1.363	-172	-140	55	176
Netto-Cashflow[4]	***-4.096***	***-8.393***	***3.166***	***-1.350***	***-5.742***	***-5.915***	***-1.520***	***-1.128***
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-1.917	-659	2.566	857	-1.401	-778	-3.082	-738
Investitionstätigkeit	**-11.881**	**-12.367**	**-7.231**	**-10.904**	**-1.626**	**-969**	**-3.024**	**-495**
Finanzierungstätigkeit	**7.902**	**4.732**	**-7.808**	**-805**	**10.428**	**3.704**	**5.282**	**1.834**
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	358	-	358	-	-	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.707	397	-1.707	451	32	74	-32	-128
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	619	-1.175	700	-1.270	93	-81	-174	177
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-0	0	-0	-0	0	0	-0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**2.508**	**-5.495**	**-1.376**	**-2.569**	**3.379**	**-3.071**	**506**	**145**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.06.[5]	**41.309**	**34.802**	**29.170**	**25.519**	**15.960**	**13.126**	**-3.820**	**-3.844**
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	50.031	45.372	76.455	76.035	21.749	20.082	-48.173	-50.745
Bruttoliquidität	**91.341**	**80.173**	**105.625**	**101.554**	**37.708**	**33.208**	**-51.993**	**-54.589**
Kreditstand	-280.995	-255.918	-72.875	-73.167	-261.534	-238.965	53.415	56.214
Nettoliquidität am 30.06.[6]	**-189.654**	**-175.745**	**32.750**	**28.387**	**-223.826**	**-205.757**	**1.422**	**1.625**

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
2 Saldiert mit Zuschreibungen.
3 Im Wesentlichen Umgliederungen 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).

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile stieg auf 3,2 (– 1,4) Mrd. €.

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile mit – 7,8 (– 0,8) Mrd. € einen Mittelabfluss. Darin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, Schuldverschreibungen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Volkswagen AG, Porsche AG und TRATON SE aus der jeweiligen Gewinnverwendung für das Geschäftsjahr 2025 in Höhe von insgesamt rund 2,7 Mrd. € sowie die Rückzahlung der zu März 2026 gekündigten Hybridanleihe in Höhe von rund 1,7 Mrd. €.

Am Ende des ersten Halbjahres 2026 wies der Konzernbereich Automobile eine solide Nettoliquidität in Höhe von 32,7 Mrd. € aus; am 31. Dezember 2025 hatte sie 34,5 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Zeitraum Januar bis Juni 2026 erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich einen Brutto-Cashflow in Höhe von 7,5 (6,7) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital betrug – 13,1 (– 12,4) Mrd. € und resultierte im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus einem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen. Dies führte gegenüber dem Vorjahr zu einer spürbar gestiegenen Mittelbindung im Working Capital. In der Folge lag der Cashflow aus dem laufenden Geschäft bei – 5,5 (– 5,7) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag bei 0,2 (0,2) Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im ersten Halbjahr 2026 ein Mittelzufluss in Höhe von 10,4 (3,7) Mrd. €. Hierin enthalten war vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, Schuldverschreibungen und Direktbankeinlagen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden.

Ende Juni 2026 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei – 223,8 Mrd. €; am Jahresende 2025 hatte sie sich auf – 214,6 Mrd. € belaufen.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am 30. Juni 2026 verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 669,3 (644,5) Mrd. € unter anderem wechselkursbedingt eine um 3,9 % höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2025. Mit 202,5 (203,1) Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzerns auf dem Niveau vom Jahresende 2025. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 30,2 (31,5) %.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Immateriellen Vermögenswerte waren am Ende des Berichtszeitraums gegenüber dem Wert zum 31. Dezember 2025 nahezu unverändert, während die Sachanlagen im Konzernbereich Automobile mit 70,3 (71,1) Mrd. € in der Größenordnung des Vorjahres lagen. Die At Equity bewerteten Anteile verringerten sich im Wesentlichen aufgrund der Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen und erforderlichen Wertberichtigungen. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 250,6 (254,0) Mrd. € in der Größenordnung des Jahresendes 2025.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 30. Juni 2026 mit 175,5 (165,7) Mrd. € höher aus als Ende 2025. Die Vorräte legten unter anderem volumen- und wechselkursbedingt deutlich zu. Gegenläufig wirkte die Umgliederung der Vorräte von Everllence im Zusammenhang mit dem geplanten Verkauf in die Position Zu Veräußerung gehaltene Vermögenswerte. Der Bestand an Zahlungsmitteln nahm leicht ab. Die Position Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umfasst die umgegliederten Vermögenswerte, die im Wesentlichen auf Everllence entfallen.

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST-LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG[1]	
Mio. €	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2026	31.12.2025
Aktiva								
Langfristige Vermögenswerte	**399.888**	**396.602**	**250.598**	**253.957**	**208.052**	**201.372**	**-58.761**	**-58.728**
Immaterielle Vermögenswerte	91.569	91.474	91.123	91.026	454	455	-7	-7
Sachanlagen	71.853	73.076	70.266	71.112	824	870	763	1.094
Vermietete Vermögenswerte	86.119	82.486	5.861	5.658	85.996	82.111	-5.738	-5.283
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	103.261	101.230	8	8	103.719	101.719	-467	-498
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	47.086	48.336	83.340	86.152	17.059	16.217	-53.313	-54.033
Kurzfristige Vermögenswerte	**269.459**	**247.865**	**175.457**	**165.727**	**128.788**	**120.035**	**-34.786**	**-37.898**
Vorräte	61.507	56.042	53.794	48.761	7.937	7.501	-224	-220
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	72.779	70.026	13	22	73.230	70.474	-464	-470
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	56.305	53.473	60.797	61.112	25.781	25.244	-30.273	-32.882
Wertpapiere und Termingeldanlagen	32.084	29.522	26.236	25.286	5.848	4.236	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40.538	38.801	28.398	30.546	15.960	12.581	-3.819	-4.326
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6.246	-	6.220	-	32	-	-5	-
Bilanzsumme	**669.347**	**644.467**	**426.054**	**419.684**	**336.840**	**321.408**	**-93.547**	**-96.625**
Passiva								
Eigenkapital	**202.460**	**203.054**	**179.639**	**180.304**	**46.654**	**45.717**	**-23.833**	**-22.967**
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	175.342	174.002	152.866	151.533	46.174	45.314	-23.698	-22.845
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	12.379	14.275	12.379	14.275	-	-	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	187.722	188.277	165.246	165.808	46.174	45.314	-23.698	-22.845
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.738	14.777	14.393	14.496	480	403	-135	-122
Langfristige Schulden	**214.840**	**214.887**	**119.777**	**127.284**	**129.487**	**123.079**	**-34.424**	**-35.476**
Finanzschulden	138.898	137.214	51.025	55.767	115.568	110.733	-27.695	-29.286
Rückstellungen für Pensionen	22.325	22.826	21.976	22.454	348	373	-	-
Sonstige Schulden	53.617	54.847	46.776	49.063	13.570	11.974	-6.729	-6.190
Kurzfristige Schulden	**252.047**	**226.525**	**126.638**	**112.096**	**160.699**	**152.612**	**-35.290**	**-38.183**
Finanzschulden	142.006	127.489	21.756	18.273	145.966	136.792	-25.716	-27.576
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34.399	30.490	35.973	32.118	4.540	4.247	-6.114	-5.875
Sonstige Schulden	72.048	68.546	65.316	61.705	10.192	11.573	-3.460	-4.732
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	3.594	-	3.594	-	-	-	-1	-
Bilanzsumme	**669.347**	**644.467**	**426.054**	**419.684**	**336.840**	**321.408**	**-93.547**	**-96.625**

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

Am Ende der ersten sechs Monate 2026 verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein auf dem Niveau des Vorjahres liegendes Eigenkapital in Höhe von 179,6 (180,3) Mrd. €. Die Ergebnisentwicklung und positive Effekte aus der Währungsumrechnung standen den Dividendenzahlungen sowie der Rückzahlung der zu März 2026 fristgerecht gekündigten Hybridanleihe entgegen. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital waren am Ende des ersten Halbjahres 2026 nahezu unverändert und umfassten im Wesentlichen die Minderheitsaktionäre des Porsche AG Konzerns und der TRATON GROUP. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 42,2 (43,0) %.

Die Langfristigen Schulden lagen Ende Juni 2026 mit 119,8 (127,3) Mrd. € spürbar unter dem Wert des Vorjahres. Die langfristigen Finanzschulden nahmen unter anderem aufgrund von Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten spürbar ab. Auch die langfristigen Sonstigen Schulden reduzierten sich unter anderem aufgrund hierin enthaltener gesunkener Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen.

Mit 126,6 (112,1) Mrd. € erhöhten sich die Kurzfristigen Schulden am Ende der ersten sechs Monate 2026 gegenüber dem Jahresende 2025 deutlich. Die kurzfristigen Finanzschulden und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen deutlich. Die kurzfristigen Sonstigen Schulden nahmen unter anderem aufgrund von Umgliederungen aus dem langfristigen Bereich deutlich zu.

Die Position Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten umfasst die umgegliederten Verbindlichkeiten, die im Wesentlichen auf Everllence entfallen.

Am 30. Juni 2026 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 426,1 (419,7) Mrd. € aus, die in der Größenordnung des Jahresendes 2025 lag.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am Ende des ersten Halbjahres 2026 wies der Finanzdienstleistungsbereich eine Bilanzsumme in Höhe von 336,8 Mrd. € aus; sie war damit um 4,8 % höher als am 31. Dezember 2025.

Die Langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2025 leicht auf 208,1 (201,4) Mrd. €. Die Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen aus Finanzdienstleistungen stiegen im Wesentlichen volumen- und wechselkursbedingt. Darüber hinaus nahmen die sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte zu.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte des Finanzdienstleistungsbereichs lagen mit 128,8 (120,0) Mrd. € spürbar über dem Wert vom Jahresende 2025. Sowohl die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen als auch der Bestand an Zahlungsmitteln und Wertpapieren nahmen jeweils zu.

Am 30. Juni 2026 entfielen rund 44,2 (43,4) % der Aktiva des Volkswagen Konzerns vor Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Ende Juni 2026 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen ein Eigenkapital in Höhe von 46,7 (45,7) Mrd. € und übertraf den Wert vom 31. Dezember 2025 leicht. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 13,9 (14,2) %.

Mit 129,5 (123,1) Mrd. € lagen die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich am Ende der ersten sechs Monate 2026 spürbar über dem Jahresende 2025. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden nahmen leicht zu. Die langfristigen Sonstigen Schulden stiegen deutlich.

Die Kurzfristigen Schulden erhöhten sich auf 160,7 (152,6) Mrd. €. Dieser Anstieg war insbesondere auf höhere kurzfristige Finanzschulden zurückzuführen, denen gesunkene kurzfristige Sonstige Schulden gegenüberstanden.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 30. Juni 2026 auf 80,2 Mrd. €; am Jahresende 2025 hatte es 68,4 Mrd. € betragen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die mit dem Geschäftsbericht 2025 im zusammengefassten Lagebericht veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2026 haben wir im zweiten Quartal 2026 im Wesentlichen aufgrund deutlich rückläufiger Marktvolumina in China angepasst.

Für die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns gehen wir in Erwartung einer deutlich rückläufigen Entwicklung auf dem chinesischen Automobilmarkt nunmehr von einem Rückgang von –7,0 bis –3,0% gegenüber Vorjahr aus. Insbesondere aufgrund der eingetrübten Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt, die zu geringeren Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen führt, erwarten wir die Umsatzerlöse für den Volkswagen Konzern nun in der Bandbreite von –3,0 bis 0% und für das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge von –4,0 bis –2,0%. Insbesondere aufgrund von Belastungen aus Anpassungen von Elektromobilitätsprojekten, Restrukturierungsmaßnahmen und Rechtsstreitigkeiten im Nutzfahrzeugbereich prognostizieren wir für die operative Umsatzrendite im Segment Nutzfahrzeuge nunmehr eine Bandbreite von 4,0 bis 6,0%.

Die Prognose für alle übrigen Spitzenkennzahlen bleibt unverändert. Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2026 finden Sie auf Seite 29.

Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit

Im Februar 2026 begann vor dem Landgericht München II die Hauptverhandlung in dem Strafverfahren gegen zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren.

2. Produktbezogene Klagen weltweit

Im Mai 2026 wies der Superior Court of Justice in Brasilien in der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge betrifft, die einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) der Klägerin zurück. Zuvor hatte der Superior Court of Justice im April 2024 bereits die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurückgewiesen. Das Verfahren ist rechtskräftig beendet.

3. Sonderprüfung

In dem Unterlassungsklageverfahren, das die Volkswagen AG gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag eingeleitet hatte, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat, verwarf das Oberlandesgericht Braunschweig im April 2026 die Berufung der Volkswagen AG gegen das klageabweisende Urteil des Landgerichts Braunschweig als unzulässig und begründete dies damit, dass die zunächst erfolgte Bestellung des Sonderprüfers durch die Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts aufgehoben worden sei, sodass gegenwärtig kein Rechtsschutzbedürfnis mehr bestehe. Das Gericht wies aber auch darauf hin, dass Volkswagen im Fall der erneuten Bestellung eines Sonderprüfers nicht gehindert ist, eine neue Unterlassungsklage zu erheben.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im März 2026 stellte die koreanische Wettbewerbsbehörde das Verfahren ein, in dem unter anderem der Verdacht überprüft worden war, 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" (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Nach Auffassung der Behörde kann nicht davon ausgegangen werden, dass die untersuchten Verhaltensweisen Auswirkungen auf den koreanischen Markt gehabt haben.

In Russland wurden der Verfahrensnachfolgerin Kameya JSC (Kameya) der ursprünglichen Klägerin Automobile Plant GAZ LLC Nebenforderungen aus dem rechtskräftigen Urteil aus Juli 2024 zugesprochen: Das Gericht ordnete eine bereits durch die Berufungsinstanz bestätigte Inflationsindexierung des titulierten Hauptforderungsbetrages in Höhe von rund 1,6 Mrd. RUB an und sprach der Klägerin erstinstanzlich Verzugszinsen in Höhe von rund 8,3 Mrd. RUB zu. Die Volkswagen AG wird sich weiter umfassend verteidigen.

Nachdem die britische Finanzmarktaufsichtsbehörde (Financial Conduct Authority - FCA) zum Januar 2021 sämtliche Discretionary Commission Arrangements (DCAs) im Markt für Autofinanzierungen verboten hatte, wurde in der Folge auch vom britischen Supreme Court gerichtlich festgestellt, dass Kunden durch hohe Provisionen von Kreditgebern für Kfz-Finanzierungen unfair behandelt wurden, insbesondere wenn diese auch nicht offengelegt wurden. Im Oktober 2025 stellte die FCA den Entwurf eines branchenweiten Entschädigungsprogramms für Fahrzeugfinanzierungskunden zur Konsultation. Das Entschädigungsprogramm sieht vor, dass Kunden, die in einem bestimmten Zeitraum Finanzierungsverträge abgeschlossen haben, entschädigt werden müssen, wenn sie durch nicht offengelegte Provisionen benachteiligt wurden. Nach Abschluss des Konsultationsverfahrens veröffentlichte die FCA Ende März 2026 ihre endgültigen Regelungen und Leitlinien zum Entschädigungsprogramm. Die Regelungen enthalten eine Reihe von Änderungen gegenüber dem in dem Konsultationspapier beschriebenen Modell. Das Entschädigungsprogramm berücksichtigt nach wie vor nicht die Besonderheiten eines Captive-Finanzierungsinstituts wie der im Konzern davon betroffenen Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes (VWFS UK). Auch aus diesem Grund hat VWFS UK eine Klage gegen das Entschädigungsprogramm eingereicht. Unabhängig vom Ausgang dieses Verfahrens wurden Vorsorgen im Konzernabschluss der Volkswagen Financial Services AG auf Basis des vorliegenden Regelwerks erfasst.

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 2026 in den Kapiteln „Prognosebericht" und „Risiko- und Chancenbericht" – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken" – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2025 keine wesentlichen Änderungen.

Im Zusammenhang mit der strategischen Neuausrichtung des Unternehmens setzt der Vorstand die Anstrengungen fort, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens nachhaltig zu stärken und einen umfassenden Zukunftsplan (Group Target Picture 2030) weiter auszudetaillieren und umzusetzen, der das Unternehmen noch robuster gegen äußere Einflüsse und zunehmende Risiken aufstellen soll.

Ausblick für das Jahr 2026

Unseren Planungen für das Jahr 2026 liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung insgesamt mit einer im Vergleich zu 2025 geringeren Dynamik wachsen wird. Risiken in Bezug auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten sowie in strukturellen Defiziten einzelner Länder. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Eskalation im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA und der globalen Zunahme geoökonomischer Maßnahmen, die geopolitische Spannungen weiter verschärfen können. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Gruppe der Schwellenländer im Durchschnitt eine niedrigere Dynamik aufweisen werden als in 2025.

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. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Preisen und einer sinkenden Verfügbarkeit von Material und Energie führen sowie eine Neubewertung bestehender Ressourcenallokationen erforderlich machen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2026 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2026 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2026 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen in der Größenordnung des Vorjahres liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2026 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich stark übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen leicht unterhalb des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2026 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2026 voraussichtlich spürbar unter dem Niveau des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Wir erwarten für 2026, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2026 mit einer Nachfrage, die spürbar unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2026 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – weiterhin eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Vor dem Hintergrund deutlich rückläufiger Marktvolumina in China, rechnen wir damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2026 um – 7,0 bis – 3,0 % zurückgehen werden.

Unsicherheiten ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, in Bezug auf Beschränkungen im internationalen Handel und geopolitische Spannungen, einer steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus sich ändernden Anforderungen aus emissionsbezogenen Regulierungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern im Jahr 2026 eine Entwicklung der Umsatzerlöse in der Bandbreite von – 3,0 bis 0 % gegenüber dem Vorjahr. Die operative Umsatzrendite für den Konzern wird zwischen 4,0 und 5,5 % erwartet.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2026 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 11 und 12 % liegen wird. Den Netto-Cashflow des Jahres 2026 erwarten wir zwischen 3 und 6 Mrd. €. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2026 voraussichtlich zwischen 32 und 34 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätssteuerung fortzusetzen.

Die Prognose basiert auf der Annahme, dass die derzeit gültige Zollsituation im internationalen Handel Bestand hat. Mögliche zukünftige Auswirkungen der Eskalation im Nahen Osten können nicht belastbar eingeschätzt werden und sind daher in den prognostizierten Kennzahlen nicht berücksichtigt. Die Prognose beruht auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns; mögliche Auswirkungen aus der Entwicklung und Umsetzung des Group Target Picture 2030 sowie der Veräußerung eines Mehrheitsanteils an Everllence sind nicht enthalten.

PROGNOSEÜBERSICHT DER SPITZENKENNZAHLEN

in Mrd. €	Ist 2025	Letztgültige Prognose	Aktuelle Prognose für 2026
Auslieferungen an Kunden (in Mio. Fahrzeuge)	9,0	auf Vorjahresniveau	-7,0 bis -3,0 %
Volkswagen Konzern			
Umsatzerlöse	321,9	0 bis + 3,0 %	– 3,0 bis 0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	2,8	4,0 bis 5,5	4,0 bis 5,5
Operatives Ergebnis	8,9	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge			
Umsatzerlöse	244,5	-3,0 bis 0 %	-4,0 bis – 2,0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	2,0	4,0 bis 5,0	4,0 bis 5,0
Operatives Ergebnis	5,0	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Segment Nutzfahrzeuge			
Umsatzerlöse	42,5	– 5,0 bis + 7,0 %	– 5,0 bis + 7,0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	5,7	5,0 bis 7,0	4,0 bis 6,0
Operatives Ergebnis	2,4	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Konzernbereich Finanzdienstleistungen			
Umsatzerlöse	62,1	0 bis + 3,0 %	0 bis + 3,0 %
Operatives Ergebnis	3,7	> 4	> 4
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile (in %)	11,8	11 bis 12	11 bis 12
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	6,4	3 bis 6	3 bis 6
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	34,5	32 bis 34	32 bis 34

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, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe 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 2025 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. Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Markengruppen und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis Juni 2026 Umsatzerlöse in Höhe von 158,1 (158,4) Mrd. €, während sich das Operative Ergebnis auf 5,9 (6,7) Mrd. € belief.

Im ersten Halbjahr 2026 setzte die Markengruppe Core 2,6 (2,5) Mio. Fahrzeuge ab, die Umsatzerlöse lagen mit 73,0 (72,5) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis konnte auf 3,6 (3,5) Mrd. € gesteigert werden.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw lag in den ersten sechs Monaten 2026 mit 1,5 (1,5) Mio. Fahrzeugen auf dem Vorjahresniveau. Insbesondere der Tayron und der Tera verzeichneten Zuwächse. Bei den vollelektrischen Modellen war der ID.3 beliebt. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 42,3 (43,4) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag mit 1,0 (1,1) Mrd. € unter dem Vorjahr. Im Berichtszeitraum wirkten neben Maßnahmen zur Absatzförderung und Mixeffekten insbesondere Aufwendungen aus der Einstellung der Produktion des ID.4 in den USA ergebnisbelastend. Wechselkurseffekte sowie geringere Gemein- und Entwicklungskosten wirkten positiv, konnten die Belastungen jedoch nicht vollständig kompensieren.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



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

	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	**2026**	**2025**	**2026**	**2025**	**2026**	**2025**
Markengruppe Core	2.590	2.527	73.035	72.480	3.611	3.455
Markengruppe Progressive	528	574	29.177	32.573	1.122	1.087
Markengruppe Sport Luxury[1]	121	135	15.158	16.138	1.208	832
CARIAD	–	–	815	564	–855	–1.172
Battery	–	–	88	11	–473	–592
Markengruppe Trucks	152	153	21.090	21.195	942	1.245
At Equity einbezogene Gesellschaften China[2]	856	1.242	–	–	–	–
Volkswagen Group Mobility	–	–	31.574	29.362	1.673	1.811
Sonstiges[3]	–249	–267	–12.836	–13.959	–1.296	40
Volkswagen Konzern	**3.997**	**4.363**	**158.102**	**158.364**	**5.931**	**6.707**

1 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 17.229 (18.157) Mio. €, Operatives Ergebnis 1.348 (1.007) 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 184 (506) 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

	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	**2026**	**2025**	**2026**	**2025**	**2026**	**2025**
Volkswagen Pkw	1.530	1.521	42.304	43.448	995	1.103
Škoda	629	582	16.015	15.070	1.366	1.285
SEAT/CUPRA	329	322	7.695	7.598	122	38
Volkswagen Nutzfahrzeuge	216	224	8.238	8.698	275	207
Tech. Components	–	–	11.886	11.909	845	751
Konsolidierung	–114	–123	–13.103	–14.243	9	71
Markengruppe Core	**2.590**	**2.527**	**73.035**	**72.480**	**3.611**	**3.455**

Im Berichtszeitraum setzte Škoda insgesamt 629 Tsd. Fahrzeuge ab und verzeichnete damit einen Anstieg von 8,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Die vollelektrischen Modelle Elroq und Enyaq entwickelten sich weiter positiv, und auch der Kodiaq und der Superb wurden verstärkt nachgefragt. Die Umsatzerlöse stiegen um 6,3 % auf 16,0 Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag mit 1,4 (1,3) Mrd. € volumenbedingt sowie aufgrund weiterer positiver Effekte aus dem Kostenoptimierungsprogramm über dem Niveau des Vorjahres.

Der Absatz von SEAT/CUPRA belief sich im Zeitraum Januar bis Juni 2026 auf 329 (322) Tsd. Fahrzeuge. Der für Audi gefertigte A1, dessen Produktion im April auslief, ist darin enthalten. Der vollelektrische CUPRA Tavascan verzeichnete eine steigende Nachfrage. Zudem wurde der vollelektrische CUPRA Raval im Markt eingeführt, und auch der neue SEAT Ibiza legte beim Absatz zu. Die Umsatzerlöse lagen mit 7,7 (7,6) Mrd. € über dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis stieg auf 122 (38) Mio. €, vor allem infolge geringerer Produkt- sowie Gemeinkosten im Zuge der Umsetzung des Performance Programms. Darüber hinaus wirkte sich im Vergleich zum Vorjahr die seit Februar geltende Ausnahmeregelung von den zusätzlichen EU-Zöllen auf den in China produzierten CUPRA Tavascan positiv aus.

Im ersten Halbjahr 2026 lag der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge weltweit bei 216 (224) Tsd. Einheiten. Der New Transporter konnte Zuwächse verzeichnen. Die Umsatzerlöse lagen mit 8,2 (8,7) Mrd. € unter dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis stieg auf 275 (207) Mio. € im Vergleich zum Vorjahr. Die positive Entwicklung im Operativen Ergebnis wurde im Wesentlichen durch Maßnahmen zur Kostensenkung getragen.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components lagen im Zeitraum Januar bis Juni 2026 bei 11,9 (11,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis war mit 845 (751) Mio. € infolge von Kostenoptimierungen in den Fabriken sowie Wechselkurseffekten höher als im Vorjahr.

Der Absatz der Markengruppe Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) belief sich im Berichtszeitraum auf weltweit 528 (574) Tsd. Automobile. Insbesondere die SUV-Modelle Q3 und Q5 sowie der Audi A5 waren stark nachgefragt. Ducati verkaufte im Berichtszeitraum 27,3 (30,4) Tsd. Motorräder. Die Umsatzerlöse der Markengruppe Progressive lagen bei 29,2 (32,6) Mrd. €. Das Operative Ergebnis stand volumenbedingt unter Druck, erreichte jedoch infolge geringerer Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückstellungen zur CO_2-Flottenregulierung sowie im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen und aufgrund von Kostenverbesserungen mit 1,1 (1,1) Mrd. € das Vorjahresniveau.

Die Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile) setzte im ersten Halbjahr 2026 weltweit 121 (135) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Modellreihe 911 wurde stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse verringerten sich auf 15,2 (16,1) Mrd. €. Das Operative Ergebnis stieg auf 1,2 (0,8) Mrd. €, bedingt durch geringere Aufwendungen unter anderem aus der strategischen Neuausrichtung. Ein geringeres Absatzvolumen infolge der weiterhin herausfordernden Marktsituation in China sowie eine eingeschränkte Modellverfügbarkeit in bestimmten Modellreihen und Regionen wirkten hingegen belastend.

In den ersten sechs Monaten 2026 steigerte CARIAD die Umsatzerlöse um 251 Mio. € auf 815 Mio. €, getragen durch erfolgreiche Software-Lieferungen an die Konzernmarken. Das Operative Ergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 316 Mio. € auf –0,9 (– 1,2) Mrd. €. Positiv wirkten Fortschritte aus der Umsetzung des Transformationsprogramms sowie weitere Kostenoptimierungen.

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 im Wesentlichen fixkostenbedingt bei –473 (– 592) Mio. €.

Der Absatz der Markengruppe Trucks (Scania, MAN, International, Volkswagen Truck & Bus) lag in den ersten sechs Monaten 2026 bei 152 (153) Tsd. Einheiten. Die Umsatzerlöse bewegten sich mit 21,1 (21,2) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres, während das Operative Ergebnis auf 0,9 (1,2) Mrd. € zurückging. Neben Zolleffekten wirkten insbesondere Aufwendungen in Verbindung mit der Anpassung einzelner Projekte im Bereich der Elektromobilität, Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der geschlossenen Vereinbarung zum Verkauf eines Werks der Marke International in den USA negativ.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Group Mobility neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtszeitraum auf 5,2 (5,1) Mio. Kontrakte. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns stieg bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 40,5 (35,8) %. Ende Juni 2026 war der Gesamtvertragsbestand mit 27,9 (27,8) Mio. Kontrakten höher als am 31. Dezember 2025. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,6 (10,5) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 17,3 (17,3) Mio. Kontrakte. Am 30. Juni 2026 verzeichnete die Volkswagen Bank 2,4 (2,1) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis ging auf 1,7 (1,8) Mrd. € zurück.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte lag der Absatz des Volkswagen Konzerns im ersten Halbjahr 2026 mit 2,2 (2,2) Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse stiegen auf 104,6 (100,7) Mrd. €.

Auf den Märkten Nordamerikas setzte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 439 (435) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse lagen mit 28,6 (29,3) Mrd. € im Wesentlichen wechselkursbedingt unter dem Vorjahreswert.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2026 war der Absatz in Südamerika mit 323 (307) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse stiegen auf 9,6 (9,2) Mrd. €.

In der Region Asien-Pazifik lag der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtszeitraum bei 1,0 (1,5) Mio. Fahrzeugen. Die Umsatzerlöse gingen vor allem volumenbedingt auf 15,0 (19,3) Mrd. € zurück. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China.

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

	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	**2026**	**2025**	**2026**	**2025**
Europa/Übrige Märkte	2.206	2.171	104.619	100.735
Nordamerika	439	435	28.577	29.287
Südamerika	323	307	9.608	9.220
Asien-Pazifik[1]	1.029	1.450	14.967	19.350
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	330	– 227
Volkswagen Konzern[1]	**3.997**	**4.363**	**158.102**	**158.364**

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 des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	2026	2025
Umsatzerlöse	**158.102**	**158.364**
Kosten der Umsatzerlöse	-133.896	-131.962
Bruttoergebnis	**24.206**	**26.402**
Vertriebskosten	-11.135	-10.881
Verwaltungskosten	-6.170	-6.614
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-969	-2.200
Operatives Ergebnis	**5.931**	**6.707**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	446	317
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-1.604	-601
Finanzergebnis	**-1.158**	**-284**
Ergebnis vor Steuern	**4.773**	**6.423**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.671	-1.946
Ergebnis nach Steuern	**3.103**	**4.477**
davon entfallen auf		
Minderheiten	317	160
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	211	312
Aktionäre der Volkswagen AG	2.574	4.005
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €[1]	**5,11**	**7,97**
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €[1]	**5,17**	**8,03**

1 Das Ergebnis je Aktie wird in der Anhangangabe „Ergebnis je Aktie" erläutert.

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	2026	2025
Ergebnis nach Steuern	**3.103**	**4.477**
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	133	3.801
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	–31	–1.145
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	102	2.657
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	–480	540
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	51	–57
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	–429	483
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	–3	–8
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**–329**	**3.132**
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.564	–3.873
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	4
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	1.565	–3.869
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	–3
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	1.565	–3.872
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	233	2.057
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	–587	–502
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	–353	1.555
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	116	–517
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	–237	1.038
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	–229	–479
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	301	360
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	72	–119
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	–23	41
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	49	–78
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	–6	71
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	–6
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	–6	66
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	4	–17
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	–2	49
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	261	–124
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**1.636**	**–2.987**
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	1.190	1.843
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	117	–1.697
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**1.306**	**145**
Gesamtergebnis	**4.409**	**4.622**
davon entfallen auf		
Minderheiten	246	489
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	211	312
Aktionäre der Volkswagen AG	3.952	3.821

Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. April bis 30. Juni

Mio. €	2026	2025
Umsatzerlöse	**82.444**	**80.806**
Kosten der Umsatzerlöse	–69.994	–67.204
Bruttoergebnis	**12.450**	**13.602**
Vertriebskosten	–5.695	–5.455
Verwaltungskosten	–2.911	–3.270
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–375	–1.042
Operatives Ergebnis	**3.469**	**3.834**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	232	196
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	–1.163	–716
Finanzergebnis	**–930**	**–520**
Ergebnis vor Steuern	**2.538**	**3.314**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–1.000	–1.023
Ergebnis nach Steuern	**1.538**	**2.291**
davon entfallen auf		
Minderheiten	196	–44
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	58	160
Aktionäre der Volkswagen AG	1.284	2.175
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €[1]	**2,56**	**4,34**
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €[1]	**2,56**	**4,34**

1 Das Ergebnis je Aktie wird in der Anhangangabe „Ergebnis je Aktie" erläutert.

Gesamtergebnisrechnung vom 1. April bis 30. Juni

Mio. €	2026	2025
Ergebnis nach Steuern	**1.538**	**2.291**
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-45	1.070
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	42	-317
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-3	753
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	258	159
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	-93	36
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	165	195
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-5	-9
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**157**	**939**
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	536	-3.109
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	2
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	537	-3.107
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	537	-3.106
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-128	1.151
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-289	-331
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-417	820
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	66	-318
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-351	502
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-88	-339
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	144	150
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	57	-189
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-61	77
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-4	-112
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	26	54
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-1	-1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	26	53
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	-7	-16
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	19	37
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	145	-154
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**345**	**-2.832**
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	555	-1.357
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-53	-537
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**502**	**-1.894**
Gesamtergebnis	**2.040**	**397**
davon entfallen auf		
Minderheiten	184	125
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	58	160
Aktionäre der Volkswagen AG	1.798	112

Bilanz des Volkswagen Konzerns zum 30. Juni 2026 und zum 31. Dezember 2025

Mio. €	2026	2025
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	**399.888**	**396.602**
Immaterielle Vermögenswerte	91.569	91.474
Sachanlagen	71.853	73.076
Vermietete Vermögenswerte	86.119	82.486
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	103.261	101.230
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	47.086	48.336
Kurzfristige Vermögenswerte	**269.459**	**247.865**
Vorräte	61.507	56.042
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	72.779	70.026
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	56.305	53.473
Wertpapiere und Termingeldanlagen	32.084	29.522
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40.538	38.801
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6.246	–
Bilanzsumme	**669.347**	**644.467**
Passiva		
Eigenkapital	**202.460**	**203.054**
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	175.342	174.002
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	12.379	14.275
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	187.722	188.277
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.738	14.777
Langfristige Schulden	**214.840**	**214.887**
Finanzschulden	138.898	137.214
Rückstellungen für Pensionen	22.325	22.826
Sonstige Schulden	53.617	54.847
Kurzfristige Schulden	**252.047**	**226.525**
Finanzschulden	142.006	127.489
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34.399	30.490
Sonstige Schulden	72.048	68.546
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	3.594	–
Bilanzsumme	**669.347**	**644.467**

Eigenkapitalentwicklung

				ÜBRIGE RÜCKLAGEN								
					SICHERUNGSGESCHÄFTE							
Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungsumrechnung	Cash-flow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
Stand am 01.01.2025	**1.283**	**14.551**	**155.130**	**-2.156**	**466**	**-267**	**-906**	**303**	**13.890**	**182.294**	**14.437**	**196.731**
Ergebnis nach Steuern	–	–	4.005	–	–	–	–	–	312	4.317	160	4.477
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	2.568	-3.724	665	-48	466	-110	–	-184	330	145
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**6.573**	**-3.724**	**665**	**-48**	**466**	**-110**	**312**	**4.133**	**489**	**4.622**
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	–	–	3	–	–	–	-3	–	–	–	–	–
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	–	–	–	–	–	–	–	–	400	400	–	400
Dividendenausschüttungen	–	–	-3.170	–	–	–	–	–	-437	-3.607	-624	-4.231
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–	-432	48	0	0	14	0	–	-369	723	353
Übrige Veränderungen	–	–	29	–	–	–	–	1	–	30	113	143
Stand am 30.06.2025	**1.283**	**14.551**	**158.134**	**-5.831**	**1.131**	**-315**	**-429**	**193**	**14.164**	182.880	**15.138**	**198.018**
Stand am 01.01.2026	**1.283**	**14.551**	**161.357**	**-5.326**	**1.766**	**-66**	**293**	**142**	**14.275**	**188.277**	**14.777**	**203.054**
Ergebnis nach Steuern	–	–	2.574	–	–	–	–	–	211	2.785	317	3.103
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	95	1.526	-68	36	-456	245	–	1.378	-71	1.306
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**2.669**	**1.526**	**-68**	**36**	**-456**	**245**	**211**	**4.163**	**246**	**4.409**
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	–	–	-6	–	–	–	6	–	–	–	–	–
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	–	–	–	–	–	–	–	–	-1.728	-1.728	24	-1.704
Dividendenausschüttungen	–	–	-2.619	–	–	–	–	–	-379	-2.998	-295	-3.294
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–	0	–	–	–	–	–	–	0	0	–
Übrige Veränderungen	–	–	6	–	8	-5	–	-1	–	7	-13	-6
Stand am 30.06.2026	**1.283**	**14.551**	**161.407**	**-3.800**	**1.706**	**-35**	**-157**	**387**	**12.379**	**187.722**	**14.738**	**202.460**

Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	2026	2025
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**38.801**	**40.296**
Ergebnis vor Steuern	4.773	6.423
Ertragsteuerzahlungen	–2.003	–3.044
Abschreibungen[1]	18.115	16.096
Veränderung der Pensionen	–372	–61
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	826	1.070
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen[2]	–53	–987
Brutto-Cashflow	**21.286**	**19.497**
Veränderung Working Capital	**–15.418**	**–16.183**
Veränderung der Vorräte	–6.793	–7.177
Veränderung der Forderungen	–4.709	–4.714
Veränderung der Verbindlichkeiten	8.496	7.853
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	–498	809
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	–9.564	–11.131
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–2.350	–1.823
Cashflow laufendes Geschäft	**5.868**	**3.315**
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	**–9.964**	**–11.708**
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	–5.623	–6.488
Entwicklungskosten (aktiviert)	–4.205	–4.328
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	–528	–1.328
Netto-Cashflow[3]	***–4.096***	***–8.393***
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	–1.917	–659
Investitionstätigkeit	**–11.881**	**–12.367**
Finanzierungstätigkeit	**7.902**	**4.732**
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–	358
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	–1.707	397
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	619	–1.175
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**2.508**	**–5.495**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.06.[4]	**41.309**	**34.802**
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	50.031	45.372
Bruttoliquidität	**91.341**	**80.173**
Kreditstand	–280.995	–255.918
Nettoliquidität am 30.06.[5]	**–189.654**	**–175.745**
nachrichtlich am 01.01.	–178.506	–169.122

1 Saldiert mit Zuschreibungen.
2 Im Wesentlichen Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.
3 Netto-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).
4 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.
5 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 2026

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 2025 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2026 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.

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 2026 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 4,3 % (31. Dezember 2025: 4,2 %) 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 2025 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2025 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 2025 ist auch im Internet unter www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar.

Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Infolge des Endorsement von IFRS 18 „Darstellung und Angaben im Abschluss" durch die Europäische Union am 13. Februar 2026 erfolgt die Erstanwendung im Volkswagen Konzern in dem Geschäftsjahr, das am 1. Januar 2027 beginnt. Die Auswirkungen des Standards auf die Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns befinden sich in Prüfung. Maßgeblich hierfür sind einschlägige Agenda-Entscheidungen des IFRS Interpretations Committee (IC), deren finale Verabschiedung aussteht.

Wesentliche Ereignisse

EVERLLENCE

Am 24. Juni 2026 hat Volkswagen mit Bain Capital eine Vereinbarung über den Verkauf von 51 % der Anteile an der Everllence SE, Augsburg (Everllence) geschlossen. Volkswagen rechnet damit, aus der Leveraged-Buy-out-Transaktion einen Mittelzufluss in Höhe von rund 7,4 Mrd. € zu erzielen. Die finalen Werte sind noch abhängig von der Ertrags- und Liquiditäts-Entwicklung von Everllence bis zum Vollzug der Transaktion. Volkswagen strebt an, die Transaktion vor dem 31. Dezember 2026 abzuschließen; der Zeitplan hängt jedoch insbesondere noch von behördlichen Genehmigungen ab. Die Ergebnisse des zweiten Quartals 2026 wurden von der angekündigten Transaktion nicht beeinflusst.

Everllence zählt weltweit zu den führenden Herstellern von Großmotoren, Turbomaschinen und Dekarbonisierungslösungen. Zum 30. Juni 2026 wurde der Everllence Teilkonzern als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe nach IFRS 5 klassifiziert. Hierzu finden sich die Angaben unter „IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte".

RIVIAN

Im Rahmen der Kooperation mit dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) hat Volkswagen im April 2026 auf Basis der im Jahr 2024 geschlossenen Vereinbarung eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. USD in Rivian Stammaktien getätigt. Dadurch steigt der Beteiligungsanteil von Volkswagen an Rivian auf 15,9 %. Der Kaufpreis basiert auf einem bestimmten durchschnittlichen Marktpreis der Rivian Stammaktien. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

EUROPCAR

Im Oktober 2025 erklärte die Attestor Limited, London/Großbritannien (Attestor) die Ausübung ihrer Put-Option in Bezug auf ihre Beteiligung an der Green Mobility Holding S.A., Strassen/Luxemburg (GMH), der Muttergesellschaft der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich (Europcar). Daraufhin unterzeichneten Volkswagen und Attestor im März 2026 einen Anteilskaufvertrag, wonach Volkswagen 27 % der Anteile an der GMH zu einem Kaufpreis von rund 1 Mrd. € im Jahr 2027 erwerben wird. Dadurch wird sich der Anteil von Volkswagen an der GMH auf 93 % erhöhen. Der Vollzug der Transaktion steht des Weiteren noch unter Vorbehalt der üblichen regulatorischen Genehmigungen.

NEUAUSRICHTUNG PRODUKTIONSSTRATEGIE NORDAMERIKA

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 hat die Marke Volkswagen Pkw eine Anpassung der Produktionsstrategie in der Region Nordamerika beschlossen. Im Rahmen der Neuausrichtung auf volumenstärkere, marktnachfrageorientierte Produkte wurde die Fertigung des ID.4 am Standort Chattanooga/USA seit Mitte April 2026 beendet. Daraus ergeben sich außerplanmäßige Abschreibungen von Sachanlagen sowie Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen in Höhe von 0,5 Mrd. €, die in den Kosten der Umsatzerlöse sowie dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst wurden.

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

Im März 2026 haben die Aufsichtsräte der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche) und der Volkswagen AG die geplanten Veräußerungen der seitens Porsche und durch Tochtergesellschaften gehaltenen Anteile an der Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien, an der Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien und an der Bugatti International Holding S.à.r.l., Luxemburg, sowie weiterer mit den Beteiligungen in Zusammenhang stehender Vermögenswerte freigegeben. Im April 2026 kam es zum Abschluss eines entsprechenden Verkaufsvertrags. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Transaktion abhängig von den regulatorischen Freigaben innerhalb von zwölf Monaten abgeschlossen wird.

Im zweiten Quartal 2026 hat Volkswagen beschlossen, 51 % der Anteile an der Everllence SE, Augsburg, zu veräußern. Der Abschluss der Transaktion wird vor dem 31. Dezember 2026 erwartet, hängt jedoch insbesondere von behördlichen Genehmigungen ab. Zum 30. Juni 2026 wurde die Veräußerungsgruppe Everllence Teilkonzern als Zur Veräußerung gehalten eingestuft. Weitere Erläuterungen dazu siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Der Volkswagen Konzern prüft regelmäßig die strategische Relevanz seines Beteiligungsportfolios. Für nicht mehr strategisch relevante Beteiligungen wird ein Verkauf geprüft. In diesem Zusammenhang wurde der Verkauf eines Anteils einer At Equity Beteiligung beschlossen und in Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umklassifiziert.

Insgesamt wurden zum 30. Juni 2026 Vermögenswerte in Höhe von 6.246 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 3.594 Mio. € gemäß IFRS 5 als Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden in einer separaten Zeile in der Bilanz ausgewiesen, die im Wesentlichen auf Everllence entfallen.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2026

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst-leistungen	Summe Berichts-segmente	Sonstige operative Gesell-schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	89.246	14.202	–	103.449	–	–12.197	91.251
Originalteile	8.191	3.348	–	11.539	–	–105	11.434
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	6.971	787	14.246	22.004	–	–2.266	19.738
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	4.904	518	–	5.422	–	–30	5.392
Power Engineering	–	–	–	–	2.514	–1	2.512
Motorräder	388	–	–	388	–	0	388
Vermiet- und Leasinggeschäft	614	715	11.727	13.057	0	–873	12.184
Zinsen und ähnliche Erträge	17	0	7.452	7.469	–	–326	7.143
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	306	8	–	314	–	16	330
Sonstige Umsatzerlöse	6.259	1.510	537	8.307	855	–1.435	7.727
	116.897	**21.090**	**33.961**	**171.948**	**3.369**	**–17.216**	**158.102**

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst-leistungen	Summe Berichts-segmente	Sonstige operative Gesell-schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	91.543	14.450	–	105.994	–	–12.008	93.986
Originalteile	8.165	3.333	–	11.498	–	–92	11.406
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	6.907	872	12.922	20.701	–	–2.791	17.910
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	6.522	459	–	6.982	–	–43	6.939
Power Engineering	–	–	–	–	2.299	–6	2.293
Motorräder	454	–	–	454	–	0	454
Vermiet- und Leasinggeschäft	496	694	10.893	12.082	1	–834	11.249
Zinsen und ähnliche Erträge	127	0	7.170	7.297	–	–356	6.941
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–211	4	–	–208	–	–20	–227
Sonstige Umsatzerlöse	5.972	1.383	487	7.843	933	–1.362	7.414
	119.976	**21.195**	**31.471**	**172.642**	**3.233**	**–17.511**	**158.364**

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 4.771 Mio. € (Vorjahr: 4.767 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 in den Kosten der Umsatzerlöse enthaltenen außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf 1.571 Mio. € (Vorjahr: 746 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Vermietvermögen und aus außerplanmäßigen Abschreibungen infolge der Einstellung der Produktion des Volkswagen ID.4 in den USA. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse".

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 betrugen die erfolgswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten im Volkswagen Konzern 8.994 Mio. € (Vorjahr: 8.975 Mio. €).

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	
		2026	2025	2026	2025
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. €	1.538	2.291	3.103	4.477
Anteil von Minderheiten	Mio. €	196	–44	317	160
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	58	160	211	312
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	1.284	2.175	2.574	4.005
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	756	1.280	1.508	2.351
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	528	895	1.066	1.655
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	2,56	4,34	5,11	7,97
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	2,56	4,34	5,17	8,03

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI 2026

Mio. €	Nettobuchwert 01.01.2026	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Nettobuchwert 30.06.2026
Immaterielle Vermögenswerte	91.474	5.128	251	4.782	91.569
Sachanlagen	73.076	5.233	605	5.850	71.853
Vermietete Vermögenswerte	82.486	19.964	9.612	6.719	86.119

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 beliefen sich die außerplanmäßigen Abschreibungen auf insgesamt 1.612 Mio. € (Vorjahr: 821 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Vermietvermögen und aus außerplanmäßigen Abschreibungen infolge der Einstellung der Produktion des Volkswagen ID.4 in den USA. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse".

6. Vorräte

Mio. €	30.06.2026	31.12.2025
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.519	8.362
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.459	4.800
Fertige Erzeugnisse, Waren	36.422	31.924
Kurzfristiges Vermietvermögen	7.977	6.656
Geleistete Anzahlungen	4.144	4.268
Sicherungsgeschäfte Vorräte	–14	33
	61.507	**56.042**

Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betrugen 803 Mio. € (31. Dezember 2025: 828 Mio. €). Wesentliche Zuschreibungen waren nicht vorzunehmen.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.06.2026	31.12.2025
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.960	20.760
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	34.344	32.714
	56.305	**53.473**

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entfallen 17,0 Mrd. € (31. Dezember 2025: 16,0 Mrd. €) auf den Konzernbereich Automobile.

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2026 in Summe mit 727 Mio. € (Vorjahr: 907 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. €).

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

Im Februar 2026 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2014 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 12 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.750 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 24. März 2026 erfolgt.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2026	31.12.2025
Anleihen und Schuldverschreibungen	100.373	102.461
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	23.826	22.409
Einlagengeschäft	7.229	4.738
Leasingverbindlichkeiten	6.236	6.337
Übrige Finanzschulden	1.235	1.269
	138.898	**137.214**

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2026	31.12.2025
Anleihen und Schuldverschreibungen	51.375	46.779
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.255	14.607
Einlagengeschäft	72.851	63.609
Leasingverbindlichkeiten	1.217	1.320
Übrige Finanzschulden	1.309	1.174
	142.006	**127.489**

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 2025 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 2026

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ-POSTEN ZUM 30.06.2026
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	8.047	8.047
Sonstige Beteiligungen	4.794	–	–	–	3.113	7.907
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	6	56.318	57.607	–	46.936	103.261
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.114	7.744	8.010	2.192	–	11.051
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	21.960	21.960	–	–	21.960
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3	47.768	47.768	–	25.007	72.779
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.993	15.059	15.059	1.931	–	19.984
Wertpapiere und Termingeldanlagen	29.402	2.682	2.682	–	–	32.084
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	40.538	40.538	–	–	40.538
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	62	1.993	1.993	–	4.191	6.246
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	132.663	133.205	–	6.236	138.898
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.095	2.853	2.830	1.293	–	6.242
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	140.789	140.789	–	1.217	142.006
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	34.399	34.399	–	–	34.399
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.105	13.543	13.543	1.140	–	15.788
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	982	982	–	2.611	3.594

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2025

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2025
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	9.996	9.996
Sonstige Beteiligungen	4.328	–	–	–	3.038	7.366
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1	54.637	55.998	–	46.592	101.230
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.387	7.514	7.837	2.791	–	11.692
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	20.760	20.760	–	–	20.760
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	45.755	45.755	–	24.257	70.026
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.346	14.569	14.569	2.243	–	20.158
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.118	1.404	1.404	–	–	29.522
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	38.801	38.801	–	–	38.801
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	130.877	132.015	–	6.337	137.214
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.027	2.802	2.824	1.593	–	6.422
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	126.169	126.169	–	1.320	127.489
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	30.490	30.490	–	–	30.490
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	953	11.493	11.493	1.197	–	13.643

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 71,9 Mrd. € (Vorjahr: 70,8 Mrd. €) und einen Fair Value von 72,9 Mrd. € (Vorjahr: 72,1 Mrd. €).

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	30.06.2026	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	4.794	111	3.863	819
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	6	–	–	6
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.114	–	604	510
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	3	–	–	3
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.993	–	1.868	1.125
Wertpapiere und Termingeldanlagen	29.402	28.636	562	204
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	62	–	–	62
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.095	–	1.789	306
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.105	–	488	618

Mio. €	31.12.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	4.328	86	3.534	708
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1	–	–	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.387	–	884	503
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	–	–	–
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	–	–	13
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.346	–	1.647	1.699
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.118	27.339	600	180
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.027	–	1.428	599
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	953	–	386	568

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	30.06.2026	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.192	–	1.986	206
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.931	–	1.931	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.293	–	1.223	70
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.140	–	1.140	–

Mio. €	31.12.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.791	–	2.504	287
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.243	–	2.243	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.593	–	1.519	74
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.197	–	1.197	–

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

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	Zur Veräußerung gehaltene finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.2026	**3.104**	**1.167**	**-**
Währungsänderungen	18	19	-
Änderung Konsolidierungskreis	0	-	-
Gesamtergebnis	-422	203	-
erfolgswirksam	-546	203	-
erfolgsneutral	124	-	-
Zugänge (Zukäufe)	254	-	62
Realisierungen	-222	-464	-
Umgliederung in Stufe 2	-1	0	-
Umgliederung Hedge Accounting	0	1	
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-62	-	-
Stand am 30.06.2026	**2.669**	**924**	**62**
			-
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	**-546**	**-203**	**-**
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-5	-203	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-7	-202	-
Finanzergebnis	-540	-	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-530	-	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2025	**2.607**	**977**
Währungsänderungen	-102	-46
Änderung Konsolidierungskreis	0	-
Gesamtergebnis	709	-66
erfolgswirksam	402	-66
erfolgsneutral	307	-
Zugänge (Zukäufe)	125	-
Realisierungen	-224	-239
Umgliederung in Stufe 2	0	-1
Umgliederung Hedge Accounting	0	1
Stand am 30.06.2025	**3.115**	**626**
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	**402**	**66**
Sonstiges betriebliches Ergebnis	83	88
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	91	88
Finanzergebnis	318	-22
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	318	-

ENTWICKLUNG DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs-beziehungen	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs-beziehungen
Stand am 01.01.2026	**287**	**74**
Währungsänderungen	–	–
Änderung Konsolidierungskreis	–	–
Gesamtergebnis	79	10
erfolgswirksam	0	1
erfolgsneutral	79	9
Umgliederung nicht Hedge Accounting	0	-1
Umgliederung in Stufe 2	-160	-13
Stand am 30.06.2026	**206**	**70**

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs-beziehungen	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs-beziehungen
Stand am 01.01.2025	**74**	**152**
Währungsänderungen	–	–
Änderung Konsolidierungskreis	–	–
Gesamtergebnis	48	3
erfolgswirksam	1	0
erfolgsneutral	47	3
Umgliederung nicht Hedge Accounting	0	-1
Umgliederung in Stufe 2	-35	-46
Stand am 30.06.2025	**87**	**108**

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Warentermingeschäfte zum 30. Juni 2026 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) und das Eigenkapital um 152 Mio. € (Vorjahr: 224 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariable 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 2026 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 2026 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 Risikovariable. 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 2026 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 452 Mio. € (Vorjahr: 456 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2026 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 453 Mio. € (Vorjahr: 457 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. Juni 2026 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. Juni 2026 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs des zum Fair Value bewerteten Wandeldarlehens zum 30. Juni 2026 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 100 Mio. € (Vorjahr: 75 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs zum 30. Juni 2026 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 82 Mio. € (Vorjahr: 75 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2026 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 11 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2026 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 11 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. Juni 2026 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 52 Mio. € (Vorjahr: 66 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 52 Mio. € (Vorjahr: 65 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 9 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. €	30.06.2026	30.06.2025
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	40.538	34.802
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	771	0
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	**41.309**	**34.802**

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

	1. HALBJAHR	
Mio. €	2026	2025
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	–1.707	397
Dividendenzahlungen	–3.073	–4.231
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–	358
Aufnahmen von Anleihen	26.353	16.650
Tilgungen von Anleihen	–23.986	–18.349
Aufnahmen von Schuldverschreibungen[1]	25.289	6.610
Tilgungen von Schuldverschreibungen[1]	–26.869	–5.083
Veränderungen der übrigen Finanzschulden[1]	12.587	9.112
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	–691	–732
	7.902	**4.732**

1 Die Commercial Paper werden ab dem vierten Quartal des Geschäftsjahres 2025 unter „Aufnahmen/Tilgungen von Schuldverschreibungen" ausgewiesen. Im Vergleichszeitraum erfolgte der Ausweis noch unter „Veränderungen der übrigen Finanzschulden". Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

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 drei berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge 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.

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

Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, werden unter „Sonstige operative Gesellschaften" zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik.

Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion.

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2026

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz-fahrzeuge	Finanzdienst-leistungen	Summe Berichts-segmente	Sonstige operative Gesell-schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	103.010	20.656	31.674	155.340	2.744	17	158.102
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	13.888	433	2.287	16.608	625	-17.233	-
Umsatzerlöse	116.897	21.090	33.961	171.948	3.369	-17.216	158.102
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.765	947	1.869	7.581	256	-1.905	5.931

BERICHTSSEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz-fahrzeuge	Finanzdienst-leistungen	Summe Berichts-segmente	Sonstige operative Gesell-schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	106.489	20.459	28.837	155.785	2.599	-20	158.364
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	13.487	736	2.635	16.857	634	-17.491	-
Umsatzerlöse	119.976	21.195	31.471	172.642	3.233	-17.511	158.364
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.398	1.248	1.911	7.556	164	-1.013	6.707

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

	1. HALBJAHR	
Mio. €	2026	2025
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	**7.581**	**7.556**
Sonstige operative Gesellschaften	256	164
Konzernfinanzierung	-15	-19
Konsolidierung/Holdingfunktion	-1.891	-994
Operatives Ergebnis	**5.931**	**6.707**
Finanzergebnis	**-1.158**	**-284**
Konzernergebnis vor Steuern	**4.773**	**6.423**

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.

	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. HALBJAHR		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. HALBJAHR	
Mio. €	2026	2025	2026	2025
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	3	2	0	0
Aufsichtsräte	1	2	0	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	674	632	1.049	1.233
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	5.148	7.816	1.017	977
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	237	272	1.362	1.400
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	4	2	2

	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
Mio. €	30.06.2026	31.12.2025	30.06.2026	31.12.2025
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	0	0	0
Aufsichtsräte	0	0	66	92
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	2.295	1.974	2.740	2.252
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	17.953	19.046	4.918	5.363
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	671	456	879	1.083
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	2	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 418 Mio. € (Vorjahr: 670 Mio. €) nicht enthalten. Weiterhin beinhalten die Tabellen ebenfalls nicht die an die Porsche SE gezahlten Dividenden in Höhe von 727 Mio. € (Vorjahr angepasst: 1.271 Mio. €) sowie die an das Land Niedersachsen gezahlte Dividende in Höhe von 307 Mio. € (Vorjahr: 372 Mio. €). Die zu zahlenden Steuern für die Dividenden an die Porsche SE waren zum 30. Juni 2026 zum Teil noch nicht zahlungswirksam.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 14.280 Mio. € (31. Dezember 2025: 14.714 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 2.805 Mio. € (31. Dezember 2025: 3.957 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 1.428 Mio. € (31. Dezember 2025: 1.108 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 203 Mio. € (31. Dezember 2025: 181 Mio. €).

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 754 Mio. € (31. Dezember 2025: 561 Mio. €) wertberichtigt wurden. Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 207 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 84 Mio. € (31. Dezember 2025: 76 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2026 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 238 Mio. € (Vorjahr: 385 Mio. €) getätigt.

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

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

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit

Im Februar 2026 begann vor dem Landgericht München II die Hauptverhandlung in dem Strafverfahren gegen zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren.

2. Produktbezogene Klagen weltweit

Im Mai 2026 wies der Superior Court of Justice in Brasilien in der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge betrifft, die einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal") der Klägerin zurück. Zuvor hatte der Superior Court of Justice im April 2024 bereits die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurückgewiesen. Das Verfahren ist rechtskräftig beendet.

3. Sonderprüfung

In dem Unterlassungsklageverfahren, das die Volkswagen AG gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag eingeleitet hatte, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat, verwarf das Oberlandesgericht Braunschweig im April 2026 die Berufung der Volkswagen AG gegen das klageabweisende Urteil des Landgerichts Braunschweig als unzulässig und begründete dies damit, dass die zunächst erfolgte Bestellung des Sonderprüfers durch die Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts aufgehoben worden sei, sodass gegenwärtig kein Rechtsschutzbedürfnis mehr bestehe. Das Gericht wies aber auch darauf hin, dass Volkswagen im Fall der erneuten Bestellung eines Sonderprüfers nicht gehindert ist, eine neue Unterlassungsklage zu erheben.

WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Im März 2026 stellte die koreanische Wettbewerbsbehörde das Verfahren ein, in dem unter anderem der Verdacht überprüft worden war, 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" (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Nach Auffassung der Behörde kann nicht davon ausgegangen werden, dass die untersuchten Verhaltensweisen Auswirkungen auf den koreanischen Markt gehabt haben.

In Russland wurden der Verfahrensnachfolgerin Kameya JSC (Kameya) der ursprünglichen Klägerin Automobile Plant GAZ LLC Nebenforderungen aus dem rechtskräftigen Urteil aus Juli 2024 zugesprochen: Das Gericht ordnete eine bereits durch die Berufungsinstanz bestätigte Inflationsindexierung des titulierten Hauptforderungsbetrages in Höhe von rund 1,6 Mrd. RUB an und sprach der Klägerin erstinstanzlich Verzugszinsen in Höhe von rund 8,3 Mrd. RUB zu. Die Volkswagen AG wird sich weiter umfassend verteidigen.

Nachdem die britische Finanzmarktaufsichtsbehörde (Financial Conduct Authority - FCA) zum Januar 2021 sämtliche Discretionary Commission Arrangements (DCAs) im Markt für Autofinanzierungen verboten hatte, wurde in der Folge auch vom britischen Supreme Court gerichtlich festgestellt, dass Kunden durch hohe Provisionen von Kreditgebern für Kfz-Finanzierungen unfair behandelt wurden, insbesondere wenn diese auch nicht offengelegt wurden. Im Oktober 2025 stellte die FCA den Entwurf eines branchenweiten Entschädigungsprogramms für Fahrzeugfinanzierungskunden zur Konsultation. Das Entschädigungsprogramm sieht vor, dass Kunden, die in einem bestimmten Zeitraum Finanzierungsverträge abgeschlossen haben, entschädigt werden müssen, wenn sie durch nicht offengelegte Provisionen benachteiligt wurden. Nach Abschluss des Konsultationsverfahrens veröffentlichte die FCA Ende März 2026 ihre endgültigen Regelungen und Leitlinien zum Entschädigungsprogramm. Die Regelungen enthalten eine Reihe von Änderungen gegenüber dem in dem Konsultationspapier beschriebenen Modell. Das Entschädigungsprogramm berücksichtigt nach wie vor nicht die Besonderheiten eines Captive-Finanzierungsinstituts wie der im Konzern davon betroffenen Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes (VWFS UK). Auch aus diesem Grund hat VWFS UK eine Klage gegen das Entschädigungsprogramm eingereicht. Unabhängig vom Ausgang dieses Verfahrens wurden Vorsorgen im Konzernabschluss der Volkswangen Financial Services AG auf Basis des vorliegenden Regelwerks erfasst.

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 2026 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2025 keine wesentlichen Änderungen.

Im Zusammenhang mit der strategischen Neuausrichtung des Unternehmens setzt der Vorstand die Anstrengungen fort, die Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens nachhaltig zu stärken und einen umfassenden Zukunftsplan (Group Target Picture 2030) weiter auszudetaillieren und umzusetzen, der das Unternehmen noch robuster gegen äußere Einflüsse und zunehmende Risiken aufstellen soll.

16. Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher rechtlicher und steuerlicher Umfänge im Vergleich zum Konzernabschluss 2025 um 0,7 Mrd. € auf 10,9 Mrd. € erhöht.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2025 nicht wesentlich verändert und belaufen sich zum 30. Juni 2026 auf 40,0 Mrd. €.

18. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 21. Juli 2026 initiierte TRATON die Veräußerung von weiteren 2,0 % der im Umlauf befindlichen Anteile an Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong/China (Sinotruk). Aus dem Verkauf wird ein Zufluss in Höhe von rund 0,2 Mrd. € erwartet, der im Cashflow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen wird. Durch den Vollzug der Transaktion wird sich der Anteil von TRATON an Sinotruk auf 18,1 % belaufen. Die Beteiligung wird in Folge zukünftig nicht mehr nach der Equity-Methode bilanziert, sondern erfolgsneutral zum Fair Value bewertet. Aus dem Vollzug des Verkaufs und der Reklassifizierung der Beteiligung kann sich im zweiten Halbjahr 2026 ein Ertrag in Höhe von bis zu über 1 Mrd. € ergeben, der im Finanzergebnis ausgewiesen wird und überwiegend nicht zahlungswirksam ist.

Wolfsburg, 23. Juli 2026

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, 23. Juli 2026

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 2026 bis 30. Juni 2026, 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, 23. Juli 2026

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gaenslen
Wirtschaftsprüfer

Dr. Janze
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

BEV (Battery Electric Vehicle)
Fahrzeug mit ausschließlich elektrischem Antrieb und extern aufladbarer Batterie, bei dem die zum Antrieb erforderliche Energie vollständig in einer Antriebsbatterie gespeichert und kein Verbrennungsmotor vorhanden ist.

EREV (Extended Range Electric Vehicle)
Fahrzeug mit elektrischem Hauptantrieb und extern aufladbarer Batterie, bei dem ein zusätzlicher Verbrennungsmotor ausschließlich als Generator zur Erzeugung elektrischer Energie und damit zur Reichweitenverlängerung dient, ohne die Räder direkt anzutreiben.

Gesamtrendite Aktie
Die Gesamtrendite (auch bekannt als Total Shareholder Return (TSR)) einer Aktie ist eine Kennzahl, die sowohl die Kursentwicklung als auch die Dividenden berücksichtigt. Unter der Annahme der Re-Investition der gezahlten Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der ersten Kursnotierung Ex-Dividende wird der Kurswert am Ende des Betrachtungszeitraums mit dem Kurswert zu Beginn prozentual ins Verhältnis gesetzt.

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.

PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle):
Fahrzeug mit kombiniertem elektrischem und verbrennungsmotorischem Antrieb sowie extern aufladbarer Batterie, bei dem sowohl der Elektromotor als auch der Verbrennungsmotor – einzeln oder gemeinsam – direkt zum Antrieb der Räder eingesetzt werden können.

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 und spiegelt deren Anteil an den Umsatzerlösen wider: 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 und Digitalisierung unseres Produktportfolios, dem Ausbau unserer Batteriekompetenz, der Entwicklung von Software und neuer Plattformen sowie dem Aufbau neuer Technologien. Die F&E-Quote spiegelt unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider. 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, Erweiterung Elektrifizierung und Digitalisierung 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, und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen ab.

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

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

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

→ 29. Oktober 2026
Zwischenbericht Januar – September 2026



658.809.641.00