

A light blue background featuring a faint, stylized map of Europe with white lines representing roads and borders.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Halbjahres- finanzbericht

JANUAR – JUNI 2019

- 1 Wesentliche Fakten
2 Wichtige Ereignisse

- 7 Volkswagen Aktie
8 Geschäftsverlauf
16 Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage
23 Ausblick

- 27 Gewinn- und
Verlustrechnung
28 Gesamtergebnisrechnung
31 Bilanz
32 Eigenkapitalentwicklung
34 Kapitalflussrechnung
35 Anhang
57 Versicherung der
gesetzlichen Vertreter
58 Bescheinigung nach
prüferischer Durchsicht

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	2. QUARTAL			1. HALBJAHR		
	2019	2018	%	2019	2018	%
Mengendaten¹ in Tsd.						
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	2.760	2.840	-2,8	5.365	5.519	-2,8
Absatz (Fahrzeuge)	2.756	2.807	-1,8	5.339	5.575	-4,2
Produktion (Fahrzeuge)	2.767	3.059	-9,5	5.422	5.786	-6,3
Belegschaft (am 30.06.2019/31.12.2018)				662,8	664,5	-0,3
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €						
Umsatzerlöse	65.185	61.149	+ 6,6	125.197	119.377	+ 4,9
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	5.130	5.583	-8,1	9.979	9.794	+ 1,9
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	7,9	9,1		8,0	8,2	
Sondereinflüsse	-	-1.635	-100,0	-981	-1.635	-40,0
Operatives Ergebnis	5.130	3.948	+ 29,9	8.997	8.160	+ 10,3
Operative Umsatzrendite (%)	7,9	6,5		7,2	6,8	
Ergebnis vor Steuern	5.486	4.495	+ 22,1	9.557	8.972	+ 6,5
Umsatzrendite vor Steuern (%)	8,4	7,4		7,6	7,5	
Ergebnis nach Steuern	4.115	3.313	+ 24,2	7.168	6.613	+ 8,4
Konzernbereich Automobile²						
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.550	3.391	+ 4,7	7.033	6.747	+ 4,2
F&E-Quote (%)	6,4	6,5		6,6	6,6	
Cash-flow laufendes Geschäft	8.158	4.753	+ 71,7	13.523	10.208	+ 32,5
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	4.580	3.844	+ 19,2	7.955	6.862	+ 15,9
davon: Sachinvestitionen	3.194	2.481	+ 28,7	5.202	4.398	+ 18,3
Sachinvestitionsquote (%)	5,8	4,8		4,9	4,3	
Netto-Cash-flow	3.578	909	x	5.568	3.346	+ 66,4
Netto-Liquidität am 30.06.				15.905	26.298	-39,5

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

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

3 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 2. Quartal 4.350 (3.702) Mio. €, 1. Halbjahr 7.451 (6.782) Mio. €.

Wesentliche Fakten

- **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns bei 5,4 (5,5) Mio. Fahrzeugen; Rückgang insbesondere in Asien-Pazifik, Zuwachs in Südamerika; Pkw-Marktanteil in rückläufigem Weltgesamtmarkt ausgebaut**
- **Umsatzerlöse des Konzerns nehmen um 4,9 % auf 125,2 Mrd. € zu**
- **Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen übertrifft mit 10,0 Mrd. € das Vorjahr um 0,2 Mrd. €; Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung**
- **Operatives Ergebnis verbessert sich auf 9,0 (8,2) Mrd. €; negative Sondereinflüsse aus der Dieseldematik von -1,0 (-1,6) Mrd. €**
- **Ergebnis vor Steuern steigt auf 9,6 (9,0) Mrd. €**
- **Netto-Cash-flow des Automobilbereichs legt um 2,2 Mrd. € auf 5,6 Mrd. € zu; Sachinvestitionsquote bei 4,9 (4,3) %**
- **Netto-Liquidität im Automobilbereich beträgt 15,9 Mrd. €; negativer Effekt auf den Ausweis der Netto-Liquidität aus dem neuen IFRS 16 in Höhe von 5,1 Mrd. €**
- **Begeisternde Produkte:**
 - **Volkswagen Pkw erweitert mit dem T-Cross und dem Teramont X sein SUV-Angebot in China; Studie ID. ROOMZZ ergänzt die ID.-Familie um einen großen SUV mit bis zu 7 Sitzen**
 - **Audi stellt erstmals den elektrisch angetriebenen Q2L e-tron sowie die Studie AI:ME vor**
 - **ŠKODA feiert die Weltpremieren seiner elektrifizierten Modelle Citigo^e iV und Superb iV**
 - **Bei Bentley debütiert die neue Generation des Flying Spur**
 - **Porsche erweitert die Cayenne-Modellreihe um das sportliche Cayenne Coupé**
 - **Volkswagen Nutzfahrzeuge zeigt mit dem Transporter 6.1 seinen technisch neukonzipierten Bestseller**
 - **Scania und MAN präsentieren effiziente Lösungen für die Baubranche**

Wichtige Ereignisse

MESSEN UND VERANSTALTUNGEN

Die Marken des Volkswagen Konzerns stellten im zweiten Quartal 2019 auf zahlreichen Messen und Veranstaltungen beeindruckende neue Produkte vor.

Auto Shanghai 2019

Auf der Auto Shanghai 2019 feierte die Marke Volkswagen Pkw die Weltpremiere der Studie ID. ROOMZZ. Der multivariable SUV der Fünf-Meter-Klasse verfügt über bis zu sieben Sitze, ist rein elektrisch unterwegs und gleichermaßen auf Familien- und Business-Ansprüche zugeschnitten. Sein Karosseriedesign folgt der klaren, homogenen Linienführung der ID-Familie. Zwei Elektromotoren mit einer Systemleistung von 225 kW (306 PS) treiben die beiden Achsen des Fahrzeugs permanent an und beschleunigen es in 6,6 sec auf 100 km/h. Der ID. ROOMZZ kombiniert die künftigen IQ.DRIVE-Systeme von Volkswagen wie den Travel Assist und die automatische Distanzregelung ACC; dadurch kann er auf Wunsch im Modus „ID. Pilot“ vollautomatisiert (Level 4 nach VDA – Verband der Automobilindustrie, Deutschland) durch den Verkehr gleiten. Die Serienversion soll 2021 zuerst in China auf den Markt kommen. Drei weitere Volkswagen Modelle gaben in Shanghai ihr Debüt: Der Teramont X ist eine starke Fünfsitzer-Version mit Fließheck. Die Studie SUV Coupé Concept bietet avantgardistisches Design, sportliche Proportionen und eine außergewöhnliche Performance. Das Showcar SMV Concept gibt einen Ausblick auf einen großen, multifunktionalen SUV mit einer Länge von mehr als 5,10 m. Mit dem Lifestyle-orientierten T-Cross rundete Volkswagen Pkw den Messeauftritt ab.

Die Marke Audi feierte in Shanghai zwei Weltpremieren: Der kompakte SUV Q2L e-tron verfügt über eine im Vergleich zur Basisversion verlängerte Karosserie. Der Elektromotor bietet eine Leistung von 100 kW (140 PS), die Batterie ermöglicht eine Reichweite von bis zu 265 km nach lokalem Homologationsverfahren. Die visionäre Studie AI:ME zeigt die Ideen der Audi Designer und Entwickler für ein elektrisch angetriebenes Kompaktmodell der Zukunft. Der Elektromotor stellt eine Leistung von 125 kW (170 PS) an der Hinterachse bereit. Der AI:ME bietet einen geräumigen und zukunftsweisenden Innenraum mit vielfältigen Möglichkeiten für Kommunikation, Entertainment oder Entspannung, denn er ist zudem für das vollautomatisierte Fahren (Level 4 nach VDA) konzipiert.

ŠKODA zeigte seine speziell für den chinesischen Markt optisch und technisch angepasste Studie VISION iV. Sie gibt einen konkreten Ausblick auf das erste Serienmodell der Marke auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB). Das Fahrzeug besticht mit einer athletisch gezeichneten, aerodynamischen Karosserie und markentypisch großzügigen Platzverhältnissen im Innenraum. Der 150 kW (204 PS) starke Elektromotor an der Hinterachse ermöglicht eine

Höchstgeschwindigkeit von 160 km/h. Die Reichweite liegt bei bis zu 500 km. Außerdem präsentierte ŠKODA sein innovatives, elektrisches Zweiradkonzept KLEMENT für nachhaltige Mikromobilität in der Stadt.

Porsche stellte in Shanghai ein neues Modell der Cayenne-Baureihe vor: das Cayenne Coupé. Es bietet alle technischen Highlights der dritten Cayenne-Generation, gibt sich aber durch sein individuelles Design mit deutlich abfallender Dachlinie progressiver, athletischer und emotionaler. Zur umfangreichen Serienausstattung zählen das 2,16 m² große Panorama-Glasdach, die geschwindigkeitsabhängige Servolenkung Plus, 20-Zoll-Leichtmetallräder, der Park-Assistent, das Porsche Active Suspension Management (PASM) sowie das Sport Chrono-Paket. Zur Markteinführung sind zwei leistungsstarke Motorisierungen erhältlich: ein Sechszylinder-Turbomotor mit 250 kW (340 PS) sowie ein V8-Biturbo mit 404 kW (550 PS) im Cayenne Turbo Coupé.

Auf dem Messestand von Bentley wurden der anlässlich des 100-jährigen Bestehens der Marke in limitierter Auflage angebotene Mulsanne W.O. Edition by Mulliner, der innovative Bentayga Hybrid sowie die neue Generation der beliebten Modelle Continental GT und Continental GTC ausgestellt.

Weltpremieren der ŠKODA Modelle Citigo^e iV und Superb iV

Die Marke ŠKODA startete im Mai 2019 in das Zeitalter der Elektromobilität und feierte die Weltpremieren ihrer ersten elektrifizierten Fahrzeuge. Mit iV bündelt ŠKODA künftig sowohl den Aufbau seiner elektrifizierten Produktfamilie als auch ein ganzheitlich vernetztes Ökosystem für Mobilitätslösungen. Der Superb iV verfügt als erstes Modell von ŠKODA über einen Plug-in-Hybridantrieb. Ein 115 kW (156 PS) starker TSI-Motor und ein Elektromotor mit 85 kW (115 PS) stellen eine Systemleistung von insgesamt 160 kW (218 PS) für besonders nachhaltige Mobilität ohne Einbußen bei der Leistung zur Verfügung. Die Batterie ermöglicht eine rein elektrische Reichweite von bis zu 55 km nach WLTP-Zyklus. In Kombination mit dem Benzinmotor liegt die Reichweite bei 850 km. Der ŠKODA Citigo^e iV ist das erste rein elektrisch angetriebene Fahrzeug der tschechischen Marke. Der City-Fitzer verfügt über einen Elektromotor mit 61 kW (83 PS), die Batterie ermöglicht eine Reichweite von bis zu 265 km nach WLTP-Zyklus.

GTI-Treffen am Wörthersee

Beim jährlichen GTI-Treffen am Wörthersee feierte Volkswagen eine Doppelpremiere. Auszubildende des Standorts Wolfsburg präsentierten den 279 kW (380 PS) starken Golf GTI Aurora. Das in den Farben Nardograu, Deep Black Perl-effekt sowie der Unikat-Akzentfarbe Mint-Grün lackierte Showcar verfügt über zusätzliche Displays in der Mittelkon-

sole, die dem Fahrer Motor- und Fahrzeugdaten zeigen, die besonders auf Rennstrecken nützlich sind. Als Technologie-Highlight kommt erstmals ein Holografie-Modul zum Einsatz, mit dem das 3.500 Watt starke High-End-Soundsystem über ein intuitiv bedienbares Hologramm gesteuert werden kann. Nachwuchskräfte von Volkswagen Sachsen enthüllten am Wörthersee den Golf Variant R FighteR. Das Showcar mit Allradantrieb und 295 kW (400 PS) starkem TSI-Motor besticht insbesondere durch seine um 3 cm verbreiterten Kotflügel. Das Unikat hat eine Glanzlackierung in Kristallsilber und Nardograu, Designfarben sind Misanorot und Pianoschwarz. Mit seiner Dachlicht-Signalanlage, den Frontblitzern im Kühlerschutzgitter und einer 360-Grad-Kamera auf dem Dach kann der FighteR als Safety-Car auf Rennsportveranstaltungen eingesetzt werden. Darüber hinaus waren beim GTI-Treffen mit dem Golf GTI TCR und dem T-Roc R aktuelle sportliche Serienmodelle zu sehen. Zudem brachte Volkswagen mit dem elektrischen Rennwagen ID.R das Thema Elektromobilität mit zum Wörthersee.

Wiener Motorensymposium

Auf dem 40. Wiener Motorensymposium zeigte Volkswagen Möglichkeiten einer effizienten und vernetzten Mobilität. Mit dem 48 Volt Mild-Hybridantrieb (mHEV), kombiniert mit einem Benzinmotor 1.5 l TSI evo, startet Volkswagen die nächste Hybridisierungsstufe seiner Antriebe. Das konventionelle 12 Volt Bordnetz wird dabei um ein 48 Volt Netz ergänzt; das erhöht unter anderem die Möglichkeiten der Rekuperation. Je nach Fahrweise können rund 0,4 l Kraftstoff auf 100 km eingespart und entsprechend CO₂-Emissionen reduziert werden. Zudem gab Volkswagen in Wien erstmals einen genauen Einblick in seinen MEB, der die Basis für die Elektrofahrzeuge der nächsten Generation darstellt. Er bildet zudem die Grundlage für eine neu entwickelte Elektronikarchitektur und das Betriebssystem vw.OS, mit denen neue Mobilitätsdienste und Assistenzsysteme etabliert und die Voraussetzungen für das automatisierte Fahren geschaffen werden können. Darüber hinaus stellte Volkswagen aktuelle Fahrerassistenzsysteme vor und zeigte die Potenziale sowie technischen und gesetzlichen Herausforderungen beim Sprung des automatisierten Fahrens auf Level 3 und 4.

bauma 2019

Auf der bauma 2019 in München, der Leitmesse für Baufahrzeuge, Baugeräte und Bergbaumaschinen, präsentierte die Marke Scania ihre robusten und effizienten Fahrzeuge sowie weitere Innovationen. Die neuen Scania XT Schwerlastkipper überzeugen mit einer langen Betriebszeit, Robustheit sowie einer hohen Produktivität und Flexibilität. Dank des modularen Systems kann ein XT-Lkw beispielsweise für die Abfallbeseitigung oder als Pritsche mit Kran genutzt werden. Zudem zeigte Scania die verbesserten Motorenbaureihen DC09 und DC13, mit denen sich Kraftstoffeinsparungen von bis zu 2% erzielen lassen. Scania Engines stellte auf der bauma vernetzte Motoren für Geräte, Fahrzeuge und Schiffe

vor, die eine permanente Überwachung sowie optimierte Betriebs- und Einsatzzeiten ermöglichen. Dieser neue Service basiert auf dem umfassenden Wissen, das Scania durch die Vernetzung von 350.000 Bussen und Lkw erworben hat.

MAN stellte in München seine optimierte Euro 6 Motorenpalette vor. Der neue Motor D15 ersetzt ab 2019 in den Baureihen TGS und TGX den bewährten D20-Motor in der Euro 6 Ausführung. Der Sechszylinder-Reihenmotor punktet mit mehr Leistung, geringerem Gewicht und höherer Kraftstoffeffizienz bei kleinerem Hubraum. Erstmals auf der bauma vertreten war der MAN TGE. Aus seinem umfangreichen Produktportfolio mit Kastenwagen, verglastem Kombi oder Fahrgestellen mit Einfach- und Doppelkabine lassen sich die vielfältigsten Anwendungen der Baubranche sowie der Landschafts- und Gartenbaubetriebe abdecken. MAN rundete seinen Messeauftritt mit der Präsentation verschiedener Assistenzsysteme ab, darunter der um die Stop & Go-Funktion ergänzte Tempomat ACC, das Aktiv-Lenksystem ComfortSteering mit dem Lane Return Assist sowie das Video-Abbiege-System, das an der erschwerten einsehbaren rechten Fahrzeugseite beim Abbiegen oder Rangieren unterstützt.

Volkswagen Nutzfahrzeuge stellte auf der bauma mit dem Transporter 6.1 seinen technisch umfangreich neukonzipierten Bestseller vor. Dank des Wechsels von einer hydraulischen auf eine elektromechanische Servolenkung verfügt der Transporter nun über ein erweitertes Spektrum an Assistenzsystemen und bietet damit ein deutliches Plus an Sicherheit und Komfort. Zu den Neuerungen gehören Technologien wie der Lane Assist, der Park Assist und der Trailer Assist. Zudem wurde das Fahrzeug auf die Anforderungen der digitalen Welt angepasst: Neu an Bord ist optional die dritte Generation des Modulare Infotainmentbaukasten, der mit einer integrierten SIM-Karte neue Anwendungen und Onlinedienste ermöglicht.

Neuer Bentley Flying Spur vorgestellt

Die Marke Bentley stellte im Juni 2019 die neue Generation des Flying Spur vor. Der luxuriöse Grand Tourer mit vier Türen teilt sich mit seinem Vorgänger lediglich den Namen; das Fahrzeug wurde vollständig überarbeitet und vereint mehr denn je die Wendigkeit einer Sportlimousine mit der Finesse eines modernen Luxusautomobils. Der Flying Spur setzt neue Maßstäbe in puncto Innovation, Vernetzung, Komfort und Fahrspaß. Sein Herzstück ist ein optimierter W12-TSI-Motor mit Doppelturboaufladung und einer Leistung von 467 kW (635 PS), der das Fahrzeug in 3,8 sec von 0 auf 100 km/h beschleunigt. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 333 km/h. Als erstes Fahrzeug aus dem Hause Bentley besitzt er eine elektronische Allradlenkung, die in Kombination mit dem aktiven Allradantrieb und dem Bentley Dynamic-Ride-System für ein agiles Handling und Fahrgefühl sorgt. Der auf den Fahrer zugeschnittene Innenraum verbindet die Vorzüge hochmoderner Technologien – digitale Instrumententafel mit HD-Display, starkes Audiosystem, Touchscreen-Monitore für die Fondpassagiere – mit zeitgemäßer britischer Handwerkskunst.

AUSZEICHNUNGEN

Anfang April 2019 wurde Audi von dem US-amerikanischen Magazin Automotive News mit dem „PACE Award“ in der Kategorie Innovation Partnership für sein zentrales Fahrerassistenzsteuergerät (zFAS) ausgezeichnet. Das zFAS bündelt das Management einer Vielzahl an Fahrerassistenzsystemen in einer zentralen, hochintegrierten Domänenarchitektur. Mit dem Preis honoriert das Magazin technische Innovationen in der Automobilbranche.

Im April 2019 zeichneten die Leser der Fachzeitschrift Auto Bild Allrad zahlreiche Modelle des Volkswagen Konzerns zum „Allradauto des Jahres 2019“ aus. In der Kategorie Geländewagen und SUVs bis 35.000€ wurden der Audi Q2 zum Gesamtsieger und der ŠKODA Kodiaq zum Importsieger gekürt. In der Klasse Geländewagen und SUVs von 35.000 bis 50.000€ holte der Audi Q5 den Gesamtsieg. In der Kategorie Allrad-Crossover wurden der Audi A6 allroad quattro als Gesamtsieger und der ŠKODA Octavia Scout als Importsieger ausgezeichnet. In der Klasse Allrad-Hybrid- und Elektroautos überzeugte der Audi e-tron als Gesamtsieger. In der Klasse Allrad-Pkw bis 40.000€ wurde der ŠKODA Superb als Importsieger ausgezeichnet. Der Porsche Panamera errang den Gesamtsieg in der Kategorie Allrad-Pkw über 40.000€; der Porsche 911 sicherte sich den Gesamtsieg in der Klasse Allrad-Sportwagen, -Coupés und -Cabrios. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wurde mit dem Multivan zum Gesamtsieger in der Kategorie Allrad-Vans und -Busse gekürt; der SEAT Alhambra wurde hier zum Importsieger gewählt. Bei der Leserwahl stellte die Redaktion von Auto Bild Allrad insgesamt 219 Modelle von 43 Marken in zehn Kategorien zur Wahl.

In einer Befragung des Berliner Beratungsinstitut Trendence erzielte die AUDI AG im April 2019 mit 15,8% den ersten Platz als attraktivster Arbeitgeber bei Ingenieurwissenschaften. Das Institut hat zwischen September 2018 und Februar 2019 über 43.500 Akademiker an rund 300 deutschen Hochschulen nach ihrem Wunsch-Arbeitgeber befragt.

Anfang Mai 2019 wurde Audi bei der Leserwahl „Netze, Dienste & Hersteller des Jahres 2019“ der Fachzeitschrift connect als bester Hersteller von vernetzten Autos ausgezeichnet. Die Marke mit den Vier Ringen setzte sich gegen 18 Mitstreiter durch. An dem Wettbewerb nahmen mehr als 83.000 Leser und Online-User von connect teil.

Ende Mai 2019 verlieh die Deutsche Gesellschaft für Nachhaltiges Bauen (DGNB) die Platin-Auszeichnung an Porsche und seinen Standort in Leipzig. Damit zertifiziert die DGNB das rund 427 Hektar große Werk, das derzeit für die zukünftigen Anforderungen der Elektromobilität ausgebaut wird, als besonders nachhaltigen Industriestandort. Die Bewertung erfolgt anhand von 167 Kriterien in 28 Kategorien.

Ebenfalls Ende Mai 2019 hat der 2.0 TFSI-Motor von Audi den „International Engine of the Year“-Award in der Kategorie von 150 bis 250 PS gewonnen. Porsche konnte mit seinem 2.5 l Turbomotor in der Kategorie von 250 bis 350 PS überzeugen.

Eine internationale Experten-Jury aus 70 Motorjournalisten kürte die Motoren zum Klassensieger.

Anfang Juni 2019 verlieh die AUTO BILD zahlreiche Prämien an den Volkswagen Konzern als „Wertmeister des Jahres“. Basis für die Bewertung ist die prozentuale Restwertentwicklung des Fahrzeugs nach vierjähriger Nutzung. Die Marke Volkswagen Pkw wurde mit dem up! 1.0 TSI in der Kategorie Kleinstwagen ausgezeichnet. Audi überzeugte in den Klassen Elektrofahrzeuge, Kleinwagen, Oberklasse und kleine SUVs mit den Modellen e-tron 55 quattro, A1 40 TFSI Sportback S tronic, A6 Avant 35 TDI S tronic und Q2 40 TFSI quattro. Porsche wurde in der Luxusklasse und in der Kategorie Sportwagen für die Modelle Panamera 4 und 911 Carrera S PDK gekürt. AUTO BILD und das Bewertungsunternehmen Schwacke vergaben in diesem Jahr zum 16. Mal die „Wertmeister“-Titel. Dabei wurden die Gewinner in 13 Fahrzeugklassen ermittelt.

JUBILÄEN

Anfang April 2019 lief im Volkswagen Werk Emden der 30-millionste Passat vom Band. Damit setzt der Bestseller eine neue Rekordmarke in seinem Segment: Kein anderes Konzernmodell der Mittelklasse und kein anderer Geschäftswagen wurde häufiger auf der Welt verkauft als der Passat. Bei dem Jubiläumsmodell handelt es sich um einen Passat GTE Variant mit Plug-In-Hybridantrieb in Pyrit Silber Metallic.

Mitte April 2019 feierte Volkswagen Autoeuropa im portugiesischen Palmela die Fertigung des einmillionsten Sharan seit dem Produktionsstart vor 24 Jahren. Neben dem Sharan fertigt Volkswagen Autoeuropa derzeit auch das Schwestermodell SEAT Alhambra und den kompakten Volkswagen T-Roc.

Ebenfalls Mitte April 2019 wurde das 22-millionste ŠKODA Fahrzeug produziert. Das Jubiläumsfahrzeug, ein ŠKODA Kodiaq GT in der Farbe Velvet Red, fuhr im Werk Changsha des Joint Ventures SAIC VOLKSWAGEN vom Band.

Im Volkswagen Werk Pune, Indien, wurde Ende April 2019 das einmillionste Fahrzeug gefertigt: ein Volkswagen Ameo. Die Produktion im indischen Werk startete im März 2009.

Im Volkswagen Werk in Navarra, Spanien, lief Ende April 2019 der achtmillionste Polo vom Band. Das Jubiläumsfahrzeug in Energetic Orange Metallic besitzt einen 1.6 l TDI-Motor mit 70 kW (95 PS). Volkswagen Navarra produziert den Volkswagen Polo seit 1984.

KOOPERATIONEN

Anfang April 2019 haben der Volkswagen Konzern und Ganfeng Lithium Co., Ltd. mit Sitz in Jiangxi, China, eine Absichtserklärung zur langfristigen Versorgung mit Lithium für Batteriezellen unterschrieben. Demnach soll Ganfeng den Volkswagen Konzern und seine Lieferanten für die nächsten zehn Jahre mit Lithium versorgen. Damit verfolgen wir das Ziel, bereits heute einen signifikanten Teil unseres steigenden Lithiumbedarfs für Batterien abzusichern. Ganfeng Lithium Co., Ltd. wurde 2000 gegründet und ist der weltweit führende Hersteller von Lithium- und Metallprodukten.

Mitte April 2019 ist der Volkswagen Konzern einer Industrieinitiative für den verantwortungsbewussten Einkauf von strategischen Mineralien beigetreten. Mithilfe der Blockchain-Technologie sollen Effizienz, Nachhaltigkeit und Transparenz in den globalen und komplexen Zulieferketten erhöht werden. Durch die Zusammenarbeit erhält der Volkswagen Konzern einen besseren Einblick in die Herkunft von beispielsweise Kobalt, das in Lithium-Ionen-Batterien für Elektrofahrzeuge verwendet wird. Auch der Weg anderer Mineralien, die in der Fahrzeugproduktion verwendet werden, kann so nachverfolgt werden. Das Blockchain-Netzwerk umfasst bereits Teilnehmer auf jeder wichtigen Stufe der Lieferkette, von der Mine bis zum Endbenutzer. Weitere Teilnehmer sind bislang unter anderem die Ford Motor Company, Huayou Cobalt, IBM, LG Chem sowie RCS Global Group.

Mitte Juni 2019 gab Volkswagen bekannt, rund 900 Mio. € in gemeinsame Batterieaktivitäten mit der Northvolt AB investieren zu wollen. Ein Teil der Summe ist für ein geplantes Joint Venture mit dem schwedischen Batteriehersteller vorgesehen, ein weiterer Teil geht direkt an Northvolt AB. Im Gegenzug erhält Volkswagen rund 20% der Anteile an Northvolt AB und einen Sitz im Aufsichtsrat. Ein 50/50-Joint-Venture soll im Laufe dieses Jahres gegründet werden, Ziel ist der Aufbau einer 16 Gigawattstunden-Batteriezellfertigung in Europa. Es ist geplant, das Werk frühestens ab 2020 am Konzernstandort in Salzgitter aufzubauen, sofern die notwendigen Rahmenbedingungen hierfür erfüllt sind. Für den Jahreswechsel 2023/2024 ist dann der Start der Batterie-zellen-Produktion für Volkswagen vorgesehen.

Ebenfalls Mitte Juni 2019 hat der Volkswagen Konzern ein neues, klimaneutral betriebenes Rechenzentrum in Rjukan, Norwegen, bezogen. Gemeinsam mit dem norwegischen Partner Green Mountain wurde der Standort in nur sechs Monaten aufgebaut. Betrieben wird das Rechenzentrum künftig zu 100% mit Strom aus Wasserkraft. Auf diese Weise lassen sich damit pro Jahr mehr als 5.800 Tonnen CO₂ im Vergleich zu einem konventionell betriebenen Rechenzentrum einsparen. Die maximale Leistung von 2.750 Kilowatt werden die Marken Volkswagen Pkw und Audi für Hochleistungs-Server nutzen, auf denen sie rechenintensive Projekte ihrer Fahrzeugentwicklung verarbeiten. Dazu zählen die Simulation von Crashtests und virtuelle Windkanal-Erprobungen. Der Volkswagen Konzern setzt beim Aufbau von Rechenkapazitäten auf die Vereinbarkeit ökonomischer und ökologischer Faktoren. So betreibt Volkswagen bereits in Island ein klimaneutrales Rechenzentrum.

Volkswagen hat Ende Juni 2019 eine strategische Partnerschaft mit den Handelsketten Lidl und Kaufland geschlossen. Die Lebensmitteleinzelhändler werden an 70 Filialen in Berlin insgesamt 140 öffentliche Ladepunkte für E-Fahrzeuge ihrer Kunden errichten. Volkswagen erhält exklusiv das Recht, die neue Infrastruktur für das Laden seiner WeShare-Flotte außerhalb der Öffnungszeiten über Nacht zu nutzen. Damit erhöht sich die effiziente Auslastung der Säulen. Mit den

zusätzlichen Ladepunkten wird die öffentliche Ladeinfrastruktur der deutschen Hauptstadt um fast 20% wachsen.

BÖRSENGANG DER TRATON SE

Seit dem 28. Juni 2019 werden Aktien der TRATON SE im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse und der Nasdaq Stockholm gehandelt. Die Stückaktien ohne Nennbetrag wurden aus dem Bestand der Volkswagen AG bei Investoren platziert. Der Börsengang soll für beide Unternehmen die Grundlage schaffen, in Zukunft zusätzlichen Mehrwert für ihre Stakeholder zu generieren. Volkswagen wird engagierte Mehrheitsaktionärin bleiben.

DIESELTHEMATIK

Das gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik geführte Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde durch Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 7. Mai 2019 beendet. Der Bußgeldbescheid knüpft an eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit Prüffeld Entwicklung Gesamtfahrzeug/Qualität an. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 535 Mio. € vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 4 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 531 Mio. € zusammensetzt. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG beendet.

HAUPTVERSAMMLUNG

Am 14. Mai 2019 fand in Berlin die 59. ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG statt. Die Stammaktionäre der Volkswagen AG schlossen sich bei einer Abstimmpräsens von 94,45% des stimmberechtigten Kapitals dem Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat an, für das Geschäftsjahr 2018 eine Dividende von 4,80 € (Vorjahr: 3,90 €) je Stammaktie und 4,86 € (Vorjahr: 3,96 €) je Vorzugsaktie auszuschütten. Die Stammaktionäre vertagten wegen der noch andauernden Untersuchungen zur Dieseldiagnostik die Entlastung von Rupert Stadler für das Geschäftsjahr 2018. Alle übrigen Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden für das Geschäftsjahr 2018 entlastet. Mit Ablauf der Hauptversammlung endeten turnusgemäß die Amtszeiten von Frau Dr. Hessa Sultan Al-Jaber, Herrn Dr. Hans Michel Piëch sowie Herrn Dr. Ferdinand Oliver Porsche im Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Die Hauptversammlung wählte alle drei für eine volle Amtszeit als Vertreter der Anteilseigner zu Mitgliedern des Aufsichtsrats. Zudem gaben die Stammaktionäre ihre Zustimmung zur Schaffung eines genehmigten Kapitals sowie der entsprechenden Satzungsänderung. Auch bestellten sie die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2019 und für die

prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernabschlusses und des Zwischenlageberichts des ersten Halbjahres 2019, für den Zeitraum bis 30. September 2019 sowie für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2020.

AUFSICHTSRATSANGELEGENHEITEN

Mit Wirkung zum 31. Mai 2019 hat Frau Birgit Dietze ihr Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG niedergelegt. Auf Antrag des Aufsichtsratsvorsitzenden hat das Registergericht Braunschweig gemäß § 104 AktG mit Wirkung zum 21. Juni 2019 Frau Conny Schönhardt, Gewerkschaftssekretärin beim IG Metall Vorstand, als Nachfolgerin zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt.

VOLKSWAGEN STELLT WEITERENTWICKELTE STRATEGIE TOGETHER 2025+ VOR

Im Juni 2019 hat der Volkswagen Konzern die Weiterentwicklung seines erfolgreichen Zukunftsprogramms „TOGETHER – Strategie 2025“ bekannt gegeben. Mit der überarbeiteten Strategie TOGETHER 2025+ will der Konzern das Tempo der Transformation erhöhen, den Fokus weiter schärfen und die Umsetzung der strategischen Ziele noch konsequenter vorantreiben. Dafür wurde auch die strategische Vision überarbeitet. Mit „Shaping mobility – for generations to come“ wollen wir die Zukunft der Mobilität noch aktiver und nachhaltiger gestalten und langfristig sicherstellen. Aufbauend auf den strategischen Zieldimensionen der bewährten Strategieraute umfasst TOGETHER 2025+ fünf Module als zentrale Arbeitspakete, in denen viele der noch offenen Konzerninitiativen der ursprünglichen TOGETHER-Strategie aufgehen. Diese Module sind: Best Governance, Best Performance und Best

Brand Equity sowie Software-Enabled Car Company und Excellent Leadership.

Das Modul Best Governance hat das Ziel, eine fokussierte, schlanke Konzernstruktur zu schaffen, die die Marken steuert, wesentliche Synergien hebt und Entscheidungsprozesse beschleunigt; dies schließt einen intensiven Austausch mit unseren Stakeholdern ein. Best Performance zielt auf eine nachhaltige Wertsteigerung des Unternehmens durch Erhöhung der Effizienz, Produktivität und Ertragskraft ab. Im Arbeitspaket Best Brand Equity liegt der Fokus darauf, das Markenportfolio zu schärfen; so ist eine deutliche Steigerung der Werte der Konzernmarken bis 2025 möglich. Im Modul Software-Enabled Car Company arbeiten wir daran, Software zu einer der Kernkompetenzen des Volkswagen Konzerns zu machen; dazu bündeln wir die vorhandenen Kräfte, verstärken uns und bauen eine eigene Organisationseinheit auf. Excellent Leadership treibt den Wandel zu einer offenen, partnerschaftlichen und wertebasierten Führungskultur voran.

Mit diesen fünf Modulen aus TOGETHER 2025+ stellen wir uns den Herausforderungen von heute und morgen und unterstreichen unser Versprechen, dass wir mit dem elektrischen Antrieb, der digitalen Vernetzung und dem autonomen Fahren das Automobil sauber, leise, intelligent und sicher machen wollen. Zudem bekennen wir uns zum Pariser Abkommen und verpflichten uns – als erstes Unternehmen unserer Branche – zum Null-Emissionsziel bis spätestens 2050. So kann das Auto auch künftig ein Eckpfeiler umweltfreundlicher, zeitgemäßer, individueller und bezahlbarer Mobilität sein.

Volkswagen Aktie

Im Zeitraum Januar bis Juni 2019 waren an den internationalen Aktienmärkten insgesamt steigende Kurse bei volatiltem Verlauf zu sehen.

Der DAX lag über dem Wert zum Jahresende 2018. Positiv wirkten die Hoffnung auf eine expansivere US-Geldpolitik sowie Unternehmensdaten, die teilweise über den Erwartungen lagen. Unsicherheiten hinsichtlich der Wirtschaftspolitik der US-Regierung, der andauernden Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) sowie des Wachstums der Weltwirtschaft belasteten die Notierungen.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG lagen in den ersten sechs Monaten 2019 über dem Niveau vom Jahresende 2018. Positive Impulse lieferten vor allem gute Unternehmenszahlen. Belastet wurden die Notierungen insbesondere durch Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen regulatorischen Rahmenbedingungen für Diesel- und Elektrofahrzeuge, der US-Zollpolitik, der Abkühlung des chinesischen Marktes sowie des Testverfahrens zur Bestimmung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen – das sogenannte WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure).

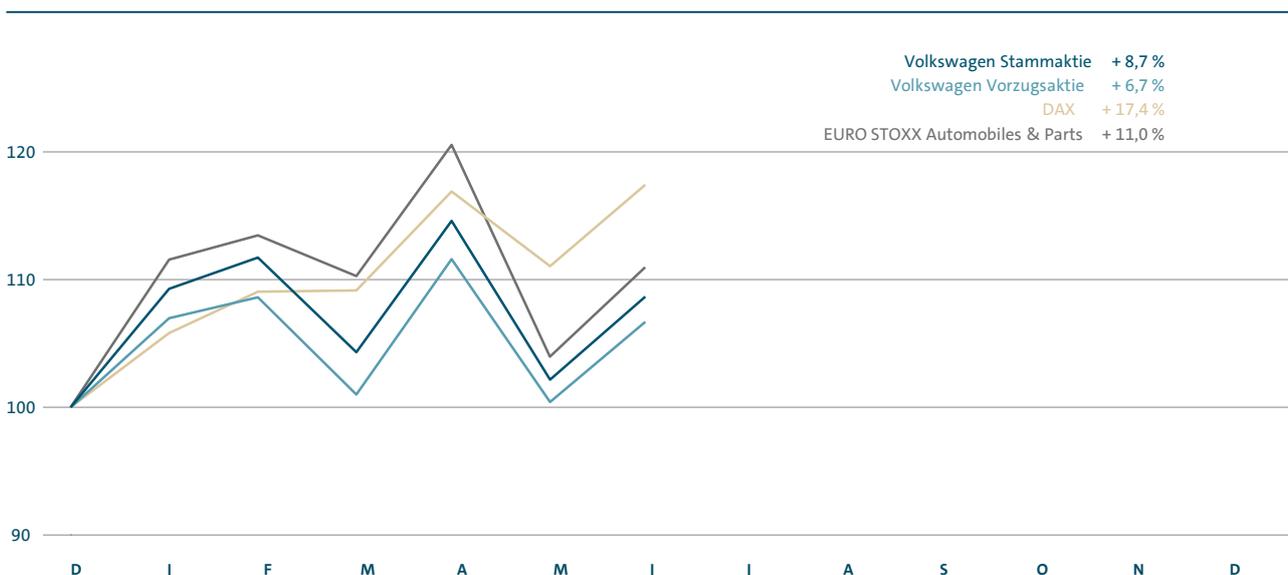
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2019

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	166,60	135,60	151,15
	Datum	18.04.	03.01.	28.06.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	163,14	134,76	148,22
	Datum	18.04.	03.01.	28.06.
DAX	Kurs	12.413	10.417	12.399
	Datum	03.05.	03.01.	28.06.
ESTX Auto & Parts	Kurs	527	412	469
	Datum	18.04.	03.01.	28.06.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2018 BIS JUNI 2019

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2018 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2019 setzte die Weltwirtschaft ihr robustes Wachstum mit nachlassendem Tempo fort. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern unter dem Wert der Vorjahresperiode. Die Preise für Energie- und sonstige Rohstoffe sanken im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei einem nach wie vor vergleichsweise niedrigen, wenngleich leicht höheren Zinsniveau. Im Zusammenhang mit den handelspolitischen Verwerfungen und wirtschaftlichen Unsicherheiten ging der weltweite Güterhandel im ersten Halbjahr 2019 zurück.

Die Konjunktur in Westeuropa verzeichnete von Januar bis Juni 2019 insgesamt ein leichtes Wachstum bei abnehmender Dynamik. Diese Entwicklung war bei nahezu allen nord- und südeuropäischen Ländern zu verzeichnen. Für Unsicherheit sorgte weiter vor allem der ungewisse Ausgang der Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der EU.

In Deutschland setzte sich der Wachstumstrend bei einer guten Lage am Arbeitsmarkt im Berichtszeitraum mit deutlich geringerer Dynamik fort, wobei sich sowohl die Stimmung der Unternehmen als auch die der Konsumenten weiter eintrübte.

Die Volkswirtschaften Zentraleuropas erzielten in den ersten beiden Quartalen 2019 weiterhin verhältnismäßig hohe Wachstumsraten, welche ebenfalls mehrheitlich zurückgingen. In Osteuropa verringerte sich das BIP-Wachstum, was insbesondere auf die konjunkturelle Entwicklung Russlands – als größte Volkswirtschaft der Region – zurückzuführen war.

Der in der Türkei bereits im Jahr 2018 eingetretene wirtschaftliche Einbruch setzte sich im Berichtszeitraum fort. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen eine im Vergleich zum Vorjahreszeitraum niedrigere Steigerungsrate des BIP aus.

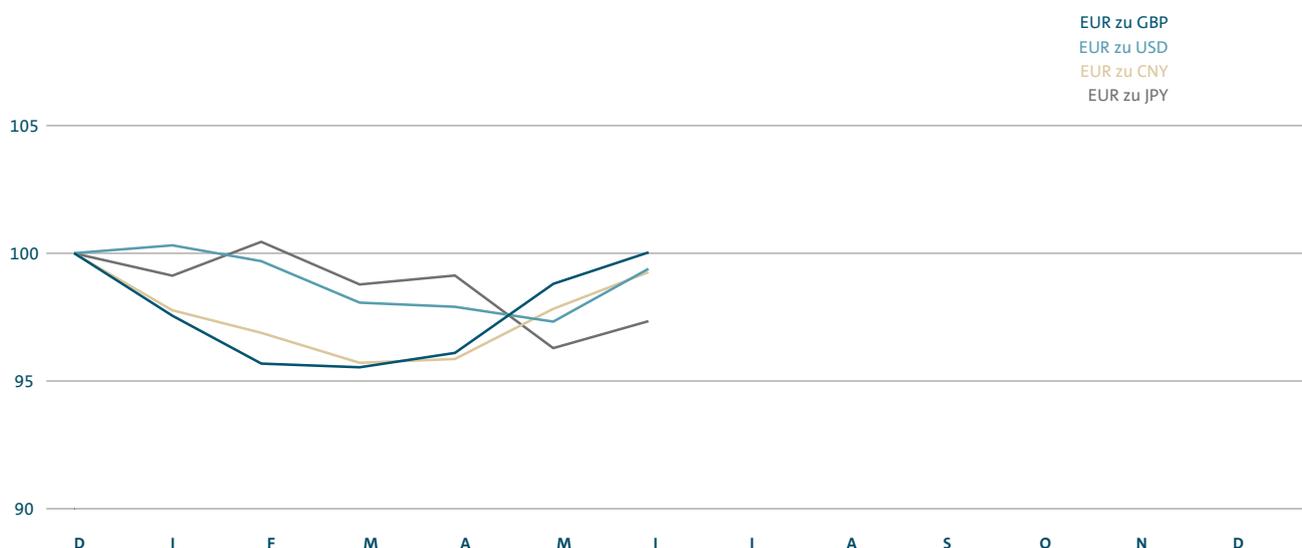
Das robuste Wachstum der US-Wirtschaft setzte sich im ersten Halbjahr 2019 fort. Wesentliche Impulse kamen von der privaten Inlandsnachfrage. Die US-Zentralbank hielt den Leitzins bei stabiler Lage am Arbeitsmarkt und nachlassender Inflationsentwicklung konstant. Sowohl in Kanada als auch in Mexiko ließ die Dynamik im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2018 nach.

Brasilien hat von Januar bis Juni 2019 das leichte Wirtschaftswachstum der Vorquartale fortgesetzt, die Situation in Südamerikas größter Volkswirtschaft blieb jedoch weiterhin angespannt. Argentiniens wirtschaftliche Lage verschlechterte sich bei anhaltend hoher Inflation deutlich.

Die chinesische Wirtschaft setzte ihr Wachstum im Berichtszeitraum mit hoher Dynamik fort. Staatliche Stüt-

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2018 BIS JUNI 2019

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2018 = 100



zungsmaßnahmen infolge der handelspolitischen Auseinandersetzungen zwischen China und den USA wurden im ersten Halbjahr 2019 fortgeführt. Indien verzeichnete weiterhin eine hohe Wachstumsgeschwindigkeit. Japan registrierte gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ein schwächeres BIP-Wachstum.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis Juni 2019 hat sich die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahreszeitraum schwächer entwickelt (-5,0%). Während in der Region Zentral- und Osteuropa die Neuzulassungen den Wert des Vorjahres knapp übertrafen, verzeichneten die Gesamtmärkte in Westeuropa, Nahost, Nordamerika, Südamerika sowie Asien-Pazifik Einbußen.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis Juni 2019 leicht über dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa lag die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum unter anderem WLTP-bedingt unter dem Vorjahresniveau. Dabei schwächten sich die Neuzulassungen in den größten Einzelmärkten in unterschiedlicher Stärke ab. Einen leichten Rückgang verzeichneten die Pkw-Verkäufe in Frankreich. In Großbritannien lag das Pkw-Marktvolumen moderat unter dem Vorjahreswert; dort belastete weiterhin der ungewisse Ausgang der Austrittsverhandlungen mit der EU die Nachfrage. Ebenfalls rückläufig entwickelten sich im Berichtszeitraum die Pkw-Märkte in Italien und Spanien. Der Anteil der neu zugelassenen Dieselfahrzeuge am Pkw-Gesamtmarkt in Westeuropa sank im Zeitraum Januar bis Juni 2019 auf 33,3 (38,0)%.

Trotz des ungewissen Ausgangs der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien lagen die Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa moderat über dem Niveau des Vorjahres.

In Deutschland lag die Zahl der Pkw-Verkäufe in den ersten sechs Monaten 2019 auf dem hohen Niveau des Vorjahreszeitraums. Neben der konjunkturellen Lage haben Verkaufshilfen der Anbieter, insbesondere in Form einer Umweltprämie, die stabile Entwicklung begünstigt.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtszeitraum deutlich über der Vergleichsperiode 2018.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum knapp über dem Vorjahresniveau. Dabei entwickelten sich die einzelnen zentraleuropäischen EU-Märkte uneinheitlich. Nach einem trotz der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2019 robusten Start schwächte sich der russische Pkw-Markt im weiteren Verlauf ab und lag am Ende des ersten Halbjahres 2019 leicht unter dem Wert des Vorjahreszeitraums.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag auf dem Vorjahresniveau. Dabei war

in Russland die Zahl der verkauften Fahrzeuge in den Monaten Januar bis Juni 2019 deutlich niedriger als im Vorjahr.

Auf dem Pkw-Markt in der Türkei ist die Nachfrage im Zeitraum Januar bis Juni 2019 im Vergleich zum ersten Halbjahr 2018 aufgrund der verschlechterten gesamtwirtschaftlichen Situation drastisch zurückgegangen. In Südafrika blieb die Zahl der Pkw-Verkäufe moderat unter dem schwachen Niveau des Vorjahres.

In Nordamerika gingen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahreswert leicht zurück. Auch das Marktvolumen in den USA blieb leicht unter dem hohen Vorjahresniveau. Von dem Rückgang war im Wesentlichen das Pkw-Segment betroffen, während leichte Nutzfahrzeuge wie SUV- und Pickup-Modelle eine weiterhin positive Nachfrageentwicklung verzeichneten. Auf dem kanadischen Automobilmarkt setzte sich der seit dem zweiten Quartal 2018 rückläufige Trend auch im Verlauf des Berichtsjahres fort. In Mexiko lag die Zahl der verkauften Fahrzeuge ebenfalls spürbar unter dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Auf den Märkten der Region Südamerika war das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten sechs Monaten 2019 insgesamt merklich rückläufig. In Brasilien setzte sich die Erholung der Automobilnachfrage dabei mit einer hohen Wachstumsrate fort; die Zahl der Neuzulassungen lag allerdings noch deutlich unter dem Rekordniveau vom ersten Halbjahr 2013. Auf dem argentinischen Markt wirkte sich die Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation auch negativ auf die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus: Von Januar bis Juni 2019 reduzierten sich die Verkaufszahlen drastisch.

In der Region Asien-Pazifik lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum merklich unter dem Vorjahresniveau. Das war vor allem auf die Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes zurückzuführen, der das Nachfragevolumen des Vorjahres spürbar verfehlte und bis Mai 2019 negative Wachstumsraten aufwies. Belastend wirkte weiterhin der anhaltende Handelskonflikt zwischen China und den USA. Neben der Senkung der Mehrwertsteuer im April führten Vorzieheffekte aufgrund einer ab Anfang Juli 2019 in China gültigen neuen Emissionsnorm dazu, dass sich die Nachfrage zum Ende des Berichtszeitraums etwas erholte. Auf dem indischen Pkw-Markt gingen die Verkäufe im ersten Halbjahr 2019 gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück. In Japan lag der Fahrzeugmarkt auf dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik stieg im Vergleich zum Vorjahr leicht. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres ebenfalls leicht übertroffen. Auch in Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge leicht, in Thailand spürbar über dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag von Januar bis Juni 2019 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten deutlich über dem Wert der Vergleichsperiode.

Die Nachfrage in Westeuropa stieg im ersten Halbjahr 2019 stark über das Niveau von 2018. In Deutschland, dem größten Markt Westeuropas, lagen die Neuzulassungen in den ersten sechs Monaten 2019 beträchtlich über dem Vorjahreswert. Während die Nachfrage in Italien auf dem Niveau des Vorjahres blieb, entwickelte sie sich in Spanien, Frankreich und Großbritannien positiv.

In der Region Zentral- und Osteuropa kam es im ersten Halbjahr 2019 zu einer leichten Erholung des Zulassungsvolumens gegenüber dem Vorjahr. Die Nachfrage in Russland ging moderat zurück.

In Südamerika lag das Zulassungsvolumen insgesamt deutlich über dem Wert der ersten sechs Monate 2018. In Brasilien, dem größten Markt der Region, stieg die Lkw-Nachfrage infolge der konjunkturellen Erholung gegenüber dem niedrigen Wert der Vergleichsperiode sehr stark. Dagegen war in Argentinien ein drastischer Rückgang des Zulassungsvolumens zu verzeichnen.

Die Nachfrage nach Bussen lag von Januar bis Juni 2019 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten signifikant über dem Niveau des Vorjahres. Hierzu trugen vor allem die Märkte Brasilien und Frankreich bei.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Im Marinemarkt setzte sich die zurückhaltende Bestelltätigkeit im ersten Halbjahr 2019 fort, insgesamt lag der Marinemarkt auf Vorjahresniveau. In der Handelsschiffahrt waren die Bestellungen von LNG-Frachtern nahezu konstant, die Nachfrage nach Schüttgutfrachtern, Containerschiffen und Öltankern sank auf ein niedrigeres Niveau. Eine weiterhin stabile Nachfrage zeigte sich bei Kreuzfahrtschiffen, Passagierfähren sowie Fischereischiffen. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung. Geplante strengere Emissionsrichtlinien bedingten einen positiven Trend zugunsten von gasbetriebenen oder mit Dual-Fuel-Motoren ausgerüsteten Schiffen. Übergreifend für alle Segmente ist aufgrund des niedrigen Marktvolumens weiterhin ein deutlicher Wettbewerbsdruck und damit verbunden ein niedriges Preisniveau spürbar.

Der Markt für die Energieerzeugung zeigte sich im ersten Halbjahr 2019 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres leicht verschlechtert. In allen Anwendungsbereichen konnte ein reduziertes Nachfragevolumen festgestellt werden. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken

hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken hielt unverändert an. Weiterhin bestand ein hoher Bedarf an Energielösungen, mit starker Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Bei allen Projekten war ein anhaltend starker Wettbewerbs- und Preisdruck zu erkennen, der die Ergebnisqualität der Aufträge belastete. Zudem führten die unverändert schwierigen Finanzierungsbedingungen auf der Kundenseite, insbesondere bei größeren Projekten, häufig zu Verzögerungen bei der Auftragsvergabe.

Der Markt für Turbomaschinen hat sich gegenüber dem Vorjahr leicht verbessert. Dabei kam es insbesondere in den für Turbokompressoren wichtigen Absatzmärkten der Grundstoff-, Öl-, Gas- und Prozessindustrie zu einer Belebung der Nachfrage. Demgegenüber blieb das Geschäft mit Dampf- und Gasturbinen aufgrund vorhandener Überkapazitäten in der Stromerzeugung weiterhin schwierig. Der vorhandene Wettbewerbs- und Preisdruck hat sich im Vergleich zum Vorjahr leicht entspannt.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren hat sich in der Marinesparte positiv entwickelt und profitierte von einem weiter steigenden Interesse an langlaufenden Wartungsverträgen und Nachrüstungslösungen. In der Kraftwerksparte wurde der After-Sales-Markt durch Verschiebungen im Energiemix und durch regulatorische Änderungen in wichtigen Absatzmärkten belastet. Im Bereich Turbomaschinen zeichnete sich eine langsame Erholung des After-Sales-Marktes ab. Zudem ergaben sich hier neue Vertriebsmöglichkeiten in den Bereichen Digitalisierung und langlaufende Serviceverträge.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im ersten Halbjahr 2019 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem aus den weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen resultierte.

Von Januar bis Juni 2019 war auf dem europäischen Markt insgesamt ein leichter Rückgang der Nachfrage nach Neufahrzeugen zu verzeichnen. In der Folge entwickelte sich auch der Zugang neuer Leasing- und Finanzierungsverträge leicht rückläufig. Die Gebrauchtwagenverkäufe in Europa stiegen leicht an, wohingegen bei den Leasing- und Finanzierungsverträgen für Gebrauchtwagen ein leichter Rückgang zu verzeichnen war. After-Sales-Produkte wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge wurden in den ersten sechs Monaten 2019 stark nachgefragt, automobilbezogene Versicherungen konnten einen leichten Anstieg erzielen.

In Deutschland blieb der Anteil kreditfinanzierter oder geleaster Neufahrzeuge im Berichtszeitraum stabil auf hohem Niveau. After-Sales-Produkte wurden verstärkt nachgefragt, auch der Bedarf nach integrierten Mobilitätslösungen im Geschäftskundensegment stieg weiter an.

In Südafrika ging die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten leicht zurück.

Auf dem US-amerikanischen Markt und in Mexiko wurden Finanzdienstleistungen rund um das Automobil auch im Zeitraum Januar bis Juni 2019 auf hohem Niveau nachgefragt.

In Brasilien knüpfte das Verbraucherkreditgeschäft und das landesspezifische Finanzdienstleistungsprodukt Consorcio – eine Kombination aus Sparplan und Lotterie – an die verhalten positive Entwicklung aus dem Jahr 2018 an. Mehr als die Hälfte des Neuwagenabsatzes waren im ersten Halbjahr 2019 mit Finanzdienstleistungsprodukten versehen. Auf dem argentinischen Markt stellten die infolge der jüngsten Wirtschaftskrise stark gestiegenen Zinsen eine Herausforderung für den Vertrieb von Finanzierungs- und Leasingprodukten dar.

In der Region Asien-Pazifik hat sich die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen in den ersten sechs Monaten 2019 uneinheitlich entwickelt. In China stagnierte der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und das Wachstum bei neuen Verträgen verlangsamte sich aufgrund der rückläufigen Pkw-Verkäufe stark. Lockerungen bei den bestehenden Zulassungsbeschränkungen in Ballungsgebieten bieten, neben dem Binnenland und dem Gebrauchtwagenmarkt, ein hohes Potenzial, Neukunden für automobilbezogene Finanzdienstleistungen zu gewinnen. In Indien und Japan stieg die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten.

Auch im Nutzfahrzeugbereich entwickelte sich die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen regional unterschiedlich. In China setzte sich die positive Entwicklung des Jahres 2018 im ersten Halbjahr 2019 verlangsamt fort. In Brasilien verzeichnete das Lkw- und Busgeschäft sowie der zugehörige Finanzdienstleistungsmarkt ein starkes Wachstum.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern lieferte im ersten Halbjahr 2019 weltweit 5.365.347 Fahrzeuge an Kunden aus. Im Vergleich zur Vorjahresperiode waren das 2,8% oder 154.085 Einheiten weniger. Während die Verkaufszahlen im Bereich Nutzfahrzeuge den Wert des Vorjahres deutlich übertrafen, war die Zahl der an Kunden übergebenen Modelle aus dem Bereich Pkw rückläufig. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2019 im Bereich Pkw berichtet, die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Die Grafik auf Seite 13 zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Bereichs Pkw sowie auf die Auslieferungen des Bereichs Nutzfahrzeuge getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

	2019	2018	%
Pkw	5.242.011	5.407.298	-3,1
Nutzfahrzeuge	123.336	112.134	+10,0
Gesamt	5.365.347	5.519.432	-2,8

1 Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung und der geänderten Berichtsstruktur aktualisiert beziehungsweise angepasst. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern sank unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 3,1% auf 5.242.011 Einheiten. Das war vor allem auf rückläufige Märkte – insbesondere China – zurückzuführen. Weitere Ursachen lagen in der WLTP-Umstellung, der eingeschränkten Verfügbarkeit von Benzinmotoren und Modellwechseln. Die Marken Volkswagen Pkw, Audi und ŠKODA blieben in der Folge unter den hohen Vorjahreswerten. Volkswagen Nutzfahrzeuge erreichte das Volumen des Vergleichszeitraums. Besonders erfreulich entwickelten sich die Marken SEAT (+8,4%) und Lamborghini (+95,7%), die beide das jeweils beste erste Halbjahr der Unternehmensgeschichte verzeichneten. Auch Porsche, Bentley und Bugatti steigerten ihre Auslieferungszahlen im Vergleich zum Vorjahr. Wir verzeichneten in allen Regionen rückläufige Verkaufszahlen, in einzelnen Kernmärkten jedoch stieg die Nachfrage nach Konzernmodellen. Unseren Pkw-Marktanteil haben wir in einem rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 12,5 (12,2)% ausgebaut.

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

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im ersten Halbjahr dieses Jahres 1.936.686 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 1,4% weniger als im gleichen Zeitraum 2018. Dabei konnten Zuwächse in einigen Kernmärkten Einflüsse insbesondere aus der WLTP-Umstellung, aus der Verunsicherung der Kunden aufgrund der öffentlichen Diskussion um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge sowie aus Kapazitätsrestriktionen bei Benzinmotoren nicht ausgleichen. Erfreuliche Zuwächse verzeichneten die Modelle T-Roc der Marke Volkswagen Pkw, Karoq der Marke ŠKODA, Arona und Ateca der Marke SEAT, Porsche Macan sowie Crafter von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Zudem waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Touareg der Marke Volkswagen Pkw sowie die Audi Modelle A1 Sportback, Q3, A6 und Q8 bei den Kunden sehr beliebt. Der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw, der ŠKODA Scala, der e-tron – das erste rein elektrische Serienmodell der Marke Audi –, der SEAT Tarraco sowie der Porsche Cayenne Coupé wurden erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa erhöhte sich auf 22,7 (22,2)%.

In Deutschland lag die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis Juni 2019 auf Höhe des Vorjahreswertes (+0,1%), der von der Umweltpremie und von WLTP-Vorzugseffekten positiv beeinflusst war. Zu den beliebtesten Konzernmodellen zählten T-Roc und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Sportback, Karoq, Octavia und Superb der Marke ŠKODA, Arona und Ateca der Marke

SEAT sowie der Porsche Macan. Auch die im Laufe des Vorjahres eingeführten Modelle Touareg der Marke Volkswagen Pkw, Audi A6 Avant und ŠKODA Fabia waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Polo, Golf, T-Roc, Tiguan, Touran, Audi A6 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch im ersten Halbjahr 2019 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa übergaben wir im Berichtszeitraum 1,6% weniger Fahrzeuge an Kunden als in der gleichen Periode 2018. Positive Impulse kamen aus Russland und Polen, während die Zahl der Auslieferungen in Tschechien zurückging. Die Modelle T-Roc, Tiguan und

Touareg der Marke Volkswagen Pkw, die ŠKODA Modelle Rapid/Scala, Karoq und Kodiaq sowie Arona und Ateca von SEAT verzeichneten eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 21,1 (21,8)%.

In der Türkei reduzierte sich die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis Juni dieses Jahres um mehr als die Hälfte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und ging mit dem Rückgang des Marktes einher. Auf dem südafrikanischen Markt sank die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 0,9%. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten verkaufte Konzernmodell.

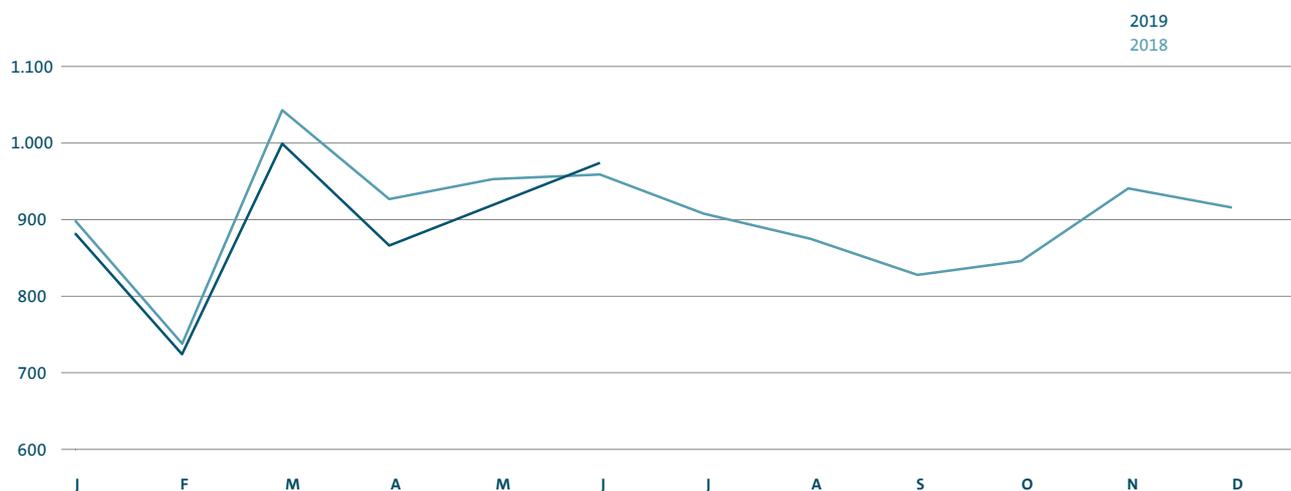
AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG (%)
	2019	2018	
Europa/Übrige Märkte	2.476.020	2.529.979	-2,1
Westeuropa	1.936.686	1.964.467	-1,4
davon: Deutschland	693.466	692.464	+0,1
Großbritannien	301.989	312.493	-3,4
Italien	172.016	167.864	+2,5
Spanien	171.537	174.682	-1,8
Frankreich	155.531	147.999	+5,1
Zentral- und Osteuropa	378.506	384.786	-1,6
davon: Russland	103.310	97.720	+5,7
Polen	84.335	83.715	+0,7
Tschechische Republik	69.154	77.660	-11,0
Übrige Märkte	160.828	180.726	-11,0
davon: Türkei	30.480	63.698	-52,1
Südafrika	41.970	42.337	-0,9
Nordamerika	459.091	463.388	-0,9
davon: USA	318.435	311.891	+2,1
Mexiko	87.199	94.050	-7,3
Kanada	53.457	57.447	-6,9
Südamerika	255.806	258.550	-1,1
davon: Brasilien	190.161	157.917	+20,4
Argentinien	38.019	71.479	-46,8
Asien-Pazifik	2.051.094	2.155.381	-4,8
davon: China	1.914.071	1.992.359	-3,9
Japan	39.169	43.992	-11,0
Indien	25.264	30.831	-18,1
Weltweit	5.242.011	5.407.298	-3,1
Volkswagen Pkw	2.998.182	3.118.702	-3,9
Audi	906.180	949.233	-4,5
ŠKODA	620.935	652.735	-4,9
SEAT	314.279	289.946	+8,4
Bentley	4.785	4.430	+8,0
Lamborghini	4.553	2.327	+95,7
Porsche	133.484	130.598	+2,2
Bugatti	42	34	+23,5
Volkswagen Nutzfahrzeuge	259.571	259.293	+0,1

1 Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung und der geänderten Berichtsstruktur aktualisiert beziehungsweise angepasst. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Nordamerika

Auf einem rückläufigen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Nordamerika ging die Nachfrage nach Konzernmodellen von Januar bis Juni dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahr um 0,9% zurück. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 4,6 (4,5)%. Der Tiguan Allspace und der Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Modelle aus dem Volkswagen Konzern in Nordamerika.

Im ersten Halbjahr 2019 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem rückläufigen US-amerikanischen Markt 2,1% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die größten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten Jetta, Tiguan Allspace und Atlas der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q5 und Audi A6 sowie Porsche Cayenne. Der Audi e-tron wurde erfolgreich in den Markt eingeführt.

In Kanada sanken die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 6,9%. Auch der Gesamtmarkt ging während dieser Zeit zurück. Besonders beliebt waren die Modelle Tiguan Allspace und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auf einem schwächeren Gesamtmarkt in Mexiko übergaben wir 7,3% weniger Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahreszeitraum. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Vento, Jetta und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf den südamerikanischen Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sank die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im ersten Halbjahr 2019 gegenüber dem Vorjahr um 1,1%. Der Gol und der Polo der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Nachfragevolumen unter den Kon-

zernmodellen auf. Der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw wurde erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika lag bei 12,2 (11,6)%.

Der Volkswagen Konzern profitierte von der anhaltenden Erholung des brasilianischen Marktes und steigerte dort im Berichtszeitraum die Zahl der Verkäufe an Kunden im Vorjahresvergleich um 20,4%. Dies war vor allem auf die Markteinführung des neuen T-Cross der Marke Volkswagen Pkw sowie auf den Erfolg der im Vorjahr neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Virtus, Jetta und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw zurückzuführen. Aber auch die Nachfrage nach den Modellen Fox, Polo und Gol der Marke Volkswagen Pkw sowie Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge entwickelte sich sehr erfreulich.

In Argentinien sank die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge auf einem drastisch rückläufigen Gesamtmarkt im ersten Halbjahr 2019 im Vorjahresvergleich um fast die Hälfte. Die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen verzeichneten der Gol und der Suran der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die im Vorjahr neu eingeführten Modelle Virtus und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw wurden von den Kunden ebenfalls gut angenommen.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Der Volkswagen Konzern verzeichnete von Januar bis Juni 2019 in der Region Asien-Pazifik unter weiterhin schwierigen Marktbedingungen eine rückläufige Nachfrage und übergab 4,8% weniger Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 12,1 (12,0)%.

In China sank die Zahl der verkauften Konzernmodelle im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 3,9%. Im Einzelmonat Juni wirkten Vorzieheffekte aufgrund einer ab Juli

2019 dort gültigen neuen Emissionsnorm positiv. Besonders gefragt waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Roc, Tayron, Tharu, Bora und Lávada der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q2L und Q5L, ŠKODA Karoq und Kamiq sowie Porsche Cayenne. Die Modelle T-Cross, Polo, Sagitar und Teramont X der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q3 und Audi A6L wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem indischen Pkw-Markt lagen die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im ersten Halbjahr 2019 um 18,1% unter dem Vorjahreswert. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

In Japan übergaben wir 11,0% weniger Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahreszeitraum. Die Modelle Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q5 und Porsche 911 verzeichneten erfreuliche Nachfragezuwächse.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

In den ersten sechs Monaten 2019 übergab der Volkswagen Konzern weltweit insgesamt 123.336 Nutzfahrzeuge an Kunden (+10,0%). Davon entfielen 105.846 (+8,3%) Einheiten auf Lkw und 10.224 (-9,1%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen von leichten Nutzfahrzeugen der Marke MAN beliefen sich auf 7.266 (3.178) Fahrzeuge.

In Westeuropa erhöhten sich die Verkäufe gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 20,8% auf insgesamt 62.692 Einheiten; davon entfielen 53.602 auf Lkw und 2.750

auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 6.340 leichte Nutzfahrzeuge aus.

Von Januar bis Juni 2019 stiegen die Auslieferungen auf den Märkten der Region Zentral- und Osteuropa um 6,2% auf 19.590 Fahrzeuge; darunter waren 18.166 Lkw, 718 Busse und 706 leichte Nutzfahrzeuge. In Russland, dem größten Markt der Region, sanken die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um 26,6% auf 3.817 Einheiten.

Auf den Übrigen Märkten, insbesondere in der Türkei, verringerten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 40,2% auf insgesamt 5.809 Fahrzeuge; davon entfielen 4.923 auf Lkw und 668 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken im ersten Halbjahr 2019 auf 1.481 Fahrzeuge (-8,1%); diese wurden nahezu ausschließlich in Mexiko an Kunden übergeben, darunter waren 636 Lkw und 845 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika stiegen auf insgesamt 27.552 Einheiten (+23,1%); davon entfielen 23.068 auf Lkw und 4.484 auf Busse. Nachdem sich das wirtschaftliche Klima in Brasilien weiter aufhellte, konnten wir hier unsere Verkäufe um 45,7% steigern. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 20.732 Lkw und 3.254 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 6.212 Fahrzeuge, darunter 5.451 Lkw und 759 Busse – das waren insgesamt 23,0% weniger als im Vorjahr. In China stiegen die Verkäufe um 21,2% auf 2.500 Einheiten, davon entfielen 2.351 auf Lkw und 149 auf Busse.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2019	2018	(%)
Europa/Übrige Märkte	88.091	80.068	+10,0
Westeuropa	62.692	51.897	+20,8
Zentral- und Osteuropa	19.590	18.449	+6,2
Übrige Märkte	5.809	9.722	-40,2
Nordamerika	1.481	1.612	-8,1
Südamerika	27.552	22.388	+23,1
davon: Brasilien	23.986	16.466	+45,7
Asien-Pazifik	6.212	8.066	-23,0
davon: China	2.500	2.062	+21,2
Weltweit	123.336	112.134	+10,0
Scania	51.524	46.778	+10,1
MAN	71.812	65.356	+9,9

1 Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung und der geänderten Berichtsstruktur aktualisiert beziehungsweise angepasst.

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren im Zeitraum Januar bis Juni 2019 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über zwei Drittel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania und Porsche Holding Salzburg ein. Seit dem 1. Januar 2019 werden auch Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen berücksichtigt, die Vergleichswerte wurden angepasst.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis Juni 2019 sehr beliebt. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft lag die Zahl der Neuverträge weltweit bei 4,5 (4,5) Mio. Kontrakten. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) belief sich in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen im ersten Halbjahr 2019 auf 34,5 (34,1)%. Am 30. Juni 2019 war der Gesamtvertragsbestand mit 23,2 Mio. Einheiten um 4,8% höher als am 31. Dezember 2018.

In Europa/Übrige Märkte nahm die Zahl der im Berichtszeitraum unterzeichneten Neuverträge um 3,8% auf 3,5 Mio. Einheiten zu. Ende Juni 2019 übertraf der Gesamtvertragsbestand mit 17,1 Mio. Kontrakten den Stand vom Jahresende 2018 um 6,1%; von diesen Kontrakten entfielen 7,5 Mio. Verträge (+4,5%) auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In Nordamerika ging die Zahl der in den ersten sechs Monaten 2019 neu abgeschlossenen Verträge im Vergleich zum Vorjahr um 5,8% auf 473 Tsd. Kontrakte zurück. Am 30. Juni 2019 lag der Vertragsbestand mit 3,1 (3,0) Mio. Kontrakten leicht über dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,9 (1,9) Mio. Verträge.

In Südamerika führte die Erstkonsolidierung der Porsche Volkswagen Servicios Financieros Chile S.p.A. zu einem

deutlichen Anstieg der Vertragszahlen. In den ersten zwei Quartalen dieses Jahres wurden 151 (138) Tsd. neue Kontrakte abgeschlossen. Der Gesamtvertragsbestand übertraf Ende Juni 2019 mit 628 (589) Tsd. Einheiten den Stand vom 31. Dezember 2018. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik waren die neuen Vertragsabschlüsse im ersten Halbjahr 2019 mit 454 Tsd. Einheiten um 6,4% geringer als ein Jahr zuvor. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am Ende des Berichtszeitraums auf 2,4 Mio. Kontrakte; er legte damit im Vergleich zum Jahresendstand 2018 um 1,1% zu. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,8 Mio. Verträge (+0,7%).

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im ersten Halbjahr 2019 ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 4,2% auf 5.338.759 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Grund war eine geringere Nachfrage vor allem in China, der Türkei und Argentinien. Der Auslandsabsatz sank gegenüber dem Zeitraum Januar bis Juni 2018 um 5,2%. Im Inland stieg der Absatz gegenüber dem Vorjahreswert um 2,3%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz erhöhte sich auf 13,3 (12,5)%.

PRODUKTION

Von Januar bis Juni 2019 sank die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 6,3% auf insgesamt 5.421.876 Fahrzeuge. Im Inland lag die Produktion bei 1.132.455 Einheiten, ein Rückgang von 14,7%. Die Inlandsquote verringerte sich auf 20,9 (22,9)%.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 30. Juni 2019 über dem Stand zum Jahresende 2018, aber unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Am 30. Juni 2019 beschäftigte der Volkswagen Konzern 636.988 aktive Mitarbeiter; weitere 9.402 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 16.397 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des ersten Halbjahres 2019 blieb die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 662.787 Mitarbeitern nahezu auf dem Stand vom Jahresende 2018. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag mit 291.717 Beschäftigten ebenfalls nahezu auf dem Jahresendniveau 2018.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

ANWENDUNG NEUER RECHNUNGSLEGUNGSSTANDARDS

Zum 1. Januar 2019 ändert der neue Rechnungslegungsstandard IFRS 16 die bisherigen Vorschriften zur Bilanzierung von Leasingverhältnissen mit dem zentralen Ziel der bilanziellen Erfassung aller Leasingverhältnisse. Entsprechend entfällt für Leasingnehmer die Klassifizierung in Finance- und Operating-Leasingverhältnisse. Stattdessen müssen diese grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit in ihrer Bilanz erfassen. Die angesetzten Nutzungsrechte werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte ausgewiesen worden wären, wenn sie im Eigentum des Volkswagen Konzerns stehen würden. Unter Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode (Anpassung der Eröffnungsbilanz) kam es zum 1. Januar 2019 zur erstmaligen Erfassung der Nutzungsrechte im Anlagevermögen und der Leasingverbindlichkeit als Finanzschuld. Dies führte zu einer Erhöhung der Bilanzsumme, das Eigenkapital blieb unberührt.

Die neue Vorgehensweise führt in 2019 zu einer leichten Erhöhung des Operativen Ergebnisses, da dieses seit dem 1. Januar 2019 nur noch Abschreibungen auf die Nutzungsrechte enthält. Die Zinsaufwendungen bezüglich der Leasingverbindlichkeiten im Automobilbereich werden im Finanzergebnis erfasst und führen dort entsprechend zu einer Belastung.

In der Kapitalflussrechnung wird infolge der veränderten ergebnisseitigen Darstellung der Leasingverhältnisse durch den neuen IFRS 16 im Gesamtjahr ein positiver Einfluss in Höhe eines mittleren dreistelligen Mio.€ Betrags auf den Brutto- und in weiterer Folge auf den Netto-Cash-flow erwartet (Abschreibungen sind nicht zahlungswirksam). Die Tilgung der Leasingverbindlichkeit führt zu einer entsprechenden Belastung des Cash-flow aus der Finanzierungstätigkeit.

Die erstmalige Erfassung der Leasingverbindlichkeiten als Finanzschulden in der Bilanz führte in der Kapitalflussrechnung zu einem deutlichen Anstieg des Kreditstands und in der weiteren Folge zu einem negativen Einmaleffekt auf den Ausweis der Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile zum 1. Januar 2019 in Höhe von –4,8 Mrd.€.

Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst.

NEUE BERICHTSSTRUKTUR

Seit dem 1. Januar 2019 ordnen wir die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge dem Segment Pkw zu und das Segment wurde in Pkw und leichte Nutzfahrzeuge umbenannt. Folglich umfasst der Bereich Pkw in der finanziellen Berichterstattung nun die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge. Das Segment

Nutzfahrzeuge entspricht weiterhin dem Bereich Nutzfahrzeuge, jetzt jedoch ohne die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Vorjahreswerte wurden angepasst. Der Konzernbereich Automobile bleibt dabei unverändert.

SONDEREINFLÜSSE

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

Im ersten Halbjahr 2019 ergaben sich im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von –1,0 (–1,6) Mrd.€ im Bereich Pkw. Sie resultierten aus dem erlassenen Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart (0,5 Mrd.€), durch den das laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG beendet wurde, und höheren Rechtsverteidigungskosten.

ABFINDUNG AN DIE MINDERHEITSAKTIONÄRE DER MAN SE

Im August 2018 wurde der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag (BGAV) mit der MAN SE außerordentlich zum 1. Januar 2019 gekündigt. Im Anschluss an die Bekanntmachung der Eintragung der Beendigung des BGAV ins Handelsregister erhielten die Minderheitsaktionäre der MAN SE nach den Bestimmungen des BGAV das Recht, ihre Aktien in einem Zeitraum von zwei Monaten Volkswagen anzudienen. In der Folge sind im ersten Halbjahr dieses Jahres 1,1 Mrd.€ für den Erwerb angedienter Aktien und Ausgleichszahlungen abgeflossen. Die in der Bilanz ausgewiesene Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ reduzierte sich entsprechend. Die den Minderheitsgesellschaftern der MAN SE gewährten Andienungsrechte endeten am 4. März 2019. Der verbliebene Betrag in Höhe von 0,7 Mrd.€ wurde erfolgsneutral ins Eigenkapital umgliedert, wovon 0,3 Mrd.€ auf Minderheiten entfallen.

BÖRSENGANG DER TRATON SE

Seit dem 28. Juni 2019 werden Aktien der TRATON SE im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse und der Nasdaq Stockholm gehandelt. Der Platzierungspreis wurde auf 27,00€ je Aktie festgelegt. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns erhöhte sich dadurch um 1,4 Mrd.€, wovon 1,2 Mrd.€ als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Der Zahlungsmittelanspruch aus dem Anteilsverkauf in Höhe von 1,4 Mrd.€ wurde zum 30. Juni 2019 bilanziell als Forderung erfasst, der Zahlungseingang ist zu Beginn des dritten Quartals 2019 erfolgt.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Von Januar bis Juni 2019 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 125,2 Mrd. € und übertraf damit den Vorjahreswert um 4,9%. Trotz der negativen Volumenentwicklung konnte eine Umsatzsteigerung insbesondere aufgrund von Mix- und Preisverbesserungen sowie der guten Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erzielt werden. Der Anteil der im Ausland generierten Umsatzerlöse belief sich auf 80,8 (79,8)%. Das Bruttoergebnis war mit 24,7 (24,8) Mrd. € in der Größenordnung des Vorjahres. Die Bruttomarge belief sich auf 19,8 (20,8)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen erhöhte sich im ersten Halbjahr 2019 um 0,2 Mrd. € auf 10,0 Mrd. €, die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen belief sich auf 8,0 (8,2)%. Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung sowie gegenüber Vorjahr geringere Sondereinflüsse konnten gestiegene Fixkosten, eine negative Wechselkursentwicklung und den geringeren Fahrzeugabsatz mehr als ausgleichen. In der Folge lag das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum mit 9,0 Mrd. € um 0,8 Mrd. € über dem Wert des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite stieg auf 7,2 (6,8)%.

Das Finanzergebnis verringerte sich um 0,3 Mrd. € auf 0,6 Mrd. €. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus höheren Zinsaufwendungen, die infolge des gestiegenen Refinanzierungsvolumens, der Aufzinsung von Rückstellungen sowie der Anwendung des neuen IFRS 16 zunahmen. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen und das darin enthaltene Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen lag leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE hatte im Vorjahreszeitraum einen negativen Einfluss.

Mit 9,6 Mrd. € übertraf das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns das Vorjahr um 0,6 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern in Höhe von 7,2 Mrd. € war ebenfalls um 0,6 Mrd. € höher als am Ende des ersten Halbjahres 2018.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile beliefen sich im Zeitraum Januar bis Juni 2019 auf 106,1 Mrd. €; das waren 4,3% mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Verbesserungen im Mix sowie aus der Preispositionierung, Volumentrüggänge wirkten belastend. Die Umsatzerlöse in den Bereichen Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering konnten die jeweiligen Vorjahreswerte zum Teil deutlich übertreffen. 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 nahmen vor allem aufgrund von gestiegenen Abschreibungen infolge des hohen Investi-

tionsvolumens sowie höheren ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten überproportional zu. Auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen fiel höher aus als ein Jahr zuvor. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, belief sich im Berichtszeitraum auf 6,6 (6,6)%.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2019 gingen sowohl die Vertriebskosten, als auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen zurück. Die Verwaltungskosten und ihr Anteil an den Umsatzerlösen erhöhten sich. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei -0,8 (-1,9) Mrd. €. Gegenüber Vorjahr niedrigere Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von -1,0 (-1,6) Mrd. €, geringere Belastungen aus Wechselkursen sowie gesunkene Aufwendungen aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting hatten einen positiven Einfluss.

Mit 7,6 Mrd. € übertraf das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile in den ersten sechs Monaten 2019 den Wert des Vorjahres um 0,7 Mrd. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung sowie gegenüber Vorjahr geringeren negativen Sondereinflüssen. Gegenläufig wirkten der geringere Neuwagenabsatz und höhere Abschreibungen sowie Forschungs- und Entwicklungskosten. Die operative Umsatzrendite stieg auf 7,2 (6,8)%. Ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse lag das Operative Ergebnis des Automobilbereichs in Höhe von 8,6 (8,5) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen belief sich auf 8,1 (8,4)%. Da die Ergebnisse der Joint Ventures

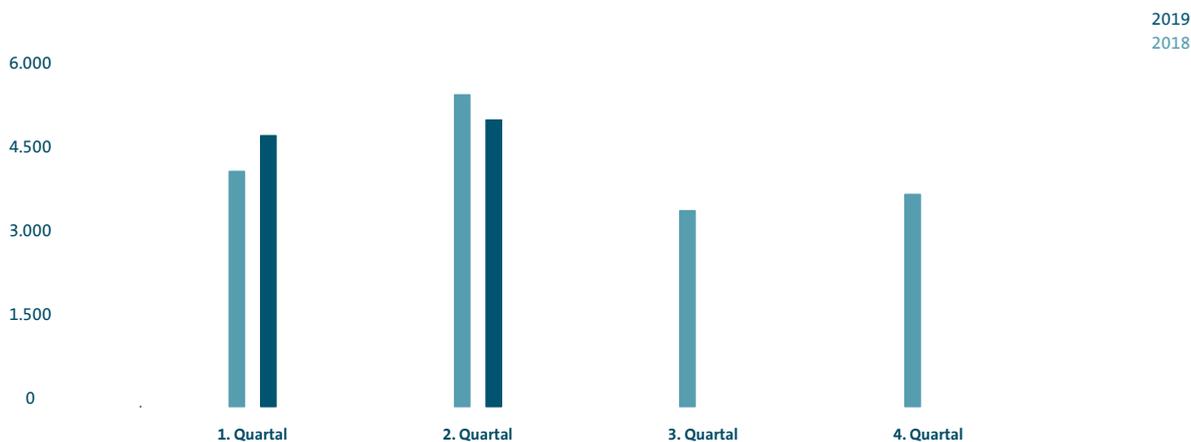
ERTRAGSLAGE IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Mio. €	2019	2018
Pkw¹		
Umsatzerlöse	90.942	88.090
Operatives Ergebnis	6.693	6.217
Operative Umsatzrendite (in %)	7,4	7,1
Nutzfahrzeuge¹		
Umsatzerlöse	13.320	11.988
Operatives Ergebnis	959	707
Operative Umsatzrendite (in %)	7,2	5,9
Power Engineering		
Umsatzerlöse	1.864	1.637
Operatives Ergebnis	-63	-58
Operative Umsatzrendite (in %)	-3,4	-3,5

1 Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2019 im Bereich Pkw berichtet, die Vorjahreswerte wurden angepasst.

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden, profitieren wir im Operativen Ergebnis von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten sechs Monaten 2019 erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von 19,1 Mrd.€; der Anstieg um 8,0% im Vergleich zum Vorjahr war im Wesentlichen auf das gestiegene Geschäftsvolumen zurückzuführen.

Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen leicht überproportional um 1,2 Mrd.€ auf 15,6 Mrd.€ zu. Die Vertriebskosten stiegen volumenbedingt, ihr Anteil an den Umsatzerlösen war weitgehend unverändert. Sowohl die Verwaltungskosten als auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen gingen zurück.

Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs übertraf mit 1,4 Mrd.€ das Vorjahresniveau um 8,9%. Die operative Umsatzrendite lag bei 7,4 (7,3)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Im ersten Halbjahr 2019 übertraf der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns mit 20,7 Mrd.€ den Vergleichswert des Vorjahres um 0,4 Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital lag bei -14,3 (-15,5) Mrd.€. Von den in den ersten sechs Monaten 2019 erfassten Sondereinflüssen führte die Zahlung der Geldbuße aus dem Ordnungswidrigkeitenverfahren zu einem Mittelabfluss. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich auf 6,4 (4,8) Mrd.€.

Mit 8,1 Mrd.€ fiel die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum um 0,9 Mrd.€ höher aus als im Vorjahr.

Die Finanzierungstätigkeit verzeichnete einen Mittelabfluss in Höhe von -2,1 Mrd.€; im Vorjahr ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 6,4 Mrd.€. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet im Wesentlichen die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, den Erwerb angedeilter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV sowie die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden. Unter Anwendung des neuen IFRS 16 ist seit dem 1. Januar 2019 der Tilgungsanteil aus Leasingzahlungen in der Finanzierungstätigkeit zu erfassen.

Am Ende des ersten Halbjahres 2019 lag der Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns bei 23,0 (21,2) Mrd.€.

Am 30. Juni 2019 belief sich die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns auf -146,6 Mrd.€, am Jahresende 2018 waren es -134,7 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis Juni 2019 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 15,9 (15,5) Mrd.€. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem besseren Ergebnis sowie aus positiven Effekten aus der Anwendung des neuen IFRS 16. Der im Berichtszeitraum noch nicht gefasste Dividendenbeschluss des chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen hatte im Vorjahresvergleich einen negativen Einfluss. Die Veränderung des Working Capital lag bei -2,4 (-5,2) Mrd.€. Im Vergleich zum Vorjahr wirkten die noch nicht als Forderung erfasste Dividende der FAW-Volkswagen sowie der geringere Vorratsaufbau positiv. Die Mittelabflüsse aus der Dieseldematik fielen deutlich geringer aus als im Vorjahreszeitraum. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft nahm um 3,3 Mrd.€ auf 13,5 Mrd.€ zu.

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

Mio. €	2019	2018
Pkw¹		
Brutto-Cash-flow	14.002	13.826
Veränderung Working Capital	-769	-3.802
Cash-flow laufendes Geschäft	13.233	10.024
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-9.232	-6.270
Netto-Cash-flow	4.001	3.754
Nutzfahrzeuge¹		
Brutto-Cash-flow	1.772	1.468
Veränderung Working Capital	-1.399	-1.182
Cash-flow laufendes Geschäft	373	286
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	1.412	-533
Netto-Cash-flow	1.784	-247
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	121	163
Veränderung Working Capital	-204	-265
Cash-flow laufendes Geschäft	-83	-102
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-135	-59
Netto-Cash-flow	-217	-161

1 Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2019 im Bereich Pkw berichtet, die Vorjahreswerte wurden angepasst.

Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Konzernbereichs Automobile stieg in den ersten sechs Monaten 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 1,1 Mrd.€ auf 8,0 Mrd.€. Die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) nahmen um 0,8 Mrd.€ auf 5,2 Mrd.€ zu. Die Sachinvestitionsquote belief sich auf 4,9 (4,3)%. Die Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung unserer Modellpalette, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und in unsere modularen Baukästen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten gingen im Zeitraum Januar bis Juni 2019 um 0,2 Mrd.€ auf 2,3 Mrd.€ zurück. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ stieg um 0,4 Mrd.€ auf 0,5 Mrd.€ infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile war mit 5,6 Mrd.€ um 2,2 Mrd.€ höher als ein Jahr zuvor.

In der Finanzierungstätigkeit flossen in den ersten sechs Monaten 2019 insgesamt Mittel in Höhe von -8,7 (-2,7) Mrd.€ ab. An die Aktionäre der Volkswagen AG wurde im Mai 2019 eine im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Mrd.€

gestiegene Dividende von insgesamt 2,4 Mrd.€ ausgeschüttet. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt zudem als Folge der Kündigung des BGAV mit der MAN SE den Erwerb der angebotenen MAN Aktien sowie die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden. Seit 1. Januar 2019 ist hierin unter Anwendung des neuen IFRS 16 außerdem der Tilgungsanteil aus Leasingzahlungen enthalten.

Durch die gemäß IFRS 16 vorzunehmende Erfassung der Leasingverbindlichkeiten als Finanzschulden nahm der Kreditstand zum Ende des zweiten Quartals 2019 im Konzernbereich Automobile um 5,1 Mrd.€ zu. Infolge dieses nicht zahlungswirksamen Effekts lag die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile Ende Juni 2019 mit 15,9 Mrd.€ deutlich unter dem Wert vom 31. Dezember 2018 in Höhe von 19,4 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen erzielte im ersten Halbjahr 2019 einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 4,8 (4,9) Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital resultierte aus einer höheren Mittelbindung im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens und lag bei -12,0 (-10,2) Mrd.€. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft belief sich in der Folge auf -7,1 (-5,4) Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts ging um 0,2 Mrd.€ auf 0,1 Mrd.€ zurück.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Zeitraum Januar bis Juni 2019 im Konzernbereich Finanzdienstleistungen ein Mittelzufluss in Höhe von 6,6 (9,1) Mrd.€. Hierin war vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden enthalten.

Am 30. Juni 2019 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen eine branchenüblich negative Netto-Liquidität in Höhe -162,5 Mrd.€, am 31. Dezember 2018 waren es -154,1 Mrd.€.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Am Ende der ersten sechs Monate 2019 nahm die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Jahresendstand 2018 um 4,8% auf 480,0 Mrd.€ zu. Der Anstieg resultierte vor allem aus dem Wachstum des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen sowie der Anwendung des neuen IFRS 16. Das Eigenkapital des Konzerns lag mit 118,6 Mrd.€ um 1,3 Mrd.€ über dem Wert zum Jahresende 2018. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 24,7 (25,6)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Am 30. Juni 2019 blieben die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile nahezu unverändert zum Bilanzstichtag 2018. Aufgrund des neuen IFRS 16 erhöhten sich die Sachanlagen deutlich. Die At Equity bewerteten Anteile lagen zum Ende des ersten Halbjahres 2019 leicht unter dem Wert vom Jahresende 2018: Die Geschäftsergebnisse der chinesischen Joint Ventures der ersten sechs Monate 2019 standen dem Dividendenbeschluss der SAIC VOLKSWAGEN entgegen. Insgesamt fielen die Langfristigen Vermögenswerte um 4,3% höher aus als zum Jahresende 2018.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 6,7%; die darin enthaltenen Vorräte nahmen im Wesentlichen produktionsbedingt zu. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere aufgrund gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, der Forderung aus dem Verkauf der Anteile an der TRATON SE sowie der restlichen Dividendenforderung gegenüber der SAIC VOLKSWAGEN. Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile ging unter anderem resultierend aus der Tilgung kurzfristiger Finanzschulden um 6,7 Mrd. € auf 17,5 Mrd. € zurück.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile belief sich Ende Juni 2019 auf 89,1 (88,9) Mrd. €. Die gute Ergebnisentwicklung wirkte sich positiv aus. Infolge der Kündigung des BGAV zum 1. Januar 2019 wurde der verbliebene Betrag aus den Minderheitsgesellschaftern an der MAN SE gewährten Andienungs- und Ausgleichsrechten in Höhe von 0,7 Mrd. € erfolgsneutral ins Eigenkapital umgegliedert, wovon 0,3 Mrd. € die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital erhöhten. Diese nahmen durch die Ausgabe von Aktien an der TRATON SE um weitere 1,2 Mrd. € zu. Sie sind nun im Wesentlichen den Minderheitsaktionären von TRATON, Renk und Audi zuzurechnen. Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, gestiegene versicherungsmathematische Verluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen sowie negative Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung minderten das Eigenkapital.

Die Langfristigen Schulden insgesamt nahmen um 17,4% auf 91,2 Mrd. € zu. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden stiegen deutlich, im Wesentlichen durch die Anwendung des neuen IFRS 16. Die Pensionsrückstellungen erhöhten sich vor allem aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes.

Mit 66,5 (68,0) Mrd. € lagen die Kurzfristigen Schulden insgesamt unter dem Wert zum Jahresende 2018. Infolge der außerordentlichen Kündigung des BGAV mit der MAN SE wurde die Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ abgewickelt: angediente MAN Aktien erworben, Ausgleichszahlungen geleistet und der verbliebene Betrag erfolgsneutral ins Eigenkapital umgebucht. Die kurzfristigen Finanzschulden lagen bei –5,8 (–1,5) Mrd. €. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die Kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile in beiden Zeiträumen geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert jeweils negativ. Im Wesentlichen aufgrund von zyklischen Effekten im Buyback-Geschäft erhöhten sich die kurzfristigen sonstigen Schulden im Vergleich zum Jahresende 2018 deutlich.

Mit 246,9 Mrd. € lag die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile am Ende der ersten sechs Monate 2019 um 5,3% über dem Wert vom 31. Dezember 2018.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.06.2019	31.12.2018
Pkw¹		
Langfristige Vermögenswerte	121.915	116.537
Kurzfristige Vermögenswerte	80.752	70.408
Bilanzsumme	202.667	186.945
Eigenkapital	72.894	72.110
Langfristige Schulden	79.382	66.406
Kurzfristige Schulden	50.391	48.429
Nutzfahrzeuge¹		
Langfristige Vermögenswerte	24.813	24.117
Kurzfristige Vermögenswerte	13.084	17.366
Bilanzsumme	37.897	41.483
Eigenkapital	13.377	13.788
Langfristige Schulden	10.938	10.532
Kurzfristige Schulden	13.582	17.162
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	2.638	2.499
Kurzfristige Vermögenswerte	3.693	3.597
Bilanzsumme	6.331	6.097
Eigenkapital	2.869	2.953
Langfristige Schulden	906	754
Kurzfristige Schulden	2.556	2.391

¹ Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2019 im Bereich Pkw berichtet, die Vorjahreswerte wurden angepasst.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am 30. Juni 2019 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen eine Bilanzsumme, die mit 233,1 Mrd. € um 4,2 % höher war als am Jahresende 2018.

Die Langfristigen Vermögenswerte stiegen insgesamt um 5,7%. Die darin enthaltenen Sachanlagen verringerten sich. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und Vermietete Vermögenswerte nahmen aufgrund des Geschäftswachstums sowie im Zuge der Anwendung des neuen IFRS 16 zu, die Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte gingen entsprechend zurück. Die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöhten sich volumenbedingt.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte lagen um 2,1% über dem Wert zum 31. Dezember 2018. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte gingen deutlich zurück, während die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen stiegen. Am Bilanzstichtag erhöhte sich der Zahlungsmittelbestand im Finanzdienstleistungsbereich um 3,5 Mrd. € auf 8,3 Mrd. €.

Rund 48,6 (48,8)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns entfielen am Ende des ersten Halbjahres 2019 auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen übertraf am Ende des Berichtszeitraums mit 29,5 Mrd. € den Wert vom 31. Dezember 2018 ergebnisbedingt um 3,5 %. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 12,7 (12,7)%.

Die Langfristigen Schulden nahmen vor allem aufgrund gestiegener langfristiger Finanzschulden zur Refinanzierung des Geschäftsvolumens um 8,4 % zu.

Die Kurzfristigen Schulden lagen mit 100,4 (100,0) Mrd. € auf dem Niveau von Ende Dezember 2018.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft war Ende Juni 2019 mit 31,4 (29,9) Mrd. € leicht über dem Wert vom Jahresende 2018.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Im Berichtszeitraum ergaben sich Sondereinflüsse aus der Dieselthematik, die das Operative Ergebnis belasten. Unsere Prognose für das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen für den Konzern und den Bereich Pkw bleibt bestehen, die Prognose für das Operative Ergebnis inklusive Sondereinflüsse haben wir abgesenkt. Für den Bereich Power Engineering gehen wir aufwandsbedingt von einem merklich höheren Operativen Verlust aus.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2019 finden Sie auf Seite 23.

Dieselthematik

1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In einer in Brasilien anhängigen Sammelklage, die sich auf rund 17 Tsd. Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein nur teilweise aufrechterhaltendes Berufungsurteil. Die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil wurde in diesem Urteil deutlich auf zunächst 35 Mio. € nebst Zinsen reduziert. Dieser Betrag kann sich durch die ausgeurteilte Teuerungsrate und die individuelle Geltendmachung behaupteter Wertverluste betroffener Amarok-Fahrzeuge erhöhen. Das Urteil ist weiterhin nicht rechtskräftig.

In Italien wurde die Entscheidung des Gerichts, die Sammelklage der Verbraucherorganisation Codacons als unzulässig abzuweisen, rechtskräftig.

In Deutschland sind mittlerweile über 60.000 meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelverfahren von Automobilkunden gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

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

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig hat Anklagen unter anderem auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG erhoben. Aus der Anklageerhebung gegen diesen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden ergibt sich nach vorliegender Kenntnislage zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Veränderung der Risikolage für den Volkswagen Konzern.

Das gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik geführte Ordnungswidrigkei-

tenverfahren wurde durch Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 7. Mai 2019 beendet. Der Bußgeldbescheid knüpft an eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit Prüffeld Entwicklung Gesamtfahrzeug/Qualität an. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 535 Mio. € vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 4 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 531 Mio. € zusammensetzt. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist daher in Europa im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt, der dem Bußgeldbescheid zugrunde liegt, nicht mehr zu erwarten.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Das Oberlandesgericht Stuttgart hat im März 2019 die Durchführung der ihm vom Landgericht Stuttgart vorgelegten Kapitalanleger-Musterverfahren mit der Begründung abgelehnt, dass der gegenständliche Lebenssachverhalt im Wesentlichen bereits von dem insoweit vorrangigen Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig umfasst sei, welches gegenüber weiteren Musterverfahren eine Sperrwirkung entfalte. Gegen eine dieser Entscheidungen hat die Klägerseite Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof erhoben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

Im Rechtsstreit um Verbraucherschutzrechtliche Ansprüche, die der Attorney General des Bundesstaates New Mexico gegen die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen geltend macht, hat ein Gericht des Bundesstaates New Mexico im März 2019 den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurückgewiesen, und im April 2019 die von Volkswagen beantragte Zulassung von Rechtsmitteln gegen diese Entscheidung abgelehnt.

Die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen verteidigen sich weiterhin gegen die Klagen der Attorneys General bestimmter US-Bundesstaaten und Kommunen wegen angeblicher Verletzungen von lokalen umweltrechtlichen Vorschriften. Im März 2019 ist die Klage des Attorney General des Bundesstaates Tennessee vom Berufungsgericht in Tennessee wegen Vorrangs des Bundesrechts abgewiesen worden. Der Attorney General des Bundesstaates Tennessee hat davon abgesehen, weiter gegen die Klageabweisung vorzugehen, so dass die Entscheidung des Tennessee Court of Appeals rechtskräftig ist. Ebenfalls im März 2019 hat der Attorney General des Bundesstaates New Mexico seine umweltrechtliche Klage freiwillig zurückgezogen und der Attorney General des Bundesstaates Alabama hat entschieden, gegen die Abweisung seiner Klage gegen die Volkswagen AG durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Alabama kein Rechtsmittel einzulegen.

Im März 2019 hat die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission) gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC, die VW Credit, Inc. sowie einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG eine Klage eingereicht, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset-Backed Securities geltend gemacht werden.

5. Weitere Verfahren

Im Juni 2019 hat das Landgericht Hannover den Antrag dreier US-Fonds auf Austausch des Sonderprüfers zurückgewiesen. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im April 2019 hat die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG die Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informiert die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gibt Gelegenheit zur Stellungnahme. Volkswagen wird die Beschwerdepunkte prüfen. Der Gegenstand des Verfahrens beschränkt sich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR-Systemen und Otopartikelfiltern für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Volkswagen hat im Juli 2019 Einsicht in die Untersuchungsakte erhalten und bereitet die Erwiderung auf die Beschwerdepunkte der Europäischen Kommission vor. Zudem hat die chinesische Wettbewerbsbehörde im März 2019 ein Auskunftersuchen in dieser Angelegenheit an die Volkswagen AG sowie die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gerichtet.

Im Verfahren wegen möglicher wettbewerbswidriger Absprachen gegen mehrere herstellereigene Automobilfinanzierungsgesellschaften haben die Volkswagen AG und die Volkswagen Bank GmbH gegen den Bußgeldbescheid der italienischen Wettbewerbsbehörde im März 2019 Rechtsmittel eingelegt.

Im Juni 2019 hat der U.S. District Court des Northern District von Kalifornien zwei vermeintliche Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich seit den 1990er Jahren zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil dem klägerischen Vortrag keine plausible Begründung der behaupteten wettbewerbswidrigen Absprachen zu entnehmen war. Das Gericht hat den Klägern Gelegenheit gegeben, überarbeitete Klageschriften einzureichen.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2019 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Dieseldematik“ und „Rechtsstreitigkeiten/Dieseldematik“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Kapitel „Dieseldematik“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2018 keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen dem Vorstand der Volkswagen AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder und Wirtschaftsräume, 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 oder Rohstoffen ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2018 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Ausblick

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns geht davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft 2019 etwas verlangsamten wird. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir rechnen deshalb damit, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine schwächere Dynamik aufweisen werden als 2018. Die höchsten Zuwachsraten erwarten wir in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

Wir erwarten, dass sich die Pkw-Märkte im Jahr 2019 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen voraussichtlich leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen. In Westeuropa erwarten wir ein Neuzulassungsvolumen von Pkw, das sich ebenfalls leicht unter dem Niveau des Vorjahres bewegt. Auch für den deutschen Pkw-Markt gehen wir nach der insgesamt positiven Entwicklung der vergangenen Jahre davon aus, dass die Nachfrage das Vorjahresniveau leicht unterschreitet. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe den Vorjahreswert voraussichtlich leicht übertreffen. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir mit einem Nachfragevolumen leicht unter dem Wert des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr insgesamt auf Höhe des Vorjahres liegen werden. Die Märkte für Pkw der Region Asien-Pazifik werden das Vorjahresniveau voraussichtlich leicht unterschreiten.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2019 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir mit einer leicht sinkenden Nachfrage.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten für mittelschwere und schwere Lkw sowie auf den relevanten Märkten für Busse werden die Neuzulassungen 2019 voraussichtlich leicht über denen von 2018 liegen.

Wir gehen davon aus, dass automobilbezogene Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2019 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben werden.

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

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2019 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen den Vorjahreswert leicht übertreffen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Wechselkursverläufen sowie aus verschärften WLTP-Anforderungen (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure).

Wir erwarten, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns sowie der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge um bis zu 5% über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnen wir im Jahr 2019 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,5 und 7,5%. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir von einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,0 und 7,0% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir bei leicht steigenden Umsatzerlösen einen gegenüber dem Vorjahr merklich höheren Operativen Verlust. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen gehen wir bei moderat steigenden Umsatzerlösen von einem Operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres aus.

Inklusive Sondereinflüsse erwarten wir für den Konzern und für den Bereich Pkw eine operative Umsatzrendite, die am unteren Ende des jeweils erwarteten Korridors liegt.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im ersten Halbjahr 2019 Umsatzerlöse in Höhe von 125,2 (119,4) Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 10,0 (9,8) Mrd. €. Aus der Diesethematik ergaben sich im Berichtszeitraum Sondereinflüsse in Höhe von –1,0 (–1,6) Mrd. €.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw belief sich in den ersten sechs Monaten 2019 auf 1,9 (1,9) Mio. Fahrzeuge. Die Modelle T-Roc, Tiguan, Touareg und Atlas wurden besonders stark nachgefragt. Der neue T-Cross wurde positiv im Markt aufgenommen. Die Umsatzerlöse nahmen im Vergleich zum Vorjahr um 3,4% auf 44,1 Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen stieg auf 2,3 (2,1) Mrd. €. Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung sowie eine positive Kostenentwicklung konnten Belastungen aus geringeren Volumina und Wechselkursen mehr als ausgleichen. Aus der Diesethematik ergaben sich im Berichtszeitraum Sondereinflüsse in Höhe von –0,4 Mrd. €.

Zur Erhöhung der Transparenz und Vergleichbarkeit werden ab 2019 die Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften aus der Marke Audi herausgelöst und in der Zeile „Sonstiges“ ausgewiesen. Die Marke Audi setzte im Zeitraum Januar bis Juni dieses Jahres weltweit 632 (812) Tsd. Fahrzeuge ab. Das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen veräußerte weitere 258 (293) Tsd. Audi Fahrzeuge. Die Modelle Q2 und A8 verzeichneten eine gestiegene Nachfrage, auch der neue Q8 war beliebt. Der vollelektrische Großserien-SUV Audi e-tron wird sukzessive im Markt eingeführt. Die neue Zuordnung von Gesellschaften trug dazu bei, dass die Umsatzerlöse auf 28,8 (31,2) Mrd. € zurückgingen. Das Operative Ergebnis war mit 2,3 (2,8) Mrd. € geringer als im Vorjahr. Belastungen ergaben sich aus Modellan- und -ausläufen, dem WLTP-bedingt geringeren Volumen, höheren Vorleistungen für neue Pro-

dukte und Technologien, Kostensteigerungen und Wechselkurseffekten. Positiv wirkten Mix- und Produktkostenverbesserungen. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. Im ersten Halbjahr 2019 setzte Ducati 33.315 (33.834) Motorräder ab.

In den ersten sechs Monaten 2019 steigerte die Marke ŠKODA ihren Absatz auf 560 Tsd. Fahrzeuge; das waren 9,6% mehr als ein Jahr zuvor. Vor allem die Modelle Karoq und Kodiaq wurden stark nachgefragt. Die Umsatzerlöse stiegen im Vorjahresvergleich um 10,8% auf 10,2 Mrd. €. Der Zuwachs bei Absatz und Umsatz resultierte insbesondere aus der Übernahme der Regionsverantwortung für Indien. Das Operative Ergebnis erhöhte sich um 3 Mio. € auf 824 Mio. €. Negative Effekte aus Wechselkursen und Kostensteigerungen konnten durch Volumensteigerungen und Preismaßnahmen kompensiert werden.

Die Marke SEAT setzte im Berichtszeitraum 370 Tsd. Fahrzeuge ab; ein Plus von 6,7% im Vergleich zum Vorjahr. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Stark nachgefragt wurden insbesondere die Modelle Arona und Ateca. Die Umsatzerlöse lagen mit 6,3 Mrd. € um 8,3% über dem guten Wert der Vorjahresperiode. Das Operative Ergebnis verbesserte sich volumen- und mixbedingt um 1,9% auf 216 Mio. € und konnte dabei Belastungen aus Kostensteigerungen mehr als ausgleichen.

Die Marke Bentley steigerte ihren Absatz in den ersten zwei Quartalen 2019 auf 4.670 (4.520) Fahrzeuge, was vor allem auf die Verfügbarkeit der neuen Modelle Continental GT und GTC zurückzuführen war. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 835 (757) Mio. €. Das Operative Ergebnis legte auf 57 (–80) Mio. € zu. Neben dem Volumen wirkten Kosteneinsparungen im Rahmen des laufenden Effizienzprogramms sowie die Mix- und Wechselkursentwicklung positiv.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

Porsche Automobile setzte von Januar bis Juni 2019 weltweit 136 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 10,1% mehr als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 12,2 (11,2) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen nahm im Wesentlichen volumenbedingt um 2,5% auf 2,1 Mrd.€ zu. Zudem hatten Produktkosten einen positiven, die Wechselkursentwicklung einen negativen Einfluss. Aus der Dieselmotorthematik ergaben sich im Berichtszeitraum Sondereinflüsse in Höhe von –0,5 Mrd.€.

Im ersten Halbjahr 2019 belief sich der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 256 (248) Tsd. Fahrzeuge. Zuwächse verzeichnete insbesondere der Crafter. Die Umsatzerlöse legten um 2,6% auf 6,5 Mrd.€ zu. Trotz gestiegener Volumina, gesunkener Produktkosten und verbesserter Margen ging das Operative Ergebnis um 10,8% auf 506 Mio.€ zurück, was im Wesentlichen auf höhere Fix- und Entwicklungskosten sowie Mixverschlechterungen zurückzuführen war.

Ab dem 1. Januar 2019 wird das Finanzdienstleistungsgeschäft von Scania innerhalb der Zeile „Sonstiges“ berichtet.

Scania Vehicles and Services konnte den Absatz im Berichtszeitraum auf 52 (47) Tsd. Fahrzeuge steigern. Die Umsatzerlöse legten auf 7,1 (6,3) Mrd.€ zu. Das Operative Ergebnis von Scania Vehicles and Services verbesserte sich auf 828 (618) Mio.€; der Anstieg ist im Wesentlichen auf den höheren Fahrzeugabsatz, ein verbessertes Originalteile- und Dienstleistungsgeschäft sowie eine vorteilhafte Mix- und Wechselkursentwicklung zurückzuführen. Kostensteigerungen wirkten hingegen gegenläufig.

MAN Nutzfahrzeuge setzte in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 72 Tsd. Einheiten ab; ein Plus von 9,9% gegenüber dem Vorjahr. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 6,3 (5,8) Mrd.€. Das Operative Ergebnis verringerte sich auf 248 (258) Mio.€; Volumen- und Margenverbesserungen standen Vorleistungen für die neue Lkw- und Busgeneration, Kostensteigerungen sowie negative Wechselkurseffekte entgegen.

Im ersten Halbjahr 2019 erwirtschaftete Power Engineering Umsatzerlöse in Höhe von 1,9 (1,6) Mrd.€. Das Operative Ergebnis verringerte sich aufwandsbedingt auf 42 (68) Mio.€.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Volkswagen Pkw	1.886	1.931	44.146	42.704	2.286	2.130
Audi ¹	632	812	28.761	31.183	2.300	2.761
ŠKODA ¹	560	511	10.154	9.161	824	821
SEAT	370	347	6.266	5.786	216	212
Bentley	5	5	835	757	57	–80
Porsche Automobile ²	136	123	12.212	11.231	2.117	2.064
Volkswagen Nutzfahrzeuge	256	248	6.489	6.324	506	567
Scania Vehicles and Services ³	52	47	7.115	6.322	828	618
MAN Nutzfahrzeuge	72	65	6.283	5.814	248	258
Power Engineering	–	–	1.864	1.637	42	68
VW China ⁴	1.789	1.999	–	–	–	–
Sonstiges ⁵	–418	–512	–16.919	–18.206	–727	–856
Volkswagen Finanzdienstleistungen	–	–	17.992	16.664	1.281	1.231
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	–	–	–	–	9.979	9.794
Sondereinflüsse	–	–	–	–	–981	–1.635
Volkswagen Konzern	5.339	5.575	125.197	119.377	8.997	8.160
Konzernbereich Automobile ⁶	5.339	5.575	106.126	101.715	7.589	6.866
davon: Bereich Pkw ⁷	5.215	5.463	90.942	88.090	6.693	6.217
Bereich Nutzfahrzeuge ⁷	124	113	13.320	11.988	959	707
Bereich Power Engineering	–	–	1.864	1.637	–63	–58
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	–	–	19.071	17.662	1.409	1.294

1 2019 entsprechend neuer Zuordnung von Gesellschaften; die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst.

2 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 13.405 (12.287) Mio.€, Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen 2.209 (2.154) Mio.€.

3 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 7.336 (6.515) Mio.€, Operatives Ergebnis 895 (684) Mio.€.

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

Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 2.103 (2.318) Mio.€.

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

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

7 Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2019 im Bereich Pkw berichtet, die Vorjahreswerte wurden angepasst.

Volkswagen Finanzdienstleistungen berücksichtigt seit dem 1. Januar 2019 auch Vertragsabschlüsse der internationalen Gemeinschaftsunternehmen, die Vergleichswerte wurden angepasst. Im Zeitraum Januar bis Juni 2019 wurden 4,1 (4,1) Mio. neue Verträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft abgeschlossen. Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen belief sich die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns auf 34,1 (33,7)%. Am Ende des Berichtszeitraums übertraf der Gesamtvertragsbestand mit 20,9 Mio. Kontrakten den Stand vom Jahresende 2018 um 3,2%. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing legte er um 2,9% auf 11,0 Mio. Kontrakte zu. Im Bereich Service/Versicherungen nahm der Vertragsbestand auf 9,9 (9,6) Mio. Kontrakte zu. Am 30. Juni 2019 hatte die Volkswagen Bank rund 1,5 (1,5) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis verbesserte sich im Berichtszeitraum infolge des Geschäftswachstums und Wechselkursbedingt um 4,0% auf 1,3 Mrd. €.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Der Absatz des Volkswagen Konzerns in der Region Europa/Übrige Märkte belief sich im ersten Halbjahr 2019 auf

2,5 Mio. Fahrzeuge; das waren unter anderem WLTP-bedingt 2,5% weniger als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse erhöhten sich mixbedingt auf 77,3 (76,4) Mrd. €.

Auf den Märkten Nordamerikas legte der Absatz des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum um 12,2% auf 486 Tsd. Fahrzeuge zu. Die Umsatzerlöse stiegen um 22,7% auf 21,8 Mrd. €, was im Wesentlichen auf das höhere Volumen und positive Wechselkurseffekte zurückzuführen war.

In Südamerika konnten wir im Zeitraum Januar bis Juni dieses Jahres 280 (293) Tsd. Fahrzeuge absetzen. Die Umsatzerlöse lagen mit 5,2 (5,2) Mrd. € auf dem Vorjahresniveau.

Der Absatz des Volkswagen Konzern – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – ging in der Region Asien-Pazifik in den ersten zwei Quartalen 2019 auf insgesamt 2,0 (2,2) Mio. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse stiegen mixbedingt und infolge des verbesserten Komponentengeschäfts um 9,5% auf 20,8 Mrd. €. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

In den ersten sechs Monaten 2019 erhöhten Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen in Fremdwährung die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um 0,1 (1,0) Mrd. €.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2019	2018	2019	2018
Europa/Übrige Märkte	2.543	2.608	77.251	76.414
Nordamerika	486	433	21.762	17.730
Südamerika	280	293	5.247	5.236
Asien-Pazifik ¹	2.029	2.241	20.797	18.996
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	140	1.000
Volkswagen Konzern¹	5.339	5.575	125.197	119.377

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

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2019	2018	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2019	2018	2019	2018
Umsatzerlöse	125.197	119.377	106.126	101.715	19.071	17.662
Kosten der Umsatzerlöse	-100.454	-94.549	-84.883	-80.182	-15.571	-14.367
Bruttoergebnis	24.743	24.828	21.242	21.533	3.501	3.295
Vertriebskosten	-9.997	-10.244	-9.223	-9.547	-774	-697
Verwaltungskosten	-4.523	-4.226	-3.599	-3.250	-924	-976
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.226	-2.198	-832	-1.870	-394	-328
Operatives Ergebnis	8.997	8.160	7.589	6.866	1.409	1.294
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	1.599	1.680	1.570	1.641	29	39
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-1.039	-867	-1.060	-868	21	0
Finanzergebnis	560	813	509	774	51	39
Ergebnis vor Steuern	9.557	8.972	8.098	7.640	1.459	1.333
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.389	-2.360	-1.994	-1.845	-395	-515
Ergebnis nach Steuern	7.168	6.613	6.104	5.794	1.064	818
davon entfallen auf						
Minderheiten	24	5	-7	-27	31	32
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	268	156	268	156	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	6.875	6.452	5.843	5.665	1.033	786
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	13,69	12,85				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	13,69	12,85				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	13,75	12,91				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	13,75	12,91				

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

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

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	2019	2018
Ergebnis nach Steuern	7.168	6.613
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-6.494	-159
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	1.913	46
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-4.580	-113
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	17	32
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	19	1
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-4.545	-80
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	107	-494
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	107	-494
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	11	6
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	119	-489
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI I)	-256	-644
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-520	-1.032
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-777	-1.675
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	230	472
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-547	-1.203
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI II)	-890	-582
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	497	116
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-393	-466
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	116	138
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-277	-328
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	52	-2
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	52	-1
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)	-16	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	36	-1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	58	94
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-611	-1.927
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-7.410	-2.670
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	2.254	662
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-5.156	-2.008
Gesamtergebnis	2.012	4.605
davon entfallen auf		
Minderheiten	19	4
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	268	156
Aktionäre der Volkswagen AG	1.724	4.444

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2019	2018	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2019	2018	2019	2018
Umsatzerlöse	65.185	61.149	55.349	51.972	9.836	9.177
Kosten der Umsatzerlöse	-52.130	-47.891	-44.078	-40.399	-8.052	-7.493
Bruttoergebnis	13.055	13.258	11.271	11.573	1.784	1.685
Vertriebskosten	-5.056	-5.485	-4.664	-5.102	-392	-383
Verwaltungskosten	-2.252	-2.101	-1.790	-1.573	-461	-529
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-618	-1.723	-394	-1.604	-223	-119
Operatives Ergebnis	5.130	3.948	4.422	3.294	707	654
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	791	852	771	829	20	23
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-434	-305	-431	-328	-3	22
Finanzergebnis	357	547	340	502	17	45
Ergebnis vor Steuern	5.486	4.495	4.762	3.796	724	699
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.372	-1.182	-1.161	-836	-211	-346
Ergebnis nach Steuern	4.115	3.313	3.601	2.959	514	354
davon entfallen auf						
Minderheiten	17	3	1	-16	16	19
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	134	79	134	79	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	3.964	3.230	3.466	2.896	498	334
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	7,91	6,44				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	7,91	6,44				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	7,91	6,44				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	7,91	6,44				

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

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

Gesamtergebnisrechnung vom 1. April bis 30. Juni

Mio. €	2019	2018
Ergebnis nach Steuern	4.115	3.313
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-2.408	685
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	714	-209
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-1.694	477
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	-6	53
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	6	-11
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1.694	518
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-753	102
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-753	102
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	2
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-754	103
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI I)	1.564	-1.449
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-311	-435
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	1.253	-1.884
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	-364	545
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	889	-1.339
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI II)	-372	-446
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	262	117
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-110	-329
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	31	97
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-79	-232
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	28	-22
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	28	-21
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)	-8	5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	20	-17
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-140	94
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-64	-1.391
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-2.129	-1.312
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	371	440
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-1.758	-872
Gesamtergebnis	2.357	2.440
davon entfallen auf		
Minderheiten	13	4
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	134	79
Aktionäre der Volkswagen AG	2.209	2.358

Bilanz zum 30. Juni 2019 und zum 31. Dezember 2018

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2019	2018	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2019	2018	2019	2018
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	288.358	274.620	149.365	143.153	138.993	131.467
Immaterielle Vermögenswerte	64.947	64.613	64.746	64.404	201	209
Sachanlagen	62.781	57.630	61.553	54.619	1.227	3.010
Vermietete Vermögenswerte	45.960	43.545	1.908	5.297	44.052	38.249
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	82.842	78.692	-222	9	83.064	78.684
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	31.829	30.140	21.379	18.824	10.449	11.315
Kurzfristige Vermögenswerte	191.623	183.536	97.530	91.371	94.093	92.165
Vorräte	49.786	45.745	45.263	41.302	4.523	4.443
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	56.744	54.216	-567	-510	57.311	54.726
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	42.398	37.557	21.987	13.033	20.411	24.524
Wertpapiere	16.918	17.080	13.347	13.376	3.571	3.703
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	25.778	28.938	17.501	24.169	8.277	4.769
Bilanzsumme	479.981	458.156	246.895	234.524	233.086	223.632
Passiva						
Eigenkapital	118.637	117.342	89.140	88.850	29.497	28.492
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	104.410	104.522	75.531	76.624	28.879	27.898
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	12.471	12.596	12.471	12.596	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	116.881	117.117	88.002	89.219	28.879	27.898
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.756	225	1.139	-369	617	594
Langfristige Schulden	194.405	172.846	91.226	77.692	103.180	95.154
Finanzschulden	113.537	101.126	19.026	14.187	94.510	86.939
Rückstellungen für Pensionen	39.787	33.097	39.082	32.535	705	563
Sonstige Schulden	41.082	38.623	33.117	30.970	7.965	7.652
Kurzfristige Schulden	166.939	167.968	66.529	67.982	100.410	99.986
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	-	1.853	-	1.853	-	-
Finanzschulden	85.514	89.757	-5.816	-1.504	91.330	91.261
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.187	23.607	21.873	20.962	3.314	2.645
Sonstige Schulden	56.238	52.750	50.472	46.671	5.766	6.079
Bilanzsumme	479.981	458.156	246.895	234.524	233.086	223.632

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

Eigenkapitalentwicklung

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
Stand vor Anpassung am 01.01.2018	1.283	14.551	81.367	-3.223
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 9 und 15	-	-	-282	-
Stand am 01.01.2018	1.283	14.551	81.085	-3.223
Ergebnis nach Steuern	-	-	6.452	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-113	-489
Gesamtergebnis	-	-	6.339	-489
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-1.967	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-1	-
Stand am 30.06.2018	1.283	14.551	85.456	-3.712
Stand am 01.01.2019	1.283	14.551	91.105	-3.576
Ergebnis nach Steuern	-	-	6.875	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-4.575	119
Gesamtergebnis	-	-	2.300	119
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-4	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-2.419	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ²	-	-	363	169
Übrige Veränderungen	-	-	62	-
Stand am 30.06.2019	1.283	14.551	91.407	-3.288

1 Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im Juni 2018 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.750 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 18 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 5 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

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

SICHERUNGSGESCHÄFTE								
Cash-flow-Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital	
3.525	–	91	166	11.088	108.849	229	109.077	
56	63	–225	–	–	–388	1	–387	
3.581	63	–133	166	11.088	108.461	229	108.690	
–	–	–	–	156	6.608	5	6.613	
–1.203	–328	31	94	–	–2.008	0	–2.008	
–1.203	–328	31	94	156	4.600	4	4.605	
–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	2.737	2.737	–	2.737	
–	–	–	–	–282	–2.249	–4	–2.253	
–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	70	70	2	71	
2.378	–265	–102	260	13.770	113.619	231	113.850	
1.790	–629	–230	228	12.596	117.117	225	117.342	
–	–	–	–	268	7.144	24	7.168	
–547	–277	53	76	–	–5.151	–5	–5.156	
–547	–277	53	76	268	1.993	19	2.012	
–	–	4	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–393	–2.812	–4	–2.816	
1	0	–1	–11	–	521	1.513	2.034	
–	–	–	–	–	62	2	65	
1.243	–906	–173	293	12.471	116.881	1.756	118.637	

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2019	2018	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2019	2018	2019	2018
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28.113	18.038	23.354	13.428	4.759	4.609
Ergebnis vor Steuern	9.557	8.972	8.098	7.640	1.459	1.333
Ertragsteuerzahlungen	-1.137	-1.459	-703	-1.682	-435	223
Abschreibungen ²	11.975	10.745	7.900	7.388	4.075	3.357
Veränderung der Pensionen	201	198	190	191	11	7
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	368	1.479	397	1.519	-29	-39
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-220	387	12	402	-233	-15
Brutto-Cash-flow	20.744	20.323	15.895	15.457	4.849	4.865
Veränderung Working Capital	-14.350	-15.487	-2.372	-5.250	-11.977	-10.237
Veränderung der Vorräte	-4.004	-5.502	-3.929	-5.663	-75	161
Veränderung der Forderungen	-3.557	-7.811	-3.438	-4.541	-119	-3.270
Veränderung der Verbindlichkeiten	4.636	5.663	3.851	4.391	785	1.272
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	879	1.428	954	1.390	-75	38
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-6.178	-5.964	126	-671	-6.303	-5.294
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-6.127	-3.300	63	-156	-6.190	-3.144
Cash-flow laufendes Geschäft	6.394	4.836	13.523	10.208	-7.128	-5.372
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-8.070	-7.158	-7.955	-6.862	-115	-296
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-5.300	-4.610	-5.202	-4.398	-98	-212
Entwicklungskosten (aktiviert)	-2.338	-2.490	-2.338	-2.490	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-537	-196	-504	-80	-33	-116
Netto-Cash-flow⁴	-1.675	-2.322	5.568	3.346	-7.243	-5.668
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen	-1.485	-766	-5.645	2.172	4.160	-2.939
Investitionstätigkeit	-9.555	-7.924	-13.599	-4.690	4.045	-3.235
Finanzierungstätigkeit	-2.142	6.352	-8.706	-2.722	6.564	9.074
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-19	-	-19	-	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-	2.732	-998	2.708	998	24
MAN Minderheitsaktionäre: Ausgleichszahlungen und Erwerb angedienter Aktien	-1.109	-1	-1.109	-1	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	195	-68	163	-69	32	1
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	1	0	1	0	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-5.107	3.195	-8.620	2.728	3.513	468
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.06.⁵	23.006	21.233	14.734	16.156	8.272	5.077
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	29.479	26.535	14.382	12.746	15.097	13.789
Brutto-Liquidität	52.485	47.768	29.116	28.902	23.369	18.866
Kreditstand	-199.051	-169.267	-13.211	-2.604	-185.840	-166.663
Netto-Liquidität am 30.06.⁶	-146.565	-121.499	15.905	26.298	-162.471	-147.797
nachrichtlich am 01.01.	-134.735	-119.143	19.368	22.378	-154.103	-141.522

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2018 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2019 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2019 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

IFRS 16 – LEASINGVERHÄLTNISSE

IFRS 16 ändert die Vorschriften zur Bilanzierung von Leasingverhältnissen und ersetzt den bisherigen Standard IAS 17 sowie die zugehörigen Interpretationen.

Zentrales Ziel von IFRS 16 ist die bilanzielle Erfassung aller Leasingverhältnisse. Entsprechend entfällt für Leasingnehmer die bisherige Klassifizierung in Finanzierungs- und Operating-Leasingverhältnisse. Stattdessen müssen diese für alle Leasingverhältnisse grundsätzlich ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit in ihrer Bilanz erfassen. Die Leasingverbindlichkeit wird im Volkswagen Konzern nach den mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz abgezinsten ausstehenden Leasingzahlungen bemessen, während das Nutzungsrecht grundsätzlich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit zuzüglich anfänglicher direkter Kosten bewertet wird. Während der Leasinglaufzeit ist das Nutzungsrecht abzuschreiben und die Leasingverbindlichkeit unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortzuschreiben. Anwendungserleichterungen bestehen nach IFRS 16 für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse, die der Volkswagen Konzern in Anspruch nimmt und daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit ansetzt. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden unverändert als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Im Zeitpunkt der Erstanwendung wurden Leasingverträge, deren Leasinglaufzeit vor dem 1. Januar 2020 endet, unabhängig von dem Startdatum des Leasingvertrags als kurzfristige Leasingverhältnisse klassifiziert. Darüber hinaus wurde im Zeitpunkt der Erstanwendung für bestehende Verträge keine Neubeurteilung vorgenommen, ob diese anhand der Kriterien des IFRS 16 ein Leasingverhältnis darstellen oder nicht. Stattdessen werden Verträge, die bereits unter IAS 17 beziehungsweise IFRIC 4 als Leasingverhältnis eingestuft waren, auch weiterhin als Leasingverhältnis klassifiziert. Verträge, die unter IAS 17 beziehungsweise IFRIC 4 nicht als Leasingverhältnis eingestuft waren, werden auch weiterhin nicht als Leasingverhältnis behandelt.

Die Leasinggeberbilanzierung entspricht im Wesentlichen den ehemaligen Vorschriften des IAS 17. Leasinggeber müssen auch weiterhin auf Grundlage der Verteilung der Chancen und Risiken aus dem Vermögenswert eine Klassifizierung in Finanzierungs- und Operating-Leasingverhältnisse vornehmen.

Der Volkswagen Konzern bilanziert erstmalig zum 1. Januar 2019 unter Anwendung der modifiziert retrospektiven Methode Leasingverhältnisse nach den Vorgaben des IFRS 16. Die Vorjahresperioden wurden nicht angepasst. Die Leasingverbindlichkeit ist nach dieser Methodik zum Umstellungszeitpunkt mit dem Barwert der ausstehenden Leasingzahlungen anzusetzen. Der Barwertermittlung liegen dabei Grenzfremdkapitalzinssätze vom 1. Januar 2019 zu Grunde. Der gewichtete durchschnittliche Zinssatz hierfür betrug im Volkswagen Konzern 3,7 %.

Vereinfachend werden die Nutzungsrechte mit dem Betrag der jeweiligen Leasingverbindlichkeit – bereinigt um im Voraus geleistete oder abgegrenzte Leasingzahlungen – bilanziert. Unter Anwendung der Ausnahmeregelung wird das Nutzungsrecht um diejenigen Beträge korrigiert, die zum 31. Dezember 2018 als Rückstellungen für belastende Operating-Leasingverträge in der Bilanz angesetzt waren. Auf eine Wertminderungsprüfung der Nutzungsrechte im Zeitpunkt der Erstanwendung wurde in diesem Zusammenhang verzichtet. Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte ausgewiesen worden wären, wenn sie im Eigentum des Volkswagen Konzerns stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag unter den Langfristigen Vermögenswerten im Wesentlichen in dem Posten Sachanlagen ausgewiesen.

Aufgrund der erstmaligen Erfassung der Nutzungsrechte und Leasingverbindlichkeiten ergaben sich zum 1. Januar 2019 folgende Effekte:

- › In der Eröffnungsbilanz wurden Nutzungsrechte in Höhe von 5,5 Mrd. € erfasst (davon 5,4 Mrd. € in den Sachanlagen und 0,1 Mrd. € in den Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien). Aktivierte Vorauszahlungen, abgegrenzte Schulden und Rückstellungen für belastende Operating-Leasingverträge wurden mit den Nutzungsrechten verrechnet. Von den angesetzten Nutzungsrechten waren zum 31. Dezember 2018 bereits 0,4 Mrd. € im Rahmen von Finanzierungs-Leasingverhältnissen bilanziell erfasst. Im Rahmen der Einführung des IFRS 16 wurde die Zuordnung von langfristigen Vermögenswerten angepasst. Hieraus resultierte eine Umgliederung von Sachanlagen in Höhe von 0,4 Mrd. € in die Vermieteten Vermögenswerte und die Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.
- › Leasingverbindlichkeiten sind in der Eröffnungsbilanz in Höhe von 5,6 Mrd. € passiviert und unter den lang- und kurzfristigen Finanzschulden ausgewiesen. Von den angesetzten Leasingverbindlichkeiten waren zum 31. Dezember 2018 bereits 0,4 Mrd. € im Rahmen von Finanzierungs-Leasingverhältnissen bilanziell erfasst.
- › Im Eigenkapital ergaben sich keine Effekte aus der Erstanwendung.

Die Differenz zwischen den mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz zum 31. Dezember 2018 diskontierten erwarteten Auszahlungen für Operating-Leasingverhältnisse in Höhe von 4,9 Mrd. € und den in der Eröffnungsbilanz erfassten Leasingverbindlichkeiten in Höhe von 5,6 Mrd. € ergibt sich im Wesentlichen aus der Berücksichtigung bereits bestehender Finanzierungs-Leasingverhältnisse und einer Neueinschätzung der erwarteten Leasingzahlungen, etwa aufgrund der Aktivierung bestimmter variabler Leasingzahlungen. Auch wurden die bei der Passivierung berücksichtigten Leasinglaufzeiten nach den Vorgaben des IFRS 16 neu beurteilt. Dabei wurden hinreichend sichere Verlängerungs- oder Kündigungsoptionen bei der Bestimmung der zu aktivierenden Leasingzahlungen berücksichtigt. Daneben sind Leasingzahlungen für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse nicht in den Leasingverbindlichkeiten der Eröffnungsbilanz enthalten.

Im Gegensatz zur bisherigen Vorgehensweise, nach der Aufwendungen für Operating-Leasingverhältnisse vollständig im Operativen Ergebnis gezeigt wurden, werden nach IFRS 16 im Konzernbereich Automobile nur noch die Abschreibungen auf die Nutzungsrechte dem Operativen Ergebnis zugerechnet. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten werden im Konzernbereich Automobile im Finanzergebnis ausgewiesen. Dadurch kommt es im ersten Halbjahr 2019 zu einer Entlastung im Operativen Ergebnis in Höhe von 0,1 Mrd. €.

Durch die geänderte Erfassung von Aufwendungen aus Operating-Leasingverhältnissen in der Kapitalflussrechnung ergibt sich im ersten Halbjahr 2019 eine Verbesserung des Cash-flow laufendes Geschäft und des Netto-Cash-flow in Höhe von 0,5 Mrd. €. Davon entfallen 0,4 Mrd. € auf den Konzernbereich Automobile. Der Cash-flow aus der Finanzierungstätigkeit verringert sich entsprechend. Der aus der Änderung der Bilanzierungsregeln resultierende Anstieg der Finanzschulden wirkt sich zum 30. Juni 2019 mit 5,4 Mrd. € negativ auf die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns aus. Davon entfallen 5,1 Mrd. € auf den Konzernbereich Automobile.

Zudem ergeben sich deutlich umfangreichere Anhangangaben.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 1,2 % (31. Dezember 2018: 2,0 %) verwendet.

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

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2018 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2018 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ veröffentlicht.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2018 ist auch im Internet unter www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

Wesentliche Ereignisse

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieselmotoren. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2018 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2019 waren in diesem Zusammenhang zusätzliche Aufwendungen für Rechtsrisiken in Höhe von 1,0 Mrd. € zu erfassen. Diese resultieren im Wesentlichen aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken insbesondere aus dem im Mai 2019 erlassenen Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart in Höhe von 0,5 Mrd. €, durch den das laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG beendet wurde, und höheren Rechtsverteidigungskosten.

Darüber hinaus liegen dem Vorstand der Volkswagen AG nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich des Sachverhalts vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken (zum Beispiel Anlegerklagen) führen würden.

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

Im August 2018 wurde der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag (BGAV) mit der MAN SE außerordentlich zum 1. Januar 2019 gekündigt. Im Anschluss an die Bekanntmachung der Eintragung der Beendigung des BGAV ins Handelsregister erhielten die Minderheitsaktionäre der MAN SE nach den Bestimmungen des BGAV das Recht, ihre Aktien in einem Zeitraum von zwei Monaten Volkswagen anzudienen. In der Folge sind im ersten Halbjahr dieses Jahres 1,1 Mrd. € für den Erwerb angedienter Aktien und Ausgleichszahlungen abgeflossen. Die in der Bilanz ausgewiesenen „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ reduzierten sich entsprechend. Die den Minderheitsgesellschaftern der MAN SE gewährten Andienungsrechte sind zum 4. März 2019 ausgelaufen. Der verbliebene Betrag in Höhe von 0,7 Mrd. € wurde erfolgsneutral ins Eigenkapital umgliedert, wovon 0,3 Mrd. € auf Minderheiten entfallen.

Seit dem 28. Juni 2019 werden 50 Mio. Aktien der TRATON SE in den regulierten Märkten der Frankfurter Wertpapierbörse und der Nasdaq Stockholm gehandelt. Der Platzierungspreis wurde auf 27,00 € je Aktie festgelegt. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns hat sich dadurch um 1,4 Mrd. € erhöht, wovon 1,2 Mrd. € als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Der Zufluss an Zahlungsmitteln in Höhe von 1,4 Mrd. € ist zu Beginn des dritten Quartals 2019 erfolgt.

Darüber hinaus könnten bei Ausübung der Greenshoe-Option von bis zu 7,5 Mio. Aktien durch die Konsortialbanken im dritten Quartal 2019 weitere Aktien zum Platzierungspreis angeboten werden.

Konzernkreis

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

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2018¹

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	73.595	7.641	–	–	81.235	–6.381	74.854
Originalteile	6.358	1.661	–	–	8.019	–48	7.971
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	5.831	710	–	–	6.541	–250	6.291
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	5.930	326	–	–	6.255	–8	6.247
Power Engineering	–	–	1.637	–	1.637	–1	1.636
Motorräder	375	–	–	–	375	–	375
Vermiet- und Leasinggeschäft	418	801	–	13.695	14.913	–2.148	12.765
Zinsen und ähnliche Erträge	120	3	–	3.564	3.687	–91	3.597
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	950	9	0	–	959	41	1.000
Sonstige Umsatzerlöse	3.952	837	–	403	5.192	–552	4.640
	97.527	11.988	1.637	17.662	128.815	–9.437	119.377

1 Die Umsatzerlöse aus dem Verkauf von leichten Nutzfahrzeugen der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge werden seit dem 1. Januar 2019 nicht mehr im Segment Nutzfahrzeuge ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2019

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	78.061	8.849	–	–	86.910	–7.773	79.136
Originalteile	6.599	1.719	–	–	8.318	–58	8.260
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	6.431	716	–	–	7.147	–223	6.924
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	5.385	320	–	–	5.705	–10	5.695
Power Engineering	–	–	1.864	–	1.864	–1	1.862
Motorräder	378	–	–	–	378	–	378
Vermiet- und Leasinggeschäft	485	858	0	14.657	16.000	–2.055	13.945
Zinsen und ähnliche Erträge	112	2	–	3.970	4.084	–109	3.975
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	79	–11	–	–	68	72	140
Sonstige Umsatzerlöse	3.713	867	–	444	5.024	–143	4.881
	101.243	13.320	1.864	19.071	135.498	–10.301	125.197

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 1.357 Mio. € (Vorjahr: 1.065 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die auf Basis aktualisierter Wertminderungstests ermittelten außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 502 Mio. € (Vorjahr: 336 Mio. €). Die Basis zur Berechnung der außerplanmäßigen Abschreibungen bildet der Nutzungswert.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. HALBJAHR		%
	2019	2018	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	7.033	6.747	4,2
davon: aktivierte Entwicklungskosten	2.338	2.490	-6,1
Aktivierungsquote in %	33,2	36,9	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.827	1.845	-1,0
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	6.522	6.102	6,9

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 die unverwässerte und die verwässerte Zahl der Aktien identisch sind, entspricht das unverwässerte auch dem verwässerten Ergebnis je Aktie. Gemäß § 27 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		2. QUARTAL		1. HALBJAHR	
		2019	2018	2019	2018
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien					
Stammaktien: unverwässert	Mio.	295,1	295,1	295,1	295,1
verwässert	Mio.	295,1	295,1	295,1	295,1
Vorzugsaktien: unverwässert	Mio.	206,2	206,2	206,2	206,2
verwässert	Mio.	206,2	206,2	206,2	206,2
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	4.115	3.313	7.168	6.613
Anteil von Minderheiten	Mio. €	17	3	24	5
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	134	79	268	156
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	3.964	3.230	6.875	6.452
Ergebnis je Aktie					
Stammaktien: unverwässert	€	7,91	6,44	13,69	12,85
verwässert	€	7,91	6,44	13,69	12,85
Vorzugsaktien: unverwässert	€	7,91	6,44	13,75	12,91
verwässert	€	7,91	6,44	13,75	12,91

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI 2019

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2019 ¹	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.06.2019
Immaterielle Vermögenswerte	64.613	2.584	63	2.187	64.947
Sachanlagen	62.345	5.723	-364	5.652	62.781
Vermietete Vermögenswerte	43.922	11.773	5.603	4.133	45.960

1 Der Eröffnungsbilanzwert wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 16).

6. Vorräte

Mio. €	30.06.2019	31.12.2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	6.199	5.543
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.712	4.382
Fertige Erzeugnisse, Waren	32.320	30.553
Kurzfristiges Vermietvermögen	6.380	5.107
Geleistete Anzahlungen	175	168
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-1	-8
	49.786	45.745

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

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.06.2019	31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	19.876	17.888
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	22.522	19.669
	42.398	37.557

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2019 mit 413 Mio.€ (Vorjahr: 402 Mio.€) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten auch Forderungen aus der Langfristfertigung (vertragliche Vermögenswerte).

8. Eigenkapital

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

Im Berichtszeitraum hat die Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 2.419 Mio. € (Vorjahr: 1.967 Mio. €) ausgeschüttet. Davon entfielen 1.416 Mio. € (Vorjahr: 1.151 Mio. €) auf Stammaktien und 1.002 Mio. € (Vorjahr: 817 Mio. €) auf Vorzugsaktien.

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf die Aktionäre der TRATON SE, MAN SE, SCANIA AB, RENK AG und der AUDI AG.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2019	31.12.2018
Anleihen und Schuldverschreibungen	88.729	81.391
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	16.354	15.447
Einlagengeschäft	1.985	1.455
Leasingverbindlichkeiten	4.825	399
Übrige Finanzschulden	1.644	2.433
	113.537	101.126

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2019	31.12.2018
Anleihen und Schuldverschreibungen	37.375	41.513
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	16.289	18.455
Einlagengeschäft	29.598	28.555
Leasingverbindlichkeiten	968	51
Übrige Finanzschulden	1.283	1.183
	85.514	89.757

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 2018 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

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

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente, die nicht nach den Regelungen des Hedge Accounting bilanziert werden. Hierzu zählen im Wesentlichen Warentermingeschäfte, Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte 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 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt.

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

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

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

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2018**

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2018
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	8.434	8.434
Sonstige Beteiligungen	134	–	–	–	1.340	1.474
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	286	46.905	47.789	–	31.501	78.692
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	772	4.240	4.252	1.510	–	6.521
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	17.537	17.537	–	352	17.888
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	36.529	36.529	–	17.665	54.216
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.094	9.179	9.179	1.341	1	11.615
Wertpapiere	16.940	140	140	–	–	17.080
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	28.938	28.938	–	–	28.938
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	100.727	100.964	–	399	101.126
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	767	2.085	2.087	368	–	3.219
Kurzfristige Schulden						
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	1.853	1.853	–	–	1.853
Finanzschulden	–	89.707	89.707	–	51	89.757
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	23.607	23.607	–	–	23.607
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	718	8.010	8.010	721	–	9.449

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 30. JUNI 2019**

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 30.06.2019
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	8.348	8.348
Sonstige Beteiligungen	146	–	–	–	1.522	1.668
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	288	49.235	50.420	–	33.319	82.842
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	747	3.237	3.279	1.465	–	5.449
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	19.456	19.456	–	418	19.876
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	38.344	38.344	–	18.378	56.744
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.062	12.044	12.044	949	–	14.055
Wertpapiere	16.757	161	161	–	–	16.918
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	25.778	25.778	–	–	25.778
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	108.712	110.578	–	4.825	113.537
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	963	2.168	2.173	560	–	3.692
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	84.546	84.546	–	968	85.514
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	25.187	25.187	–	–	25.187
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	861	8.775	8.775	840	–	10.476

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 51.696 Mio. € (Vorjahr: 49.166 Mio. €) und einen Fair Value (Fair Value Hierarchie Stufe 3) von 52.575 Mio. € (Vorjahr: 49.791 Mio. €). Die Leasingverbindlichkeiten haben einen Buchwert von 5.793 Mio. € (Vorjahr: 449 Mio. €) und einen Fair Value (Fair Value Hierarchie Stufe 2) von 5.829 Mio. € (Vorjahr: 466 Mio. €). Der Anstieg der Leasingverbindlichkeiten resultiert aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 (siehe Erläuterungen zu IFRS 16).

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2018	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	134	56	25	53
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	286	–	–	286
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	772	–	357	415
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	–	–	22
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.094	–	880	214
Wertpapiere	16.940	16.940	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	767	–	250	516
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	718	–	419	299

Mio. €	30.06.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	146	66	0	79
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	288	–	–	288
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	747	–	485	262
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	–	–	2
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	–	–	22
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.062	–	726	336
Wertpapiere	16.757	16.757	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	963	–	474	489
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	861	–	570	291

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2018	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.510	–	1.510	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.341	–	1.341	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	368	–	368	0
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	721	–	721	–

Mio. €	30.06.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.465	–	1.465	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	949	–	949	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	560	–	560	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	840	–	840	–

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

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2018	823	765
Währungsänderungen	-24	1
Gesamtergebnis	62	88
erfolgswirksam	-18	88
erfolgsneutral	80	-
Zugänge (Zukäufe)	163	6
Realisierungen	-88	-49
Umgliederung in Stufe 2	-30	0
Stand am 30.06.2018	907	811
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-18	-88
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-18	-88
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-21	-94
Finanzergebnis	0	0
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	1	-
Stand am 01.01.2019	990	816
Währungsänderungen	8	0
Gesamtergebnis	48	62
erfolgswirksam	40	62
erfolgsneutral	8	-
Zugänge (Zukäufe)	20	-
Realisierungen	-71	-76
Umgliederung in Stufe 2	-6	-21
Stand am 30.06.2019	990	780
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	40	-62
Sonstiges betriebliches Ergebnis	45	-61
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	40	-37
Finanzergebnis	-4	-1
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-4	-

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 30. Juni 2019 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 117 Mio.€ (Vorjahr: 11 Mio.€) höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital ergeben sich keine Effekte.

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

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. Juni 2019 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio.€ (Vorjahr: 3 Mio.€) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. Juni 2019 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio.€ (Vorjahr: 3 Mio.€) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2019 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 327 Mio.€ (Vorjahr: 317 Mio.€) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2019 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 347 Mio.€ (Vorjahr: 335 Mio.€) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. Juni 2019 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio.€ (Vorjahr: 7 Mio.€) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. Juni 2019 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio.€ (Vorjahr: 7 Mio.€) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2019 um 10% höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio.€ höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2019 um 10% niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio.€ niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. Juni 2019 um 10% besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 5 Mio.€ höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10% schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 5 Mio.€ geringer ausgefallen.

12. Kapitalflussrechnung

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

Mio. €	30.06.2019	30.06.2018
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	25.778	21.720
Termingeldanlagen	-2.772	-487
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	23.006	21.233

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2019	2018
Kapitaleinzahlungen	–	2.732
Dividendenzahlungen	–2.816	–2.253
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–19	–
Aufnahmen von Anleihen	15.896	13.840
Tilgungen von Anleihen	–11.530	–7.087
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	–3.266	–866
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	–407	–14
	–2.142	6.352

13. Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend wird jede Marke (Geschäftssegment) des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht aus den vier berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen. Durch eine Änderung der internen Steuerung zum 1. Januar 2019 werden die leichten Nutzfahrzeuge der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge nicht wie bisher dem Segment Nutzfahrzeuge zugeordnet, sondern im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge berichtet. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst.

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

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

Die Aktivitäten des Segments Power Engineering beinhalten die Entwicklung und Herstellung großer Dieselmotoren, Turbokompressoren, Industrieturbinen und chemischer Reaktorsysteme sowie die Herstellung von Getrieben, Antriebstechnik und Prüfsystemen.

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

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2018¹

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	90.122	11.498	1.636	16.008	119.263	114	119.377
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	7.406	490	1	1.654	9.551	-9.551	-
Umsatzerlöse	97.527	11.988	1.637	17.662	128.815	-9.437	119.377
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	7.596	707	-58	1.294	9.539	-1.380	8.160

1. Das Vorjahr wurde aufgrund einer geänderten Zuordnung der leichten Nutzfahrzeuge der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge angepasst.

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2019

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	92.974	12.784	1.862	17.442	125.062	135	125.197
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	8.269	537	1	1.629	10.436	-10.436	-
Umsatzerlöse	101.243	13.320	1.864	19.071	135.498	-10.301	125.197
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	8.558	959	-63	1.409	10.862	-1.865	8.997

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2019	2018
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	10.862	9.539
Nicht zugeordnete Bereiche	-78	11
Konzernfinanzierung	-21	-13
Konsolidierung	-1.766	-1.378
Operatives Ergebnis	8.997	8.160
Finanzergebnis	560	813
Konzernergebnis vor Steuern	9.557	8.972

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Zum 30. Juni 2019 hält die Porsche SE mit 53,1% 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 nicht die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15% der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken und gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Mio. €	ERBRACHT E LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	1. HALBJAHR		1. HALBJAHR	
	2019	2018	2019	2018
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	2	1	0
Aufsichtsräte	1	3	1	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	816	537	837	724
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	7.678	7.516	314	356
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	84	96	469	334
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	7	6	2	2

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.06.2019	31.12.2018	30.06.2019	31.12.2018
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	4	0
Aufsichtsräte	0	0	164	205
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.431	1.319	1.574	1.869
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	12.354	11.989	2.676	2.671
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	164	112	716	487
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	1	1	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen in Höhe von 1.138 Mio.€ (Vorjahr: 1.641 Mio.€) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 7.513 Mio.€ (31. Dezember 2018: 7.606 Mio.€) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.778 Mio.€ (31. Dezember 2018: 4.045 Mio.€). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 840 Mio.€ (31. Dezember 2018: 741 Mio.€) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 259 Mio.€ (31. Dezember 2018: 214 Mio.€).

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

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

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 341 Mio.€ (31. Dezember 2018: 239 Mio.€).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 57 Mio.€ (Vorjahr: 59 Mio.€) wertberichtigt. Im ersten Halbjahr 2019 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 15 Mio.€ (Vorjahr: 17 Mio.€) an.

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten sechs Monaten Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 128 Mio.€ (Vorjahr: 455 Mio.€) getätigt.

15. Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In einer in Brasilien anhängigen Sammelklage, die sich auf rund 17 Tsd. Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein nur teilweise aufrechterhaltendes Berufungsurteil. Die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil wurde in diesem Urteil deutlich auf zunächst 35 Mio. € nebst Zinsen reduziert. Dieser Betrag kann sich durch die ausgeurteilte Teuerungsrate und die individuelle Geltendmachung behaupteter Wertverluste betroffener Amarok-Fahrzeuge erhöhen. Das Urteil ist weiterhin nicht rechtskräftig.

In Italien wurde die Entscheidung des Gerichts, die Sammelklage der Verbraucherorganisation Codacons als unzulässig abzuweisen, rechtskräftig.

In Deutschland sind mittlerweile über 60.000 meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelverfahren von Automobilkunden gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

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

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig hat Anklagen unter anderem auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG erhoben. Aus der Anklageerhebung gegen diesen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden ergibt sich nach vorliegender Kenntnislage zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Veränderung der Risikolage für den Volkswagen Konzern.

Das gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik geführte Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde durch Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 7. Mai 2019 beendet. Der Bußgeldbescheid knüpft an eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit Prüffeld Entwicklung Gesamtfahrzeug/Qualität an. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 535 Mio. € vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 4 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 531 Mio. € zusammensetzt. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist daher in Europa im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt, der dem Bußgeldbescheid zugrunde liegt, nicht mehr zu erwarten.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Das Oberlandesgericht Stuttgart hat im März 2019 die Durchführung der ihm vom Landgericht Stuttgart vorgelegten Kapitalanleger-Musterverfahren mit der Begründung abgelehnt, dass der gegenständliche Lebenssachverhalt im Wesentlichen bereits von dem insoweit vorrangigen Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig umfasst sei, welches gegenüber weiteren Musterverfahren eine Sperrwirkung entfalte. Gegen eine dieser Entscheidungen hat die Klägerseite Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof erhoben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

Im Rechtsstreit um Verbraucherschutzrechtliche Ansprüche, die der Attorney General des Bundesstaates New Mexico gegen die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen geltend macht, hat ein Gericht des Bundesstaates New Mexico im März 2019 den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurückgewiesen, und im April 2019 die von Volkswagen beantragte Zulassung von Rechtsmitteln gegen diese Entscheidung abgelehnt.

Die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen verteidigen sich weiterhin gegen die Klagen der Attorneys General bestimmter US-Bundesstaaten und Kommunen wegen angeblicher Verletzungen von lokalen umweltrechtlichen Vorschriften. Im März 2019 ist die Klage des Attorney General des Bundesstaates Tennessee vom Berufungsgericht in Tennessee wegen Vorrangs des Bundesrechts abgewiesen worden. Der Attorney General des Bundesstaates Tennessee hat davon abgesehen, weiter gegen die Klageabweisung vorzugehen, so dass die Entscheidung des Tennessee Court of Appeals rechtskräftig ist. Ebenfalls im März 2019 hat der Attorney General des Bundesstaates New Mexico seine umweltrechtliche Klage freiwillig zurückgezogen und der Attorney General des Bundesstaates Alabama hat entschieden, gegen die Abweisung seiner Klage gegen die Volkswagen AG durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Alabama kein Rechtsmittel einzulegen.

Im März 2019 hat die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission) gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC, die VW Credit, Inc. sowie einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG eine Klage eingereicht, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset-Backed Securities geltend gemacht werden.

5. Weitere Verfahren

Im Juni 2019 hat das Landgericht Hannover den Antrag dreier US-Fonds auf Austausch des Sonderprüfers zurückgewiesen. Die Entscheidung ist noch nicht rechtskräftig.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im April 2019 hat die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG die Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informiert die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gibt Gelegenheit zur Stellungnahme. Volkswagen wird die Beschwerdepunkte prüfen. Der Gegenstand des Verfahrens beschränkt sich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR-Systemen und Ottopartikelfiltern für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Volkswagen hat im Juli 2019 Einsicht in die Untersuchungsakte erhalten und bereitet die Erwiderung auf die Beschwerdepunkte der Europäischen Kommission vor. Zudem hat die chinesische Wettbewerbsbehörde im März 2019 ein Auskunftersuchen in dieser Angelegenheit an die Volkswagen AG sowie die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gerichtet.

Im Verfahren wegen möglicher wettbewerbswidriger Absprachen gegen mehrere herstellereigene Automobilfinanzierungsgesellschaften haben die Volkswagen AG und die Volkswagen Bank GmbH gegen den Bußgeldbescheid der italienischen Wettbewerbsbehörde im März 2019 Rechtsmittel eingelegt.

Im Juni 2019 hat der U.S. District Court des Northern District von Kalifornien zwei vermeintliche Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich seit den 1990er Jahren zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil dem klägerischen Vortrag keine plausible Begründung der behaupteten wettbewerbswidrigen Absprachen zu entnehmen war. Das Gericht hat den Klägern Gelegenheit gegeben, überarbeitete Klageschriften einzureichen.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2019 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Dieseldematik“ und „Rechtsstreitigkeiten/Dieseldematik“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Kapitel „Dieseldematik“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2018 keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen dem Vorstand der Volkswagen AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

16. Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher steuerrechtlicher Sachverhalte im Vergleich zum Konzernabschluss 2018 um 0,6 Mrd. € auf 10,4 Mrd. € erhöht.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2018 um 3,9 Mrd. € auf 22,8 Mrd. € verringert. Die Verringerung resultiert im Wesentlichen aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 (siehe Erläuterungen zu IFRS 16). Gegenläufig wirken gestiegene Verpflichtungen aus Kreditzusagen sowie ein erhöhtes Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Nach dem Stichtag sind dem Volkswagen Konzern die Mittel aus dem Börsengang der TRATON SE zugeflossen. Weitere Ausführungen hierzu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Volkswagen hat am 12. Juli 2019 bekanntgegeben, zusammen mit der Ford Motors Corporation in das auf Softwareplattformen für autonomes Fahren spezialisierte Unternehmen Argo AI zu investieren. Die Verbindung erlaubt beiden Unternehmen, unabhängig voneinander das Self-Driving System von Argo AI in eigene Modelle zu integrieren. Der Volkswagen Konzern investiert hierzu insgesamt 2,6 Mrd. USD in Argo AI. Dies erfolgt zum einen durch die Bereitstellung von finanziellen Mitteln in Höhe von 1,0 Mrd. USD und zum anderen, indem Volkswagen seine Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) einbringt, die mit 1,6 Mrd. USD bewertet wird. Mit Einbringung der AID wird Volkswagen voraussichtlich einen nicht zahlungswirksamen Buchgewinn aus der Zeitwertbewertung der Anteile im hohen dreistelligen Millionenbereich erfassen.

Darüber hinaus wird Volkswagen Anteile an Argo AI für insgesamt 0,5 Mrd. USD von Ford übernehmen. Die Vereinbarung gilt vorbehaltlich der Zustimmung der zuständigen Aufsichtsbehörden und der Erfüllung vertraglicher Bedingungen.

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, 25. Juli 2019

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung und verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2019, 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 des Vorstands 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 sind.

Wir verweisen auf die im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ und im Konzern-Zwischenlagebericht im Kapitel „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ dargestellten aktualisierten Informationen im Zusammenhang mit der Dieselthematik, die neben den Ausführungen zu den erhobenen Vorwürfen und angemeldeten Ansprüchen im Wesentlichen auf die im Konzernabschluss 2018 sowie die im Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2018 dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen verweisen.

Auf der Grundlage der dargestellten und diesem Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht zugrundeliegenden bisherigen Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts gibt es unverändert keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Sollten im Rahmen der weiteren Untersuchungen neue Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand der Vorstandsmitglieder zur Dieselthematik gewonnen werden, könnten diese gegebenenfalls Auswirkungen auf den Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht als auch auf den Jahres- beziehungsweise Konzernabschluss sowie auf den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2018 und die Vorjahre haben.

Die bislang gebildeten Rückstellungen für Gewährleistungen und Rechtsrisiken basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann.

Unsere Urteile zum verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht sind diesbezüglich nicht modifiziert.

Hannover, den 25. Juli 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Fahrzyklen

Bisher wurden Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen der in Europa zugelassenen Fahrzeuge auf einem Rollenprüfstand mit Hilfe des „Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)“ ermittelt. Seit Herbst 2017 wird das bestehende Testverfahren für Abgas und Verbrauch in der EU durch das Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) sukzessive abgelöst. Diese gilt für neue Fahrzeugtypen und für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus ist, CO₂-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist die Real Driving Emission (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmesstechnik zusätzlich im realen Straßenverkehr überprüft werden.

Hybridanleihe

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

Aktivierungsquote

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

Bruttomarge

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

Eigenkapitalquote

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

Forschungs- und Entwicklungskostenquote

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

Netto-Cash-flow

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

Netto-Liquidität

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

Operatives Ergebnis

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

Operative Umsatzrendite

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

Sachinvestitionsquote

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

Umsatzrendite vor Steuern

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

Impressum

HERAUSGEBER

Volkswagen AG
Finanzpublizität
Brieffach 1848-2
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-0
Fax +49 (0) 5361 9-28282

INVESTOR RELATIONS

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-0
Fax +49 (0) 5361 9-30411
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html

FINANZKALENDER

30. Oktober 2019
Zwischenbericht Januar – September 2019

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

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

Printed in Germany
958.809.590.00



www.volkswagenag.com