

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Halbjahres- finanzbericht

JANUAR – JUNI 2020

- 1 Wesentliche Fakten
2 Wichtige Ereignisse

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

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

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	2. QUARTAL			1. HALBJAHR		
	2020	2019	%	2020	2019	%
Mengendaten¹ in Tsd.						
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	1.887	2.760	-31,6	3.893	5.365	-27,4
Absatz (Fahrzeuge)	1.799	2.756	-34,7	3.736	5.339	-30,0
Produktion (Fahrzeuge)	1.665	2.767	-39,8	3.662	5.422	-32,5
Belegschaft (am 30.06.2020/31.12.2019)				664,7	671,2	-1,0
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €						
Umsatzerlöse	41.076	65.185	-37,0	96.131	125.197	-23,2
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	-1.707	5.130	x	-803	9.979	x
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	-4,2	7,9		-0,8	8,0	
Sondereinflüsse	-687	-	x	-687	-981	-30,0
Operatives Ergebnis	-2.394	5.130	x	-1.490	8.997	x
Operative Umsatzrendite (%)	-5,8	7,9		-1,5	7,2	
Ergebnis vor Steuern	-2.034	5.486	x	-1.352	9.557	x
Umsatzrendite vor Steuern (%)	-5,0	8,4		-1,4	7,6	
Ergebnis nach Steuern	-1.536	4.115	x	-1.019	7.168	x
Konzernbereich Automobile²						
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.132	3.550	-11,8	6.695	7.033	-4,8
F&E-Quote (%)	9,7	6,4		8,7	6,6	
Cash-flow laufendes Geschäft	1.464	8.158	-82,1	3.009	13.523	-77,7
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	3.751	4.580	-18,1	7.815	7.955	-1,8
davon: Sachinvestitionen	2.042	3.194	-36,1	4.130	5.202	-20,6
Sachinvestitionsquote (%)	6,3	5,8		5,4	4,9	
Netto-Cash-flow	-2.288	3.578	x	-4.806	5.568	x
Netto-Liquidität am 30.06.				18.663	15.905	+17,3

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 3.351 (4.350) Mio. €, 1. Halbjahr 6.903 (7.451) Mio. €.

Wesentliche Fakten

- > Geschäft des Volkswagen Konzerns im ersten Halbjahr 2020 stark von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt; weltweit Gegenmaßnahmen eingeleitet
- > Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns geben um 27,4 % auf 3,9 (5,4) Mio. Fahrzeuge nach; Rückgänge in allen Regionen, Pkw-Marktanteil ausgebaut
- > Umsatzerlöse des Konzerns sinken um 23,2 % auf 96,1 Mrd. €
- > Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen geht um 10,8 Mrd. € auf –0,8 Mrd. € zurück; nachfragebedingt geringere Volumina; Fair-Value-Bewertungen auf Derivate außerhalb Hedge-Accounting (insbesondere Rohstoffsicherungen) sowie Währungseinflüsse wirken mit –0,9 Mrd. € belastend, Einbringung der AID in das Joint Venture mit Ford zu autonomem Fahren führt zu nicht liquiditätswirksamem Ertrag von 0,8 Mrd. €
- > Operatives Ergebnis liegt mit –1,5 Mrd. € um 10,5 Mrd. € unter dem Vorjahreswert; negative Sondereinflüsse aus der Dieseldematik von –0,7 (–1,0) Mrd. €
- > Ergebnis vor Steuern verringert sich auf –1,4 (9,6) Mrd. €
- > Netto-Cash-flow des Automobilbereichs beträgt –4,8 (5,6) Mrd. €; Sachinvestitionsquote beläuft sich nur aufgrund von sinkenden Umsätzen auf 5,4 (4,9) %
- > Netto-Liquidität im Automobilbereich bei 18,7 Mrd. €; erfolgreiche Platzierung einer Hybridanleihe stärkt die Kapitalausstattung
- > Begeisternde Produkte:
 - Volkswagen Pkw feiert die Weltpremieren des neuen Arteon und des Arteon Shooting Brake, die auch als PHEV erhältlich sind, sowie des Nivus, ein Crossover Utility Vehicle für den südamerikanischen Markt
 - Audi erweitert die e-tron-Familie um das dynamische SUV-Coupé e-tron Sportback
 - ŠKODA präsentiert neue Modell-Varianten der Octavia-Baureihe
 - SEAT zeigt sein überarbeitetes Erfolgsmodell Ateca
 - Bei Porsche debütiert die neue Generation der Stil-Ikone 911 Targa
 - Lamborghini enthüllt den Huracán EVO RWD Spyder
 - Scania stellt Konzept für elektrisches Antriebssystem vor
 - MAN geht mit dem Elektrobus Lion's City 18 E an den Start

Wichtige Ereignisse

WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)

Ende Dezember 2019 wurden in Wuhan, in der chinesischen Provinz Hubei erste Fälle einer Lungenerkrankung bei Menschen mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 wurden auch Infektionen außerhalb Chinas bekannt. In Europa stieg die Zahl der infizierten Personen im Verlauf des Februars und insbesondere im März und im April 2020 laufend an. Besonders betroffen waren unter anderem Großbritannien, Spanien, Italien, Frankreich und Deutschland. Während in Europa im weiteren Verlauf des zweiten Quartals 2020 vielerorts rückläufige Neuinfektionen verzeichnet wurden, erhöhte sich die Dynamik in Nord-, Mittel- und Südamerika, in Afrika sowie in Teilen Asiens. Vor allem in Europa und Asien wurden im zweiten Quartal viele der zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen sukzessive wieder gelockert. Dazu gehörten unter anderem die teilweise Aufhebung von Grenzkontrollen und Reisebeschränkungen, die Reduzierung von Ausgangsbeschränkungen sowie erweiterte Öffnungen von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet. Auch außerhalb Europas wurden von den Regierungen konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens infolge der Covid-19-Pandemie entgegenzuwirken.

NEUE KONZERNMODELLE VORGESTELLT

Auch im zweiten Quartal 2020 nutzten die Marken des Volkswagen Konzerns aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus und der damit einhergehenden Bemühungen zur Eindämmung der Pandemie hauptsächlich Online-Präsentationen, um ihre neuen Fahrzeuge und Technologien vorzustellen.

Die Marke Volkswagen Pkw feierte im zweiten Quartal 2020 die Weltpremieren des überarbeiteten Arteon sowie seiner neuen Variante Arteon Shooting Brake, die das Konzept des Variant völlig neu interpretiert und das Modellangebot der Marke im Mittelklasse-Segment erweitert. Das Design beider Modelle ist expressiv, avantgardistisch und von athletischen Linien geprägt. Auffallend ist vor allem die Front mit durchgehender Lichtleiste, markanten Chromstreben und neuen Lufteinlässen. Ab der B-Säule unterscheiden sich die Modelle signifikant voneinander: Während beim Arteon die Dach- und Fensterlinien in einem Bogen abfallen und so Teil des coupéartigen Hecks werden, sind beim Shooting Brake die Dach- und Fensterlinien zum Heck hin verlängert und münden in die für einen Shooting Brake typische sportliche Heckpartie mit Dachspoiler. In beiden Modellen kommen

neue Technologien zum Einsatz: Erstmals ist ein Plug-in-Hybridantrieb erhältlich. Der Travel Assist bietet assistiertes Fahren bis 210 km/h und kann insbesondere im Stop-and-Go-Verkehr und in Baustellen unterstützen. Zum Funktionsumfang des Travel Assist gehören zudem der Spurhalteassistent Lane Assist mit Spurmittenführung sowie der Notbremsassistent Front Assist mit Fußgängererkennung. Die weiterentwickelte Rückfahrkamera bietet nun einen Cornerview (Erweiterung des Kamerabildes von 90 Grad auf 170 Grad Weitwinkel) und eine spezielle Anhängeransicht von oben auf die Deichsel. Eine neue Cockpitlandschaft mit Touch-Funktionen, Konnektivitätslösungen und ein High-End-Soundsystem runden das Fahrzeugkonzept ab. In einer weiteren Weltpremiere stellte die Marke Volkswagen Pkw den Nivus vor: Das Crossover Utility Vehicle (CUV) eröffnet ein neues Kleinwagensegment auf dem brasilianischen Markt und überzeugt mit einem dynamischen Design, großem Innenraum und erhöhter Sitzposition. Das Exterieur besitzt SUV-Elemente, die sich gelungen mit coupéhaften Linien vereinen. Mit einem Kofferraumvolumen von 415l gehört der Nivus zu den Größten im Kleinwagensegment. Er wurde in Südamerika entwickelt, basiert auf dem Modularen Querbaukasten (MQB) und wird nach modernsten Produktionsprozessen im brasilianischen Werk Anchieta gebaut. Nach der Markteinführung in Brasilien soll der Nivus in der zweiten Jahreshälfte 2020 auch in Argentinien angeboten werden. Ab 2021 sollen dann weitere Märkte in Südamerika folgen, perspektivisch kann das neue Modell auch international durchstarten und in einer europäischen Version in den Handel kommen.

Die Marke Audi verfolgt konsequent ihre strategische Ausrichtung und ging im Berichtszeitraum mit dem zweiten Modell ihrer e-tron-Baureihe an den Start: Der Audi e-tron Sportback ist ein dynamisches SUV-Coupé, das die Kraft eines geräumigen SUVs mit der Eleganz eines viertürigen Coupés und dem progressiven Charakter eines Elektroautos vereint. Der rein elektrische Antrieb stellt eine Leistung von bis zu 300 kW (408 PS) zur Verfügung. Mit einer Batterieladung können bis zu 446 km zurückgelegt werden. Die Reichweite wird unter anderem durch die Karosserie in Coupéform und den damit verbundenen hervorragenden cw-Wert erreicht. Als Neuheit kommen im e-tron Sportback erstmals digitale Matrix-LED-Scheinwerfer in der Großserie zum Einsatz. Ihr Licht ist in winzige Pixel zerlegt und lässt sich hochpräzise steuern. In Engstellen erleichtert es die sichere Spurmittenführung und zeigt die Position des Fahrzeugs im Fahrstreifen an.

ŠKODA präsentierte im zweiten Quartal 2020 neue Modellvarianten der Octavia-Baureihe: Der Octavia iV ist das zweite Modell der tschechischen Marke mit Plug-in-Hybridantrieb. Damit kann der Bestseller bis zu 55 km rein

elektrisch und emissionsfrei zurücklegen. Zudem setzt ŠKODA bei der neuen Generation des Octavia auf die Mild-Hybrid-Technologie. Die neuen Benziner sind dadurch nochmals sparsamer geworden. Die Diesellaggregate emittieren dank des neuen Twindosing-Verfahrens mit zwei hintereinander angeordneten SCR-Katalysatoren bis zu 80% weniger Stickoxide. Der Octavia G-TEC mit besonders umweltfreundlichem CNG-Erdgasantrieb ermöglicht eine Reichweite von rund 500 km. Komplettiert wird die Octavia-Baureihe durch den robusten Octavia Scout in Offroad-Optik. Mit dem Fahrzeug ist erstmals auch ein 2,0 l TDI-Motor der EVO-Generation mit 147 kW (200 PS) erhältlich – der bisher stärkste Diesel in der Geschichte der Modellreihe.

SEAT stellte im Berichtszeitraum den neuen Ateca vor. Das SUV-Erfolgsmodell überzeugt nach dem umfangreichen Update mit einem frischeren und emotionaleren Erscheinungsbild. Sein Beleuchtungskonzept besteht aus serienmäßigen Voll-LED-Scheinwerfern und LED-Heckleuchten sowie dynamischen Blinkern. Im Innenraum strahlt die höherwertig anmutende Innenausstattung noch mehr Dynamik, Sicherheit und Zuverlässigkeit aus. Das SEAT Virtual Cockpit mit seinem 10,25-Zoll-Display vereint sich mit dem Infotainment-System zu einer digitalen Bedienlandschaft. Abgerundet wird das Verjüngungspaket durch umfassende Konnektivitätslösungen, verbesserte Sicherheits- und Komfortfunktionen sowie eine spürbare Effizienzsteigerung. Neben den bisherigen Ausstattungslinien ist der neue Ateca nun auch in der exklusiven Ausstattungslinie XPERIENCE erhältlich, die noch stärker den Offroad-Charakter des Kompakt-SUVs unterstreicht.

Porsche feierte im Mai die Weltpremiere der Modelle 911 Targa 4 und 911 Targa 4S und komplettierte mit der dritten Karosserievariante seine neue Elfer-Generation. Prägnantes Merkmal für alle Targa-Varianten bleibt das innovative, vollautomatische Dachsystem. Es besteht wie beim legendären Ur-Targa von 1965 aus dem charakteristischen breiten Bügel, einem automatisch beweglichen Dachteil über den Vordersitzen und der umlaufenden Heckscheibe. Für einen kraftvollen Auftritt sorgt der Sechszylinder-Boxermotor mit 3 l Hubraum und Biturbo-Aufladung: Der 911 Targa 4 leistet jetzt 283 kW (385 PS) und sprintet mit optionalem Sport Chrono Paket aus dem Stand in 4,2 sec auf Tempo 100 km/h. Das Triebwerk im 911 Targa 4S kommt auf eine Leistung von 331 kW (450 PS) und erreicht die 100 km/h-Marke in 3,6 sec. Für den emotionalen und sportlichen Fahrspaß sorgen in beiden Sportwagen serienmäßig das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe (PDK) und der intelligente Allradantrieb Porsche Traction Management (PTM). Neue Technologien erweitern das Angebotsspektrum für beide Elfer-Modelle: Das System Porsche InnoDrive erweitert den Porsche Abstandsregeltempomat um zusätzliche, innovative Funktionen. Mit der weiterentwickelten Smartlift-Funktion lässt sich zudem die Bodenfreiheit für den alltäglichen Bedarf programmieren. Neue Individualisierungsmöglichkeiten der Porsche Exclusive Manufaktur komplettieren das Angebot.

Lamborghini präsentierte den neuen Huracán EVO RWD Spyder. Der offene Supersportler überzeugt mit Leichtbau-

weise, Hinterradantrieb sowie einem speziell abgestimmten Performance Traction Control System und bietet so ein besonderes Freiluft-Erlebnis. Das Außendesign des Spyder sorgt für einen verringerten Luftwiderstand, dabei wird ohne zusätzliche Aerodynamikanbauten derselbe Abtrieb erzielt wie beim Coupé. Sein V10-Saugmotor stellt eine Leistung von 449 kW (610 PS) zur Verfügung und beschleunigt ihn in nur 3,5 sec von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 324 km/h.

Scania stellte im Juni 2020 ein Konzept für Hybrid- und vollelektrische Antriebssysteme vor, die hohe Leistung bei kompakter Bauweise bieten. Alle Komponenten arbeiten nahtlos zusammen und werden von einem gemeinsamen System gesteuert. Sie sind sowohl modular als auch skalierbar, sodass Kunden aus einer Reihe von Komponenten auswählen und diese in Abhängigkeit von der Anwendung und den einhergehenden Anforderungen kombinieren können. Durch die hohe Energieeffizienz und den niedrigen Wartungsaufwand ergeben sich geringe Betriebskosten. Mit dem Hybridsystem, das einen Elektromotor mit einem Verbrennungsmotor verbindet, können bis zu 92% CO₂-Emissionen reduziert werden. Das vollelektrische System ermöglicht die nahezu vollständige Reduzierung der CO₂-Emission, sofern der Strom aus erneuerbaren Quellen erzeugt wurde. Beide Systeme können in Fahrzeugen und Geräten der Baubranche, zum Beispiel Baggern, Muldenkippern, Mobilkränen und Betonmischern, sowie in der Schifffahrt zum Einsatz kommen, beispielsweise in Ausflugsschiffen, Kfz-Fähren oder Patrouillenbooten.

MAN feierte im zweiten Quartal die Markteinführung seines vollelektrischen Linienbusses Lion's City 18 E. Angetrieben von zwei Elektromotoren an der zweiten und dritten Achse ist der Gelenkbus in Innenstädten lokal emissionsfrei unterwegs und bietet mit einer Länge von 18 m vielen Fahrgästen Platz. Durch den Entfall des Motorturms ergeben sich im Heckbereich freundlichere Lichtverhältnisse und zusätzliche Sitzplätze. Der elektrische Antriebsstrang leistet bis zu 480 kW (653 PS). Die Energie dafür stammt aus modularen Batterien aus dem Konzernbaukasten, die auf dem Dach platziert sind. Das spart Platz, verbessert das Crashverhalten und ist im Servicefall gut zugänglich. Der MAN Lion's City 18 E überzeugt mit einer Reichweite von bis zu 270 km.

AUSZEICHNUNGEN

Anfang April 2020 wurde CUPRA mit 58,1% der Stimmen zum Marken-Gesamtsieger bei der Auto Bild-Leserumfrage „Die besten Marken in allen Klassen“ gekürt. Bei dieser Wahl bewerteten die Leser der Fachzeitschrift Auto Bild 37 Automarken in 14 Fahrzeugkategorien. Die Felder Qualität, Preis-Leistungs-Verhältnis und Design standen dabei als Kernkriterien im Vordergrund.

Mitte April 2020 gewann die Marke ŠKODA mit dem Modell Kamiq GT einen „Red Dot Award“ in der Kategorie Produktdesign. Es ist der erste „Red Dot Award“ für ein ŠKODA-Modell, das exklusiv für den chinesischen Markt und seine Kunden entwickelt und produziert wurde. Zusätzlich erhielt die Marke ŠKODA mit dem Modell Octavia in der glei-

chen Kategorie eine weitere Auszeichnung. Der „Red Dot Award“ gilt als Siegel für qualitativ hochwertiges Produktdesign und zählt zu den bekanntesten Designwettbewerben der Welt. Die international besetzte Expertenjury besteht aus unabhängigen Gestaltern, Designprofessoren und Fachjournalisten.

Ende April 2020 wurde Volkswagen bei der Leserwahl „Netze, Dienste & Hersteller des Jahres 2020“ der Fachzeitschrift connect als bester Hersteller von vernetzten Autos ausgezeichnet. An dem Wettbewerb nahmen mehr als 76.000 Leser und Online-User von connect teil.

Im Mai 2020 wurden dem Volkswagen Konzern beim „Automotive Brand Contest 2020“ des Rats für Formgebung gleich mehrere Auszeichnungen verliehen. Die Marke CUPRA wurde mit dem CUPRA Tavascan in der Kategorie Concepts als „Winner“ prämiert. Darüber hinaus konnte die Marke Bentley mit dem Modell EXP 100 GT in derselben Kategorie als „Winner“ überzeugen. Ebenso ging Volkswagen Pkw mit dem ID. Space Vizzion in dieser Kategorie ebenfalls als „Winner“ hervor. Die Marke MAN wurde mit dem vollelektrischen Stadtbus MAN Lion's City E in der Kategorie Commercial Vehicles als „Winner“ ausgezeichnet. Die Marke Volkswagen Pkw wurde mit dem ID.3 in den Kategorien Exterior und Interior mit der Auszeichnung „Best of Best“ prämiert, der Golf wurde in diesen Kategorien als „Winner“ gekürt. Der renommierte Designpreis ist der einzige internationale Designwettbewerb nur für Automobilmarken; die Expertenjury setzt sich aus Vertretern der Medien, des Designs, der Markenkommunikation sowie der Hochschulen zusammen.

Im Juni 2020 zeichneten die Leser der Fachzeitschrift Auto Bild Allrad zahlreiche Modelle des Volkswagen Konzerns zum „Allradauto des Jahres 2020“ aus. In der Kategorie Allrad-Crossover wurde der Audi A6 Allroad zum Gesamtsieger gekürt. Der Porsche Taycan holte in der Kategorie Allrad-Hybride und -Elektro den Gesamtsieg. In der Klasse Allrad-Pkw bis 40.000€ überzeugte der ŠKODA Octavia sowohl als Gesamtsieger als auch als Importsieger. Der Porsche Panamera wurde in der Klasse Allrad-Pkw über 40.000€ als Gesamtsieger und der ŠKODA Superb als Importsieger ausgezeichnet. In der Kategorie Allrad-Sportwagen, -Coupés, -Cabrios errang der Porsche 911 Carrera den Gesamtsieg. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wurde mit dem Multivan zum Gesamtsieger in der Kategorie Allrad-Vans und -Busse gekürt, der SEAT Alhambra wurde hier Importsieger. Bei der Leserwahl stellte die Redaktion von Auto Bild Allrad insgesamt 219 Modelle in zehn Kategorien zur Wahl.

Ende Juni 2020 kürten die Leser der Zeitschriften AUTO Straßenverkehr und Leben & Erziehen die Marke ŠKODA mit gleich mehreren Modellen in sechs Kategorien zum „Familienauto des Jahres 2020“. Der ŠKODA Octavia Combi erzielte den Gesamt- und Importsieg für „Bestes Design“ in der Preiskategorie bis 25.000€. Ebenfalls holte die Marke ŠKODA mit dem Octavia Combi und dem Superb Combi den Importsieg für die „Beste Technologie“ in den jeweiligen Preiskategorien. Zusätzlich gewann der Superb Combi den Gesamt- und Importsieg für „Bestes Preis-/Leistungsverhältnis“ in der Preisklasse 25.000 bis 35.000€. Insgesamt traten 128 Fahr-

zeuge an, darunter ausschließlich Kombis, SUVs und Vans deren Basispreis nicht 45.000€ übersteigt. Ausschlaggebend für die Auszeichnungen waren insbesondere das Raumangebot, die Sicherheit und das Preis-Leistungs-Verhältnis.

JUBILÄEN

Das Volkswagen Werk in Chattanooga erreichte im Juni 2020 einen wichtigen Produktionsmeilenstein: der einmillionste Volkswagen fuhr vom Band. Das Jubiläumsfahrzeug war ein Passat R-Linie. In Chattanooga produziert Volkswagen seit 2011 Fahrzeuge; derzeit werden dort die nordamerikanische Variante des Passat, sowie zwei SUV, der Volkswagen Atlas und der Atlas Cross Sport, für den amerikanischen Markt und den Export gefertigt.

KOOPERATIONEN

Volkswagen hat im Rahmen seiner Elektrifizierungsstrategie Anfang Mai 2020 beschlossen, Gebäude und Infrastruktur für das Gemeinschaftsunternehmen mit der Northvolt AB zur Herstellung von Lithium-Ionen-Batteriezellen am Standort Salzgitter zu bauen, um dort in Verbindung mit dem bereits bestehenden „Center of Excellence Batterie zelle“ Synergien zu nutzen. Die Fertigung von Batteriezellen soll dort Anfang 2024 zunächst mit einer Kapazität von 16 Gigawattstunden anlaufen.

Ende Mai 2020 gab Volkswagen bekannt, seinen Anteil bei JAC Volkswagen Automotive Co. Ltd. (JAC VW), einem Joint Venture für Elektromobilität in China, erhöhen zu wollen. Die Transaktion in Höhe von rund 1 Mrd.€ enthält die Übernahme von 50% an JAG, der Muttergesellschaft des Volkswagen Partners JAC, und eine Erhöhung der Anteile an JAC VW von 50 auf 75%. Durch die Kapitalerhöhung treibt Volkswagen seine Elektrooffensive in China weiter voran. Darüber hinaus investiert Volkswagen rund 1 Mrd.€ in eine Beteiligung am Batteriehersteller Guoxuan High-Tech Co. Ltd. und wird mit circa 26% zum größten Aktionär des Unternehmens. Die Umsetzung der Transaktionen erfolgt vorbehaltlich behördlicher Genehmigungen.

Anfang Juni 2020 unterzeichneten die Ford Motor Company und die Volkswagen AG weitere Verträge innerhalb ihrer bestehenden globalen Allianz für leichte Nutzfahrzeuge, Elektrifizierung und autonomes Fahren. Die Verträge legen die Grundlage für insgesamt drei Fahrzeugprojekte. Neben der bereits vereinbarten Zusammenarbeit beim mittelgroßen Pickup laufen jetzt die Projekte für einen Stadtlieferwagen und einen Transporter im Ein-Tonnen-Ladesegment an. Insgesamt umfassen die drei beschlossenen Projekte der Allianz ein Volumen von rund 8 Mio. Fahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus. Anfang Juni 2020 erfolgte zudem der Abschluss der Transaktionsverträge zur Kooperation im Bereich der Entwicklung des autonomen Fahrens und in diesem Zuge wurde die vormalige Volkswagen Konzerngesellschaft AID in das Unternehmen Argo AI eingebracht.

Ebenfalls im Juni 2020 verkündete der Volkswagen Konzern Pläne zur Aufstockung seiner Beteiligung an dem US-Batteriespezialisten QuantumScape. Ziel ist es, die gemeinsame Entwicklung der Feststoffzellentechnologie voranzutrei-

ben. Feststoffbatterien sollen in Zukunft Reichweiten deutlich vergrößern und Ladezeiten weiter verkürzen und gelten als aussichtsreichster Ansatz für die Elektromobilität der übernächsten Generation. Volkswagen arbeitet bereits seit 2012 mit QuantumScape zusammen und ist bislang der größte automobiler Anteilseigner. Beide gründeten 2018 ein Gemeinschaftsunternehmen, das die Großserienfertigung von Feststoffbatterien für Volkswagen vorbereiten soll. Der Vollzug der neuen Investition von bis zu 200 Mio. US-Dollar und der damit verbundenen Anteilsaufstockung steht noch unter verschiedenen aufschiebenden Bedingungen.

NEUER TERMIN FÜR DIE HAUPTVERSAMMLUNG 2020 UND DIVIDENDENVORSCHLAG

Der 30. September 2020 wurde als neuer Termin für die ordentliche Hauptversammlung für das Geschäftsjahr 2019 festgelegt. Nachdem die ursprünglich für den Mai geplante Hauptversammlung aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus verschoben wurde, wird auch die Durchführung im September nicht in der gewohnten Weise stattfinden. Zum Schutz der Gesundheit von Aktionären, Mitarbeitern und Dienstleistern wird die Hauptversammlung in diesem Jahr virtuell durchgeführt. Zeitgleich mit dem neuen Termin hat die Verwaltung auch einen geänderten Gewinnverwendungsvorschlag vorgelegt. Von den massiven Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens durch die Covid-19-Pandemie ist auch der Volkswagen Konzern weltweit betroffen. Angesichts des Umfangs und des Ausmaßes sowie der nach wie vor nicht verlässlich einschätzbaren weiteren Entwicklung haben Vorstand und Aufsichtsrat entschieden, der Hauptversammlung nunmehr eine Dividende von 4,80 € je Stammaktie und 4,86 € je Vorzugsaktie vorzuschlagen. Damit passt die Verwaltung der Gesellschaft den bisher für das Geschäftsjahr 2019 angekündigten Gewinnverwendungsvorschlag an, der ursprünglich bei 6,50 € je Stammaktie und 6,56 € je Vorzugsaktie lag. Der verbleibende Bilanzgewinn von 855 Mio. € wird auf neue Rechnung vorgetragen. Die Volkswagen AG hält unverändert an der Zielsetzung der Konzernstrategie fest, eine Ausschüttungsquote von mindestens 30 % zu erreichen.

BARABFINDUNG FÜR AUDI AKTIONÄRE FESTGESETZT

Im Rahmen des geplanten aktienrechtlichen Squeeze-out bei der AUDI AG hat die Volkswagen AG am 16. Juni 2020 die Höhe der Barabfindung für die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre auf 1.551,53 € je Aktie festgesetzt und mitgeteilt. Der Übertragungsbeschluss soll in der nächsten ordentlichen Hauptversammlung der AUDI AG gefasst werden, die am 31. Juli 2020 stattfinden wird.

ERSTES URTEIL DES BUNDESGERICHTSHOFS ZU DIESELVERFAHREN

Am 25. Mai 2020 erging erstmalig eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) zu einer produktbezogenen Einzelklage im Zusammenhang mit der Dieseldematik. Der BGH entschied, dass dem Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieseldematik erworbenen Fahrzeugs mit dem Motortyp EA 189 ein Schadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Er kann die Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises verlangen, muss sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Mit dem Urteil wurde für einen Großteil der rund 65 Tsd. in Deutschland noch anhängigen Einzelklagen Klarheit darüber geschaffen, wie der BGH die wesentlichen Grundfragen in den Dieseldematikverfahren beurteilt. Im Rahmen von zwei mündlichen Verhandlungen im Juli 2020 hat der BGH zu erkennen gegeben, dass er geneigt sei, einen Anspruch der Fahrzeugkäufer auf Deliktzinsen zu verneinen.

VERFAHREN WEGEN MARKTMANIPULATION EINGESTELLT

Das Landgericht Braunschweig hat am 20. Mai 2020 das Strafverfahren wegen des Verdachts des Verstoßes gegen das Wertpapierhandelsgesetz im Zusammenhang mit der Dieseldematik gegen den Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, Herrn Hans Dieter Pötsch, und den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, Herrn Dr. Herbert Diess, gegen Zahlung einer Geldauflage in Höhe von jeweils 4,5 Mio. € – und insoweit auch gegen die Volkswagen AG als Nebenbeteiligte – endgültig eingestellt.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat nach umfassender Prüfung und Abwägung entschieden, Herrn Pötsch und Herrn Dr. Diess hinsichtlich der Zahlung dieser Geldauflage freizustellen.

VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSANGELEGENHEITEN

Herr Johan Järvklo, Generalsekretär des Europäischen und des Weltkonzernbetriebsrats der Volkswagen AG, hat sein Mandat im Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit Wirkung zum 29. Mai 2020 niedergelegt. Herr Järvklo gehörte dem Aufsichtsrat seit dem 22. November 2015 an. Als Nachfolger wurde Herr Kai Bliesener, Ressortleiter Fahrzeugbau und Koordinator Automobil- und Zulieferindustrie bei der IG Metall, mit Wirkung zum 20. Juni 2020 gerichtlich ersatzbestellt.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG gab am 5. Juni 2020 bekannt, dass er das Präsidium um zwei auf acht Mitglieder erweitert hat. Die neu hinzugekommenen Mitglieder sind Frau Bertina Murkovic auf der Arbeitnehmerseite und Herr Dr. Hans Michel Piëch auf Seite der Anteilseigner. Grund für die Aufstockung des Präsidiums ist die zunehmende Aufgabenfülle des Gremiums.

Mit Wirkung zum 30. Juni 2020 schied Herr Dr. Stefan Sommer aus dem Vorstand der Volkswagen AG aus. Herr Dr. Sommer war seit dem 1. September 2018 im Vorstand verantwortlich für das Ressort Komponente & Beschaffung. Er verließ das Unternehmen auf eigenen Wunsch und im besten gegenseitigen Einvernehmen. Das Ressort wird bis auf

Weiteres von Herrn Frank Witter, Mitglied des Vorstands für Finanzen & IT, verantwortet.

Zudem hat der Vorstand die Zuständigkeiten bei der Führung von Marke und Konzern neu geordnet. Die Kernmarke Volkswagen Pkw wird seit dem 1. Juli 2020 vom bisherigen Chief Operating Officer der Marke, Herrn Ralf Brandstätter, geführt. Der Vorstandsvorsitzende der Volkswagen AG, Herr Dr. Herbert Diess, der bisher beide Funktionen in Personalunion verantwortet hatte, behält im Konzernvorstand die Gesamtverantwortung für die Markengruppe Volumen, die auch die Marke Volkswagen Pkw umfasst. Ziel dieser Maßnahme ist eine stärkere Fokussierung auf die jeweiligen Aufgaben an der Spitze von Konzern und Marke in der laufenden Transformationsphase der Automobilindustrie.

Mit Wirkung zum 15. Juli 2020 schied Herr Andreas Renschler im besten gegenseitigen Einvernehmen aus dem Vorstand der Volkswagen AG und aus dem Vorstand der TRATON SE aus. Für die bisher von Herrn Renschler im Konzernvorstand verantwortete Markengruppe Truck & Bus übernimmt Herr Gunnar Kilian, Mitglied des Vorstands für Personal, künftig die Verantwortung. Die Nachfolge als Vorstandsvorsitzender der TRATON SE übernimmt Herr Matthias Gröndler.

Volkswagen Aktie

Nach den Kurseinbrüchen im ersten Quartal dieses Jahres – ausgelöst durch die Covid-19-Pandemie mit ihren massiven negativen wirtschaftlichen Auswirkungen – setzte an den internationalen Aktienmärkten im zweiten Quartal eine teilweise kräftige Erholung ein.

Am Ende des ersten Halbjahres lag der DAX um 7% unter dem Wert zum Jahresende 2019. Nach einem zunächst guten Start in das neue Geschäftsjahr mit einem Rekordhoch im Februar brachen die Notierungen mit zunehmender Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 kräftig ein. Ausgehend vom Tiefpunkt im März gewann der deutsche Leitindex dann zunehmend an Wert. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren die Konjunkturstimuli der Notenbanken und Regierungen in aller Welt und die damit verbundene Hoffnung auf eine schnellere Erholung der Weltwirtschaft.

Auch die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG erholten sich nach ihren Wertverlusten im ersten Quartal im weiteren Verlauf des ersten Halbjahres 2020. Sie lagen dennoch um rund 20% unter dem Vergleichswert vom Jahresende 2019. Unsicherheiten bezüglich der Entwicklung der globalen Automobilnachfrage infolge der Covid-19-Pandemie setzten die Kurse unter Druck. Belastend wirkte zudem, dass sich die Automobilindustrie derzeit in einer Transformationsphase mit hohem Investitionsbedarf befindet. Negative Einflüsse resultierten außerdem aus drohenden US-Strafzöllen auf europäische Fahrzeuge und aus dem ungewissen Ausgang der Verhandlungen über den

Austritt Großbritanniens aus dem EU-Binnenmarkt und der damit verbundenen Ausgestaltung der zukünftigen Beziehungen. Positive Impulse kamen von der einsetzenden Erholung der Wirtschaft in China und der Hoffnung der Anleger auf eine verbesserte Wirtschaftsaktivität infolge internationaler Lockerungen und staatlicher Fördermaßnahmen sowie auf ein Abklingen der Covid-19-Pandemie.

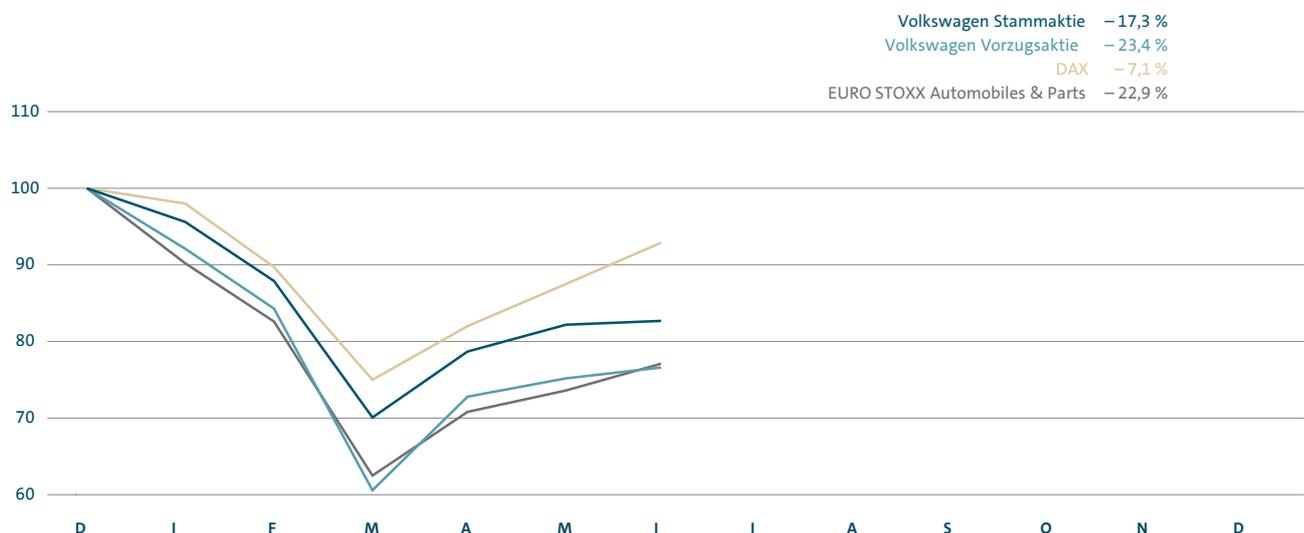
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2020

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	183,10	101,50	143,30
	Datum	10.01.	18.03.	30.06.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	185,52	87,20	134,94
	Datum	10.01.	18.03.	30.06.
DAX	Kurs	13.789	8.442	12.311
	Datum	19.02.	18.03.	30.06.
ESTX Auto & Parts	Kurs	496	255	375
	Datum	10.01.	18.03.	30.06.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2019 BIS JUNI 2020

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2019 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und die daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft im ersten Halbjahr des Jahres 2020 ein negatives Wachstum. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit unter dem Wert der Vorjahresperiode. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung im Berichtszeitraum davon abhängig, inwieweit die globale Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder weltweit haben zum Teil mit erheblichen fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen reagiert. Entsprechend verringerte sich das bereits vergleichsweise niedrige Zinsniveau. Deutlich sanken die Preise für Energierohstoffe, während sich die Preise für sonstige Rohstoffe im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum nur leicht reduzierten. Die Währungen einiger Schwellenländer werteten im ersten Halbjahr 2020 merklich ab. Der weltweite Güterhandel ging im Berichtszeitraum weiter zurück.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete von Januar bis Juni 2020 insgesamt ein stark rückläufiges Wachstum. Diese Entwicklung war bei allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Für erhebliche Einschnitte sorgten die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, unter anderem durch Grenzschließungen und räumliche/physische Distanzierung, welche in einigen Regionen sowohl das gesellschaftliche Leben massiv einschränkten als auch die Wirtschaft folgens schwer belasteten. Im Verlauf des zweiten Quartals nahmen die Regierungen vieler europäischer Länder die Einschränkungen teilweise wieder zurück, was zu einer langsamen wirtschaftlichen Erholung führte.

Deutschland verzeichnete im Berichtszeitraum eine deutlich negative Wachstumsrate. Bei einer zum Jahresbeginn noch guten Lage am Arbeitsmarkt ist im Verlauf des ersten Halbjahres eine Vielzahl von Betrieben in Kurzarbeit gegangen. Sowohl die Stimmung der Unternehmen als auch die der Konsumenten verbesserten sich – trotz erster Lockerungen

im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich sowie von der Regierung beschlossener Hilfsmaßnahmen zur Unterstützung der Wirtschaft – nur mäßig.

In den Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas verringerte sich das reale absolute BIP in den ersten sechs Monaten 2020 insgesamt deutlich. Diese Entwicklung war ebenfalls auf die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie zurückzuführen.

In der Türkei konnte sich die Erholung aus dem ersten Quartal nicht fortsetzen – die Wachstumsrate des BIP war insgesamt negativ. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtszeitraum eine stark rückläufige Steigerungsrate des BIP aus.

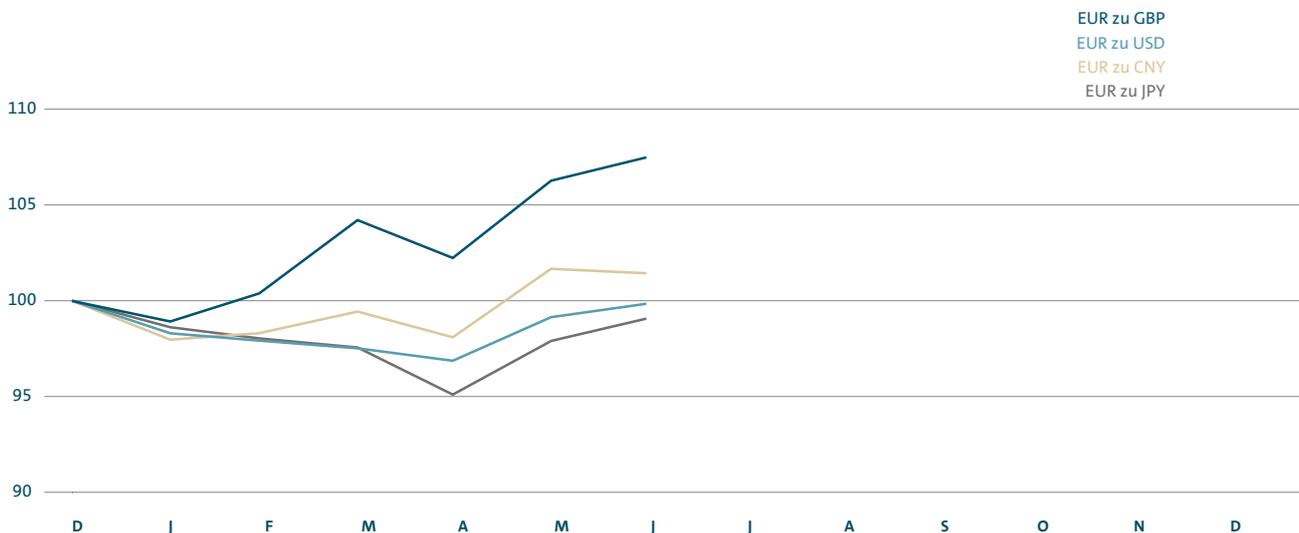
Das Wachstum der US-Wirtschaft ging bei einem zunehmenden dynamischen Infektionsgeschehen innerhalb der ersten beiden Quartale des Jahres 2020 deutlich zurück und war negativ. Zur Stärkung der Wirtschaft im Zuge der negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie beschloss die US-Regierung umfangreiche Förderpakete. Die US-Notenbank unternahm neben weiteren wirtschaftsstützenden Maßnahmen zwei Zinssenkungen. Die wöchentlichen Erstanträge auf Arbeitslosenunterstützung stiegen um mehrere Millionen an und führten zu einer sprunghaften Erhöhung der Arbeitslosenquote. In den Nachbarstaaten Kanada und Mexiko sank die Wirtschaftsleistung ebenfalls deutlich beziehungsweise stark im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2019.

Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte von Januar bis Juni 2020 im Zuge einer erhöhten Dynamik der Covid-19-Pandemie einen starken Rückgang. In Argentinien verstärkte sich die rezessive Wirtschaftsentwicklung bei hoher Inflation und einem fortlaufenden Währungsverfall.

Die chinesische Wirtschaftsleistung, die den negativen Effekten der Covid-19-Pandemie bereits viel früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt war, verringerte sich im Berichtszeitraum. Im zweiten Quartal war allerdings wieder ein Anstieg zu verzeichnen. Indien registrierte bei zunehmenden Infektionszahlen ein kräftig rückläufiges Wachstum. Japan verzeichnete bedingt durch die negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ebenfalls ein negatives BIP-Wachstum.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2019 BIS JUNI 2020

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2019 = 100



ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis Juni 2020 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Covid-19-Pandemie stark zurückgegangen (-28,1%). Von dem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichneten dabei die Gesamtmärkte Westeuropa und Südamerika. In Asien-Pazifik, Nordamerika, Zentral- und Osteuropa sowie Nahost und Afrika fiel der Rückgang im Vergleich dazu geringer aus.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis Juni 2020 ebenfalls stark unter dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa verfehlte die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum das Vorjahresniveau drastisch. Die negativen Auswirkungen durch die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 waren bereits ab dem letzten Drittel des ersten Quartals spürbar. In allen großen Einzelmärkten entwickelten sich die Neuzulassungen mit ähnlichen Ausprägungen rückläufig, wobei sich die Rückgänge im Verlauf des zweiten Quartals überwiegend abschwächten. Die Pkw-Märkte in Großbritannien, Italien, und Spanien büßten innerhalb der ersten sechs Monate 2020 rund die Hälfte ihres Volumens ein.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen fiel in Westeuropa sehr stark unter den Wert des Vorjahres.

In Deutschland verfehlten die Pkw-Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2020 das hohe Niveau des Vorjahreszeitraums. Verstärkt durch die Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen Einschränkungen und Verbote ging die Nachfrage hier um mehr als ein Drittel zurück.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtszeitraum erheblich unter dem Niveau der Vergleichsperiode 2019.

In der Region Zentral- und Osteuropa lagen die Pkw-Verkäufe im Berichtszeitraum erheblich unter dem Vorjahresniveau. Dabei entwickelte sich die Nachfrage im bisherigen Jahresverlauf in den einzelnen Märkten unterschiedlich. Während in den zentraleuropäischen EU-Ländern seit Jahresbeginn Rückgänge registriert wurden, zeigte sich der russische Pkw-Markt im ersten Quartal noch vergleichsweise stabil. Er verfehlte erst ab der zweiten Hälfte des Berichtszeitraums im Zuge der zunehmenden Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 den Wert des Vorjahreszeitraums erheblich.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa ging gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres stark zurück. Dabei fiel in Russland die Zahl der verkauften Fahrzeuge in den Monaten Januar bis Juni 2020 erheblich unter den Vorjahreswert.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2020 lag das Pkw-Marktvolumen in der Türkei um knapp ein Drittel über dem sehr geringen Vorjahresniveau. Begünstigt wurde der Nachfragezuwachs von Nachholeffekten in den ersten drei Monaten dieses Jahres, während im Verlauf des zweiten Quartals die Nachfrage zeitweise zurückging. In Südafrika blieb die Zahl der Pkw-Verkäufe krisenbedingt sehr stark unter dem bereits schwachen Wert des Vorjahres.

Auch in der Region Nordamerika gingen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahreswert erheblich zurück, wobei sich die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie im zweiten Quartal verstärkten. Das Marktvolumen in den USA blieb dabei erheblich unter dem Vorjahresniveau. Von dem

Rückgang waren neben dem Pkw-Segment auch die leichten Nutzfahrzeuge wie SUV- und Pickup-Modelle betroffen. Auf dem kanadischen Automobilmarkt beschleunigte die Covid-19-Pandemie den in 2018 begonnenen rückläufigen Trend sehr stark. In Mexiko fiel die Zahl der verkauften Fahrzeuge ebenfalls sehr stark unter den vergleichbaren Vorjahreswert.

Auf den Märkten der Region Südamerika war das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten sechs Monaten 2020 drastisch rückläufig. Hier zeigten sich – neben Westeuropa – die prozentual stärksten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Automobilmärkte. In Brasilien wurde die Erholung der Automobilmachfrage unterbrochen: die Zahl der Neuzulassungen lag sehr stark unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Auf dem argentinischen Markt wirkte sich, neben der Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation seit Mitte 2018, die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 negativ auf die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus. Im ersten Halbjahr 2020 reduzierten sich auch dort die Verkaufszahlen sehr stark.

In der Region Asien-Pazifik belasteten die Auswirkungen aus der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 ebenfalls das erste Halbjahr 2020. Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen lag im Berichtszeitraum um rund ein Viertel unter dem Vorjahresniveau. Das war vor allem auf die Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes zurückzuführen, der das Nachfragevolumen des Vorjahres aufgrund der Covid-19-Pandemie erheblich verfehlte. Nach den drastischen Verlusten in den ersten drei Monaten des Jahres zeigten sich im Verlauf des zweiten Quartals dagegen klare Erholungstendenzen des Gesamtmarktes. Auf dem indischen Pkw-Markt gingen die Verkäufe im Zeitraum Januar bis Juni 2020 gegenüber dem Vorjahr drastisch zurück. In Japan wurden in den ersten sechs Monaten 2020 erheblich weniger Fahrzeuge nachgefragt als im Vorjahr, was neben der Covid-19-Pandemie auch auf die erfolgte Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Oktober 2019 zurückzuführen war.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik sank im Vergleich zum Vorjahr stark. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres um rund ein Viertel unterschritten. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge drastisch unter, in Thailand erheblich unter dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten bedingt durch die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 sehr stark unter dem Wert der Vergleichsperiode.

Die Nachfrage in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber inklusive Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag im ersten Halbjahr 2020 drastisch unter dem Niveau von 2019. Der bereits erwartete Markttrückgang wurde

durch die Covid-19-Pandemie insbesondere im zweiten Quartal 2020 verstärkt. Der russische Markt zeigte einen deutlichen Rückgang. Die Türkei verzeichnete einen Anstieg der Neuzulassungen um mehr als 40 %, im Vergleich zu einem allerdings sehr niedrigen Vorjahresniveau. Dagegen entwickelte sich der südafrikanische Markt mit ähnlicher Rate rückläufig.

In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage pandemiebedingt deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Auch die Bus-Märkte wurden durch die Covid-19-Pandemie sehr stark beeinflusst. Die Nachfrage nach Bussen lag im ersten Halbjahr 2020 in den EU27+3 sehr stark unter dem Niveau des Vorjahres, insbesondere der Reisebusmarkt kam nahezu zum Erliegen. Die Nachfrage in Brasilien und Mexiko lag drastisch unter Vorjahr.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Die Bestellfähigkeit im Marinemarkt war im ersten Halbjahr 2020 aufgrund der globalen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und der damit einhergehenden Unsicherheit deutlich geringer als im Vorjahreszeitraum und von Projektverschiebungen in die Zukunft geprägt. Im Bereich der Handelschifffahrt entwickelte sich der Markt, trotz erster positiver Anzeichen wie die Erholung von Frachtraten, noch zögerlich. Im Marktbereich der Kreuzfahrtschiffe kamen die Bestellungen weitgehend zum Erliegen und Projekte wurden storniert. Auch der in ähnlicher Weise durch Einnahmeausfälle betroffene Bereich der Passagierfähren war von einem Nachfragerückgang betroffen. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich stabil. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten und der niedrige Ölpreis nahezu komplett die Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung.

Der Markt für Energieerzeugung zeigte sich im ersten Halbjahr 2020 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres leicht rückläufig. Diese Entwicklung wurde durch die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und seine Auswirkungen auf das Weltwirtschaftssystem noch verstärkt, was insgesamt zu einer weiteren Verschärfung des Preisdrucks führte. Aufgrund des Ölpreis-Verfalls entwickelte sich eine kurzfristige Nachfrage nach HFO (Heavy Fuel Oil)-Bestandsmotoren mit niedrigeren Preisen, dennoch hielt der generelle Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken weiterhin an. Die Nachfrage nach neuen Energielösungen wie Wasserstoff-, Batterie- oder Solartechnologien, war geprägt von Projektverschiebungen, die Tendenz geht jedoch unverändert zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit.

Der Markt für Turbomaschinen hat sich gegenüber dem Vorjahr in nahezu allen Anwendungsbereichen merklich verschlechtert. Bedingt durch die Covid-19-Pandemie hat

sich die Nachfrage nach Turbokompressoren in der Grundstoff-, Öl-, Gas- und Prozessindustrie im Verlauf der ersten sechs Monate 2020 spürbar abgeschwächt. Auch die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung ist im Bereich der erneuerbaren Energien gegen Ende des ersten Halbjahres eingebrochen und insgesamt im Vergleich zum Vorjahreszeitraum rückläufig. Die Nachfrage nach Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen in den Leistungsklassen der neuen Gasturbinenbauweise verzeichnete im ersten Halbjahr 2020 einen Einbruch. Durch die Covid-19-Pandemie sind viele Projekte in nahezu allen Regionen, außer China, zeitlich verzögert.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren hat sich im ersten Halbjahr 2020 insbesondere in der Marinesparte positiv entwickelt und profitierte von einem weiter steigenden Interesse an Nachrüstungsleistungen. Nach einem guten ersten Quartal 2020 sank die Nachfrage im zweiten Quartal 2020 pandemiebedingt jedoch gegenüber dem Vorjahr.

Der After-Sales-Markt für Turbomaschinen war im ersten Halbjahr 2020, ebenfalls bedingt durch Covid-19, deutlich schwächer als der entsprechende Vorjahreszeitraum.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden insbesondere in den ersten drei Monaten des ersten Halbjahres 2020 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übte die Covid-19-Pandemie im Berichtszeitraum in nahezu allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus. Insbesondere im zweiten Quartal 2020 waren die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie weltweit spürbar.

Auf dem europäischen Pkw-Markt war vor allem das zweite Quartal 2020 von der Covid-19-Pandemie geprägt, sodass dort im Berichtszeitraum insgesamt ein drastischer Rückgang der Nachfrage nach Neu- und Gebrauchtfahrzeugen zu verzeichnen war. Der Anteil an neuen Leasing- und Finanzierungsverträgen, After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge sowie automobilbezogenen Versicherungen konnte gehalten werden, auch wenn die absoluten Zahlen der Verträge rückläufig waren.

In Deutschland sind die Zugänge an kreditfinanzierten und geleaste Neufahrzeugen im Berichtszeitraum bedingt durch die Herausforderungen der Covid-19-Pandemie deutlich gesunken. Die Vorjahreswerte wurden vor allem aufgrund des rückläufigen Direktgeschäfts sowie der Kreditfinanzierungen im Einzelkundenbereich verfehlt. Bei den After-Sales-Produkten kam es ebenfalls zu weniger Neuverträgen.

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

In der gesamten Region Nordamerika war durch die Covid-19-Pandemie ein erheblicher Rückgang der Nachfrage

nach Neufahrzeugen zu verzeichnen. Analog dazu gingen im ersten Halbjahr 2020 auch die absoluten Zahlen der Leasing- und Finanzierungsverträge sowie der Versicherungsverträge in den drei nordamerikanischen Märkten zurück. Der Anteil an Leasing- und Finanzierungsverträgen in der ersten Jahreshälfte 2020 lag in den USA hingegen auf Vorjahresniveau, auf dem kanadischen Markt konnte er sogar gesteigert werden. In Mexiko war der Anteil der Leasing- und Finanzierungsverträge aufgrund des fehlenden Flottengeschäfts rückläufig.

Auf den Märkten der Region Südamerika wirkte sich insbesondere im zweiten Quartal 2020 die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 negativ auf die Nachfrage nach Fahrzeugen und automobilbezogenen Finanzdienstleistungen aus. In Brasilien und Argentinien gingen die Vertragszahlen im Berichtszeitraum sehr stark zurück, die Penetrationsraten der Hersteller – der Anteil der geleaste und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen – konnten jedoch gesteigert werden.

In China erholte sich der Pkw-Markt im zweiten Quartal 2020 von der Covid-19-Pandemie. Die Lockerungen der Beschränkungen führten auch zu steigenden Vertragsabschlüssen bei automobilbezogenen Finanzdienstleistungen, die jedoch nicht im gleichen Maße stiegen wie die Fahrzeugnachfrage. Im Berichtszeitraum war sowohl die Pkw-Nachfrage als auch die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen schwächer als ein Jahr zuvor. In Japan war im ersten Halbjahr 2020 eine schwächere Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungsprodukten zu verzeichnen. Auch in Indien war die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aufgrund eines anhaltend schwachen Bankenmarktes und des sich ausbreitenden SARS-CoV-2 rückläufig.

Auch im Nutzfahrzeugbereich führte die Covid-19-Pandemie im Berichtszeitraum zu erheblichen Rückgängen bei der Fahrzeugnachfrage. In der Folge waren in Europa und Brasilien gesunkene Leasing- und Finanzierungsverträge zu verzeichnen, jedoch bei zugleich steigenden Penetrationsraten der Finanzprodukte.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis Juni 2020 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 3.893.098 Fahrzeuge an Kunden aus. Der Rückgang um 27,4% oder 1.472.248 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr war nahezu ausschließlich auf die Covid-19-Pandemie und die weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung zurückzuführen. Sowohl die Verkaufszahlen im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge waren infolge des Absinkens der Nachfrage rückläufig. Die Grafik auf Seite 14 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

	2020	2019	%
Pkw	3.815.360	5.242.010	-27,2
Nutzfahrzeuge	77.738	123.336	-37,0
Gesamt	3.893.098	5.365.346	-27,4

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern sank unter den beeinträchtigenden Marktbedingungen, die aus der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie resultierten, im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 27,2% auf 3.815.360 Einheiten. Dabei zeigten sich im Zusammenhang mit der Pandemie sowohl zeitliche als auch geografisch unterschiedliche Effekte auf unsere Auslieferungen an Kunden. Mit Ausnahme von Bentley erreichten die Marken des Volkswagen Konzerns ihre Vorjahreswerte nicht. In nahezu allen Regionen registrierten wir eine gegenüber dem Vorjahr rückläufige Nachfrage. Die einzige Ausnahme bildete die Region Nahost vor allem aufgrund der positiven Entwicklung der Verkaufszahlen in der Türkei. Im Verlauf des zweiten Quartals schwächten sich die Rückgänge im Monatsvergleich wieder ab und in einigen Einzelmärkten verzeichneten wir einen Anstieg der Nachfrage nach Konzernmodellen. Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem stark rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 12,8 (12,6)%.

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 in den ersten sechs Monaten dieses Jahres auf einem drastisch rückläufigen Gesamtmarkt 1.212.360 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 37,4% weniger als im gleichen Zeitraum 2019. Mit der zunehmenden Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und den zur Eindämmung ergriffenen Maßnahmen ging die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen im Verlauf des ersten und zu Beginn des zweiten Quartals immer stärker zurück. In allen großen Einzelmärkten verlief der Rückgang der Nachfrage nach Konzernfahrzeugen in nahezu ähnlichen Ausprägungen. Gegen Ende des Berichtszeitraums schwächten sich die Rückgänge wieder ab. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Golf, Tiguan, Polo und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw.

Zudem waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle T-Cross und der Passat der Marke Volkswagen Pkw, der Q3 Sportback, der Q7 und der e-tron der Marke Audi, der Scala und der Kamiq der Marke ŠKODA, der Mii electric und der Tarraco der Marke SEAT sowie Porsche Cayenne Coupé und Porsche Taycan bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle up!, T-Roc Cabrio und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A3 Sportback, A5 und e-tron Sportback, Citigo^e iV und Superb iV sowie Octavia der Marke ŠKODA sowie Leon und Leon ST der Marke SEAT erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa erhöhte sich auf 23,6 (22,6)%.

In Deutschland lag die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern auf einem sehr stark rückläufigen Gesamtmarkt von Januar bis Juni 2020 um 34,9% unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang war wie auf dem westeuropäischen Gesamtmarkt auf die negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus zurückzuführen. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf, Tiguan und Passat Variant der Marke Volkswagen Pkw. Auch die im Laufe des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Cross und der Passat der Marke Volkswagen Pkw, der Q3 Sportback, der Q7 und der e-tron der Marke Audi, der Scala und der Kamiq der Marke ŠKODA, der Mii electric und der Tarraco der Marke SEAT sowie Porsche Cayenne Coupé und Porsche Taycan waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten neun Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Polo, Golf, T-Roc, Tiguan, Touran, Passat, Audi A6, Porsche 911 und Caddy. Der Golf war auch nach den ersten sechs Monaten 2020 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa ging die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum mit 27,1% weniger stark zurück als in Westeuropa. Das war vor allem auf die positive Entwicklung der Auslieferungszahlen in Russland im ersten Quartal zurückzuführen. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten die Modelle T-Cross der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q3 Sportback, die ŠKODA Modelle Scala, Kamiq und Karoq sowie Porsche Cayenne Coupé. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 20,2 (20,5)%.

In der Türkei profitierte der Volkswagen Konzern weiterhin von den Nachholeffekten des Gesamtmarktes und steigerte die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge von Januar bis Juni dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 41,6%. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Passat Limousine. Auf dem sehr stark rückläufigen südafrikanischen Markt sank die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 30,8%. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten verkaufte Konzernmodell.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 26,1% und folgte damit der Gesamtmarktentwicklung. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie traten in dieser Region mit zeitlicher Verzögerung auf und verstärkten sich zu Beginn des zweiten Quartals. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 4,5 (4,6)%. Der Tiguan Allspace und der Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

Von Januar bis Juni 2020 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem erheblich schwächeren US-amerikanischen Markt 22,2% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die größten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem der Arteon der Marke Volkswagen Pkw, Q3 und e-tron der Marke Audi sowie Porsche 911 Cabrio. Der Atlas und der Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q7 und der Audi e-tron Sportback sowie der Porsche Cayenne Coupé wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

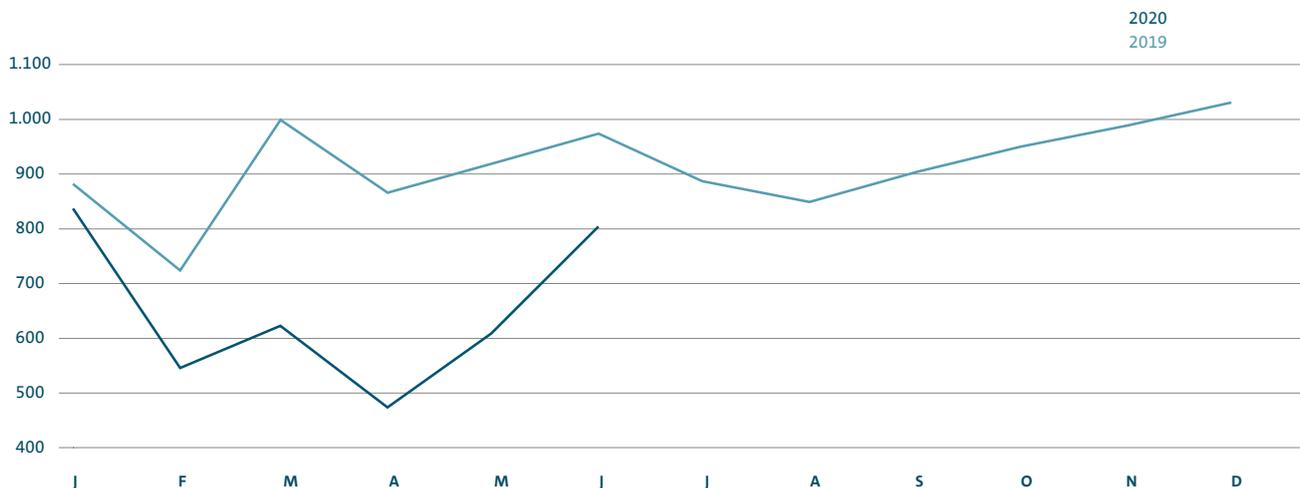
AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2020	2019	(%)
Europa/Übrige Märkte	1.603.005	2.476.022	- 35,3
Westeuropa	1.212.360	1.936.686	- 37,4
davon: Deutschland	451.183	693.466	- 34,9
Frankreich	91.513	155.531	- 41,2
Großbritannien	157.599	301.989	- 47,8
Italien	101.947	172.016	- 40,7
Spanien	91.165	171.537	- 46,9
Zentral- und Osteuropa	276.052	378.508	- 27,1
davon: Tschechische Republik	51.833	69.155	- 25,0
Russland	83.279	103.310	- 19,4
Polen	52.792	84.335	- 37,4
Übrige Märkte	114.593	160.828	- 28,7
davon: Türkei	43.165	30.480	+ 41,6
Südafrika	29.035	41.970	- 30,8
Nordamerika	339.245	459.091	- 26,1
davon: USA	247.781	318.435	- 22,2
Kanada	33.989	53.457	- 36,4
Mexiko	57.475	87.199	- 34,1
Südamerika	169.166	255.806	- 33,9
davon: Brasilien	127.043	190.161	- 33,2
Argentinien	25.208	38.019	- 33,7
Asien-Pazifik	1.703.944	2.051.091	- 16,9
davon: China	1.588.923	1.914.071	- 17,0
Indien	7.979	25.264	- 68,4
Japan	31.499	39.169	- 19,6
Weltweit	3.815.360	5.242.010	- 27,2
Volkswagen Pkw	2.198.908	2.998.181	- 26,7
Audi	707.225	906.180	- 22,0
ŠKODA	426.712	620.935	- 31,3
SEAT	193.419	314.279	- 38,5
Bentley	4.918	4.785	+ 2,8
Lamborghini	3.548	4.553	- 22,1
Porsche	116.964	133.484	- 12,4
Bugatti	33	42	- 21,4
Volkswagen Nutzfahrzeuge	163.633	259.571	- 37,0

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



In Kanada ging die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 36,4% zurück. Auch der Gesamtmarkt war während dieser Zeit sehr stark rückläufig. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichnete der Audi Q3.

Auf einem ebenfalls sehr stark sinkenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 34,1% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Vento und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem insgesamt drastisch rückläufigen südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ging die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im ersten Halbjahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 33,9% zurück. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie traten in dieser Region mit zeitlicher Verzögerung auf und verstärkten sich zu Beginn des zweiten Quartals. Der Gol und der Polo der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen auf. Der im Vorjahr neu in den Markt eingeführte T-Cross der Marke Volkswagen Pkw war bei den Kunden ebenfalls sehr beliebt. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika stieg auf 13,7 (12,3) %.

Die Erholung des brasilianischen Marktes wurde durch den Ausbruch der Covid-19-Pandemie unterbrochen. Der Volkswagen Konzern lieferte dort im Vorjahresvergleich 33,2% weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders gefragt war – neben dem Gol und dem Polo – der neue T-Cross der Marke Volkswagen Pkw, der im Vorjahr neu in den Markt eingeführt wurde.

In Argentinien fiel die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge mit dem sehr stark rückläufigen Gesamtmarkt unter den Vorjahreswert (–33,7%).

Die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen verzeichneten der Gol und der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Von Januar bis Juni 2020 verzeichnete der Volkswagen Konzern auf dem vor allem wegen der Covid-19-Pandemie erheblich rückläufigen Gesamtmarkt der Region Asien-Pazifik eine sinkende Nachfrage und übergab 16,9% weniger Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region stieg auf 13,2 (12,2) %.

In China lieferte der Volkswagen Konzern auf einem vor allem wegen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 erheblich schwächeren Gesamtmarkt im Berichtszeitraum 17,0% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Nach dem sehr hohen Volumenrückgang im ersten Quartal verzeichneten wir im zweiten Quartal eine leichte Steigerung im Vergleich zu den Vorjahresmonaten. Besonders gefragt waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Cross und Teramont X der Marke Volkswagen Pkw, VA3 und VS5 der Marke JETTA, Audi A6 Limousine und Audi Q8, ŠKODA Kamiq GT sowie Porsche Cayenne Coupé. Zudem verzeichneten der Tayron und der Tharu der Marke Volkswagen Pkw, Q2L, Q2L e-tron und Q5 der Marke Audi sowie der Porsche Panamera Limousine eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle Tacqua und Viloran der Marke Volkswagen Pkw, VS7 der Marke JETTA, Audi Q7 und ŠKODA Rapid wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem drastisch rückläufigen indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten dieses Jahres eine gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 68,4% schwächere Nachfrage. Der Polo der Marke Volkswagen und der Rapid der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns.

In Japan reduzierte sich die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis Juni 2020 auf einem erheblich schwächeren Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 19,6%. Der T-Cross der Marke Volkswagen verzeichnete die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

In den ersten sechs Monaten 2020 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 37,0% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 77.738 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 64.134 (-39,4%) Einheiten auf Lkw und 7.249 (-29,1%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 6.355 (7.266) Fahrzeuge. Der Rückgang im Lkw-Geschäft resultierte aus einem Einbruch unserer Kernmärkte, der sich durch die anhaltende Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie im ersten Halbjahr 2020 noch weiter verstärkt hat.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber inklusive Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) verringerten sich die Verkäufe gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 44,7% auf insgesamt 42.450 Einheiten; davon entfielen 33.619 auf Lkw und 2.627 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 6.204 leichte Nutzfahrzeuge aus.

In Russland sanken die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um 27,7% auf 2.761 Einheiten; darunter waren 2.592 Lkw und 169 Busse.

Von Januar bis Juni 2020 erhöhten sich die Auslieferungen in der Türkei auf 860 (287) Fahrzeuge. Davon entfielen 714 Einheiten auf Lkw und 91 Einheiten auf Busse

sowie 55 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika verringerten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 37,4% auf insgesamt 1.199 Fahrzeuge; davon entfielen 1.031 auf Lkw und 168 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken im ersten Halbjahr 2020 auf 731 Fahrzeuge (-50,6%); diese wurden ausschließlich in Mexiko an Kunden übergeben, darunter waren 534 Lkw und 197 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika sanken auf insgesamt 21.186 Einheiten (-23,1%); davon entfielen 18.079 auf Lkw und 3.107 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien sanken im ersten Halbjahr 2020 um 23,9%. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 15.920 Lkw und 2.329 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 5.276 Fahrzeuge, darunter 4.614 Lkw und 656 Busse – das waren insgesamt 15,1% weniger als im Vorjahr.

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 2020 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über zwei Drittel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2020	2019	(%)
Europa/Übrige Märkte	50.545	88.091	- 42,6
davon: EU27+3	42.450	76.825	- 44,7
davon: Deutschland	12.074	21.367	- 43,5
Russland	2.761	3.817	- 27,7
Türkei	860	287	x
Südafrika	1.199	1.916	- 37,4
Nordamerika	731	1.481	- 50,6
davon: Mexiko	731	1.480	- 50,6
Südamerika	21.186	27.552	- 23,1
davon: Brasilien	18.249	23.986	- 23,9
Asien-Pazifik	5.276	6.212	- 15,1
Weltweit	77.738	123.336	- 37,0
Scania	30.437	51.524	- 40,9
MAN	47.301	71.812	- 34,1

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

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das 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.

Im ersten Halbjahr 2020 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen beliebt, die Nachfrage war jedoch von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft sank um 18,0% auf weltweit 3,7 Mio. Kontrakte. Da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional zurückgingen, erhöhte sich der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen in den ersten sechs Monaten 2020 auf 36,3 (34,5)%. Der Gesamtvertragsbestand lag am 30. Juni 2020 bei 23,4 Mio. Einheiten; das waren 1,0% weniger als am Jahresende 2019.

In Europa/Übrige Märkte war das Finanzdienstleistungsgeschäft vor allem im zweiten Quartal von der Covid-19-Pandemie beeinflusst. Hier erreichte die Zahl der im Berichtszeitraum unterzeichneten Neuverträge mit 2,8 (3,5) Mio. Einheiten nicht das Niveau des Vorjahres. Ende Juni 2020 belief sich der Gesamtvertragsbestand auf 17,2 Mio. Kontrakte; ein Rückgang um 2,1% gegenüber dem 31. Dezember 2019. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen von diesen Kontrakten 7,5 Mio. Verträge (-2,8%).

In Nordamerika wurden im Berichtszeitraum 417 (473) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Ende Juni 2020 belief sich der Vertragsbestand auf 3,1 (3,1) Mio. Kontrakte; das Niveau vom Vorjahresende wurde leicht übertroffen. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,9 (1,8) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika, die vor allem im zweiten Quartal von der Covid-19-Pandemie betroffen war, verfehlte die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im ersten Halbjahr 2020 mit 119 (151) Tsd. Kontrakten den Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand lag am 30. Juni 2020 mit 688 (703) Tsd. Einheiten unter dem Stand vom 31. Dezember 2019. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik, in dem sich das Coronavirus SARS-CoV-2 zuerst ausbreitete, beliefen sich die neuen Vertragsabschlüsse im Zeitraum Januar bis Juni 2020 auf 420 Tsd. Einheiten; ein Minus von 7,5% gegenüber dem Vorjahr. Am Ende des Berichtszeitraums lag der Gesamtvertragsbestand bei 2,5 Mio. Kontrakten; das waren 3,7% mehr als am Jahresende 2019. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,8 Mio. Verträge (+4,5%).

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im ersten Halbjahr 2020 ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 30,0% auf 3.736.064 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Grund für den Rückgang waren im Wesentlichen negative Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Die in diesem Zusammenhang anhaltende Verunsicherung sowie die zur Eindämmung der Pandemie eingeführten nationalen Maßnahmen, wie Mobilitätsbeschränkungen und Geschäftsschließungen, gingen mit einem Absinken der Kundennachfrage einher. Überdurchschnittliche Nachfragerückgänge waren vor allem in Westeuropa sowie Nord- und Südamerika zu verzeichnen. Der Auslandsabsatz sank gegenüber dem Zeitraum Januar bis Juni 2019 um 29,3%. Im Inland sank der Absatz gegenüber dem Vorjahreswert um 34,6%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz verringerte sich auf 12,5 (13,3)%.

PRODUKTION

Von Januar bis Juni 2020 sank die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr aufgrund der getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus SARS-CoV-2 um 32,5% auf insgesamt 3.662.419 Fahrzeuge. Die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie führten zu einer Unterbrechung von Lieferketten und in der Folge zu Produktionsstopps im Volkswagen Konzern. Während sich an den Standorten in China zum Ende des ersten Halbjahres 2020 die Produktionszahlen gegenüber dem Vorjahr erholten, führten die zeitlich verzögerten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie an den übrigen Standorten weltweit zu Rückgängen in der Fertigung. Im Inland lag die Produktion bei 680.614 Einheiten, ein Rückgang von 39,9%. Im Ausland sank die Fertigung gegenüber dem Vorjahr um 30,5% auf insgesamt 2.981.805 Fahrzeuge. Die Inlandsquote verringerte sich auf 18,6 (20,9)%.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 30. Juni 2020 unter dem Stand zum Jahresende 2019 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Am 30. Juni 2020 beschäftigte der Volkswagen Konzern 637.202 aktive Mitarbeiter; weitere 10.630 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 16.885 junge Menschen in einem Auszubildendenverhältnis. Am Ende des ersten Halbjahres 2020 blieb die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 664.717 Mitarbeitern marktbedingt und aufgrund von nicht erfolgtem Fluktuationsersatz leicht unter dem Stand vom Jahresende 2019. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag mit 294.278 Beschäftigten ebenfalls leicht unter dem Jahresendniveau 2019.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

EINBRINGUNG DER AUTONOMOUS INTELLIGENT DRIVING

Volkswagen hat am 12. Juli 2019 bekanntgegeben, zusammen mit der Ford Motor Company (Ford) in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI zu investieren. Dies erfolgt zum einen durch die auf mehrere Jahre verteilte Bereitstellung von finanziellen Mitteln in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. USD und zum anderen, indem Volkswagen seine vollkonsolidierte Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) einbrachte. Darüber hinaus hat Volkswagen für einen Kaufpreis von 500 Mio. USD, zahlbar in drei gleichen Jahresraten, von Ford bestehende Anteile an Argo AI erworben. Der Vollzug der Transaktion einschließlich der Einbringung der AID erfolgte zum 1. Juni 2020. Aus der Einbringung der AID in die Argo AI zum Zeitwert ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im Sonstigen betrieblichen Ergebnis von 0,8 Mrd. €. Die Argo AI wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

SONDEREINFLÜSSE

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

Von Januar bis Juni 2020 ergaben sich im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von $-0,7$ ($-1,0$) Mrd. € im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus Rechtsrisiken.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Im ersten Halbjahr 2020 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 96,1 Mrd. €; das waren 23,2% weniger als im Vorjahr. Belastungen ergaben sich insbesondere aus den geringeren Volumina infolge der Covid-19-Pandemie, auch die Währungskursentwicklung wirkte negativ. Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung wirkten hingegen positiv. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,6 (80,8)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis verringerte sich auf 12,9 (24,7) Mrd. €; die Bruttomarge lag bei 13,4 (19,8)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen belief sich im Zeitraum Januar bis Juni 2020 auf $-0,8$ (10,0) Mrd. €. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen sank auf $-0,8$ (8,0)%. Der Rückgang war im Wesentlichen auf die negativen Auswirkungen der Ausbreitung der Covid-19-Pandemie zurückzuführen: Neben dem Absatzrückgang infolge des Absinkens der Kundennachfrage führten Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten

zu negativen Effekten aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge-Accounting (insbesondere Rohstoffsicherungen) sowie aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Die Einbringung der AID in das Joint Venture Argo AI führte zu einem Ertrag in Höhe von 0,8 Mrd. €. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik belasteten das Operative Ergebnis mit $-0,7$ ($-1,0$) Mrd. €; es belief sich im Berichtszeitraum auf $-1,5$ (9,0) Mrd. €. Die operative Umsatzrendite ging auf $-1,5$ (7,2)% zurück.

Das Finanzergebnis gab im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Mrd. € auf 0,1 Mrd. € nach, was ebenfalls aus der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 resultierte. Aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Schulden nahmen die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen bewertungsbedingt ab. Das Wertpapier- und Fondsergebnis wurde durch Kursänderungen belastet. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lag unter dem des Vorjahreszeitraums, was insbesondere auf das geringere positive Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zurückzuführen war, die vor allem im ersten Quartal 2020 von Covid-19 betroffen waren.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns sank im Berichtszeitraum um 10,9 Mrd. € auf $-1,4$ Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern belief sich auf $-1,0$ (7,2) Mrd. €.

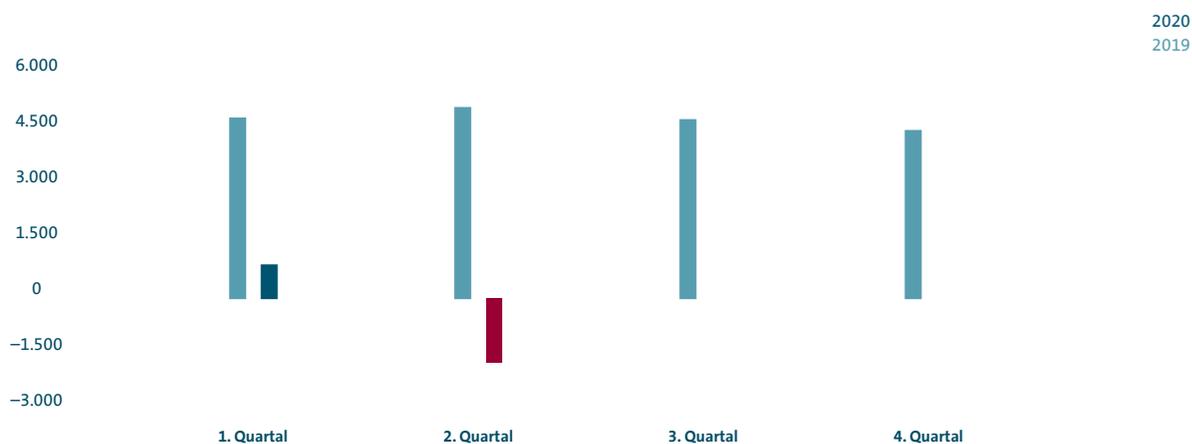
Ertragslage im Konzernbereich Automobile

In den ersten sechs Monaten 2020 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 77,0 Mrd. €. Der Rückgang um 27,4% im Vergleich zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus dem Volumentrückgang infolge der Covid-19-Pandemie. Darüber hinaus wirkte die Währungskursentwicklung belastend, Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung hingegen positiv. In den Bereichen Pkw und Nutzfahrzeuge lagen die Umsatzerlöse jeweils erheblich unter den Vorjahreswerten. Im Bereich Power Engineering erreichten sie nahezu die Größenordnung des Vorjahres; hier liegen geschäftsbedingt Auftragseingang und Umsatzrealisierung zeitlich zum Teil deutlich auseinander. Da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder.

Infolge der geringeren Volumina gingen die Kosten der Umsatzerlöse zurück, ihr Anteil an den Umsatzerlösen nahm jedoch im Vergleich zum Vorjahr zu. Gestiegenen Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens der Vorjahre standen geringere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten gegenüber. Im Zeitraum Januar bis

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



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

Mio. €	2020	2019
Pkw		
Umsatzerlöse	65.312	90.942
Operatives Ergebnis	-2.350	6.693
Operative Umsatzrendite (in %)	-3,6	7,4
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	9.854	13.320
Operatives Ergebnis	-295	959
Operative Umsatzrendite (in %)	-3,0	7,2
Power Engineering		
Umsatzerlöse	1.850	1.864
Operatives Ergebnis	-93	-63
Operative Umsatzrendite (in %)	-5,0	-3,4

Juni 2020 lag die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, aufgrund des Umsatzrückgangs mit 8,7 (6,6)% über dem Wert des Vorjahres.

Im ersten Halbjahr 2020 sanken die Vertriebskosten, ihr Anteil an den Umsatzerlösen stieg jedoch. Die Verwaltungskosten sowie ihr Anteil an den Umsatzerlösen legten im Berichtszeitraum zu. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei -0,6 (-0,8) Mrd.€; Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik waren mit -0,6 (-1,0) Mrd.€ hauptsächlich hier zu berücksichtigen, ebenso der Ertrag in Höhe von 0,8 Mrd.€ aus der Einbringung der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) in

das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI. Belastend wirkten zudem vor allem negative Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherungen) und aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten mit -0,9 (-0,1) Mrd.€.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich in den ersten sechs Monaten 2020 auf -2,7 Mrd.€; ein Minus von 10,3 Mrd.€ im Vergleich zum Vorjahr. Die operative Umsatzrendite im Konzernbereich Automobile lag bei -3,6 (7,2)%. Die Covid-19-Pandemie führte zu negativen Einflüssen sowohl über den geringeren Absatz als auch über Fair-Value-Bewertungen auf bestimmte Derivate sowie über die Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Positiv wirkten geringere Kosten sowie der Ertrag aus der Einbringung der AID, während negative Sondereinflüsse das Ergebnis belasteten. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen ging auf -2,1 (8,6) Mrd.€ zurück, die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen sank auf -2,7 (8,1)%. Da die Ergebnisse der chinesischen Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung unserer Gemeinschaftsunternehmen im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenz-einnahmen im Operativen Ergebnis nieder.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen lagen im ersten Halbjahr 2020 mit 19,1 (19,1) Mrd.€ auf Vorjahresniveau. Aufgrund des Geschäftsmodells des Finanzdienstleistungsbereichs ist der negative Effekt aus der Covid-19-Pandemie in den Umsatzerlösen hier geringer als im Konzernbereich Automobile.

Die Kosten der Umsatzerlöse legten um 0,1 Mrd.€ auf 15,7 Mrd.€ zu. Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie

das Sonstige betriebliche Ergebnis erhöhten sich in Summe risikokosten- und wechsellkursbedingt, und auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen stieg an. Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs lag mit 1,2 (1,4) Mrd.€ leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 6,5 (7,4)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns war im ersten Halbjahr 2020 mit 12,2 Mrd.€ ergebnisbedingt um 8,5 Mrd.€ niedriger als im Vorjahr. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -4,9 (-14,3) Mrd.€. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich unter anderem in Form eines geringeren Forderungsaufbaus, geringerer Rückstellungen, geringerer Verbindlichkeiten und Bevorratung infolge der Produktionsreduzierungen sowie geringerer Forderungen im Finanzdienstleistungsgeschäft aus. Aus der Dieseldematik ergaben sich Mittelabflüsse, die höher ausfielen als im Vorjahreszeitraum. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft verbesserte sich um 0,9 Mrd.€ auf 7,3 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag bei 7,9 (8,1) Mrd.€.

In der Finanzierungstätigkeit flossen im Berichtszeitraum insgesamt Mittel in Höhe von 21,7 (-2,1) Mrd.€ zu; diese dienten vor allem der Stärkung der Brutto-Liquidität. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im Juni 2020 wurde erfolgreich eine Dual-Tranche-Hybridanleihe in Höhe von 3,0 Mrd.€ platziert. Die syndizierte Kreditlinie der Volkswagen AG in Höhe von 10 Mrd.€ wurde zum Ende des Berichtszeitraums in voller Höhe genutzt. Im Vorjahr waren der Erwerb angedeinter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV sowie die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG zu berücksichtigen.

Am Ende des Berichtszeitraums lag der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen Konzerns laut Kapitalflussrechnung bei 42,9 (23,0) Mrd.€.

Die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns belief sich am 30. Juni 2020 auf -143,7 Mrd.€, am Jahresende 2019 waren es -148,0 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im ersten Halbjahr 2020 nahm der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile vor allem infolge des pandemiebedingten Ergebnisrückgangs auf 6,8 (15,9) Mrd.€ ab. Die Veränderung des Working Capital lag bei -3,8 (-2,4) Mrd.€. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich unter anderem in Form eines geringeren Forderungsaufbaus, geringerer Rückstellungen sowie geringerer Verbindlichkeiten und Bevorratung infolge der Produktionsreduzierungen aus. Die Mittelabflüsse aus der Dieseldematik fielen im Berichtszeitraum höher aus als ein Jahr zuvor. Mit 3,0 Mrd.€ lag der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft um 10,5 Mrd.€ unter dem Vergleichswert 2019.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2020 belief sich die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des

Konzernbereichs Automobile auf 7,8 Mrd.€; das waren 0,1 Mrd.€ weniger als im Vorjahr. Die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) gingen um 1,1 Mrd.€ auf 4,1 Mrd.€ zurück. Die Sachinvestitionsquote lag bei 5,4 (4,9)%; der Anstieg resultierte aus den pandemiebedingt geringeren Umsatzerlösen. 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 Modellapalette, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und in unsere modularen Baukästen. Im Berichtszeitraum stiegen die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten um 0,6 Mrd.€ auf 2,9 Mrd.€; dies ist im Wesentlichen auf die seit Ende 2019 auf Markenebene durchzuführenden Produktwerthaltigkeitseinschätzungen zurückzuführen. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ erhöhte sich infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in das Joint Venture Argo AI, um 0,4 Mrd.€ auf 0,9 Mrd.€.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile sank um 10,4 Mrd.€ auf -4,8 Mrd.€.

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

Mio. €	2020	2019
Pkw		
Brutto-Cash-flow	6.153	14.002
Veränderung Working Capital	-3.524	-769
Cash-flow laufendes Geschäft	2.630	13.233
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-7.134	-9.232
Netto-Cash-flow	-4.505	4.001
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cash-flow	560	1.772
Veränderung Working Capital	-307	-1.399
Cash-flow laufendes Geschäft	252	373
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-599	1.412
Netto-Cash-flow	-347	1.784
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	113	121
Veränderung Working Capital	15	-204
Cash-flow laufendes Geschäft	127	-83
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-82	-135
Netto-Cash-flow	45	-217

Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im ersten Halbjahr 2020 lag der Mittelzufluss bei insgesamt 21,1 Mrd. €. Dies diente der Stärkung der Brutto-Liquidität und führte zu höheren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Im Vorjahr flossen Mittel in Höhe von 8,7 Mrd. € ab, unter anderem aufgrund der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG und des Erwerbs angedeinter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV mit der MAN SE. Die im Juni 2020 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich platzierte Dual-Tranche-Hybridanleihe im Gesamtnennbetrag von 3,0 Mrd. € führte zu einem Mittelzufluss. Sie besteht zum einen aus einer 1,5 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 3,5% ausgestattet und erstmals nach fünf Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 1,5 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 3,875% hat und erstmals nach neun Jahren gekündigt werden kann. Beide Tranchen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – das Eigenkapital. Von der Hybridanleihe waren 3,0 Mrd. € als Kapitaleinzahlung zu klassifizieren, die die Netto-Liquidität erhöhten.

Ende Juni 2020 lag die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile bei 18,7 Mrd. €; am 31. Dezember 2019 waren es 21,3 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Berichtszeitraum erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 5,4 (4,8) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital belief sich aufgrund einer geringeren Mittelbindung infolge des nachfragebedingt gesunkenen Geschäftsvolumens nach Ausbreitung des Coronavirus auf –1,1 (–12,0) Mrd. €. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich auf 4,3 (–7,1) Mrd. €.

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

Die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen enthält vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrigen Finanzschulden. Im ersten Halbjahr 2020 flossen insgesamt Mittel in Höhe von 0,6 Mrd. € zu, im Vorjahr waren es 6,6 Mrd. €.

Die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen lag Ende Juni 2020 bei –162,3 Mrd. €, am Jahresende 2019 waren es –169,3 Mrd. €.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Am 30. Juni 2020 verzeichnete der Volkswagen Konzern eine Bilanzsumme von 500,3 Mrd. €; ein Plus von 2,5% im Vergleich zum 31. Dezember 2019. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Stärkung der Brutto-Liquidität und die erfolgreich platzierte Hybridanleihe zurückzuführen. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig. Das Eigenkapital des Konzerns lag bei 124,3 (123,7) Mrd. €. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 24,8 (25,3)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Am Ende des Berichtszeitraums lagen die Immateriellen Vermögenswerte des Konzernbereichs Automobile nahezu auf dem Wert zum Bilanzstichtag 2019. Die Sachanlagen gingen aufgrund von Wechselkurseffekten und über den Zugängen liegenden Abschreibungen zurück. Die Langfristigen Vermögenswerte nahmen im Vergleich zum Jahresende 2019 insgesamt um 0,2% ab.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 16,9% zu. Die darin enthaltenen Vorräte gingen infolge der pandemiebedingten Produktionsreduzierungen leicht zurück. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte waren höher als Ende 2019. Der Bestand an Wertpapieren und Zahlungsmitteln im Konzernbereich Automobile stieg um 15,6 Mrd. € auf 48,8 Mrd. €.

Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst nach der Einbringung der AID in das Joint Venture Argo AI den voraussichtlich abgehenden Buchwert der Vermögenswerte aus der geplanten Veräußerung von Renk. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die voraussichtlich abgehenden Buchwerte der zugehörigen Schulden.

Am 30. Juni 2020 war das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile mit 93,3 (92,8) Mrd. € annähernd so hoch wie am Jahresende 2019. Die im Juni 2020 begebene Hybridanleihe sowie Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung wirkten positiv, die Ergebnis- und Währungskursentwicklung hingegen negativ. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen den Minderheitsaktionären der TRATON GROUP zuzurechnen.

Die Langfristigen Schulden verringerten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 3,6% auf 87,6 Mrd. €; die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden sanken im Wesentlichen durch Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten sowie währungsbedingt.

Die Kurzfristigen Schulden beliefen sich am Ende des ersten Halbjahres 2020 auf 81,4 Mrd. €; das waren 18,2 Mrd. € mehr als am 31. Dezember 2019. Die kurzfristigen Finanzschulden stiegen auf 15,1 (–7,3) Mrd. €, was auf die Umgliederungen in den kurzfristigen Bereich sowie Maßnahmen zur Stärkung der Brutto-Liquidität zurückzuführen war. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die Kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile am Jahresende 2019 geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert negativ. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gingen infolge der Produktionsreduzierungen zurück. Und auch die kurzfristigen sonstigen

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

Mio. €	30.06.2020	31.12.2019
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	127.080	126.387
Kurzfristige Vermögenswerte	92.379	75.459
Bilanzsumme	219.459	201.846
Eigenkapital	77.031	75.773
Langfristige Schulden	75.723	78.679
Kurzfristige Schulden	66.704	47.394
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	24.237	25.143
Kurzfristige Vermögenswerte	12.286	13.420
Bilanzsumme	36.524	38.563
Eigenkapital	13.515	14.115
Langfristige Schulden	11.181	11.367
Kurzfristige Schulden	11.828	13.081
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	2.101	2.206
Kurzfristige Vermögenswerte	4.193	4.202
Bilanzsumme	6.293	6.408
Eigenkapital	2.775	2.885
Langfristige Schulden	660	777
Kurzfristige Schulden	2.857	2.746

Schulden nahmen im Vergleich zum Jahresende 2019 ab; der Rückgang resultierte vor allem aus geringeren Verbindlichkeiten aus Buy-Back-Geschäften.

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 262,3 Mrd. €; das waren 6,3 % mehr als am 31. Dezember 2019.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Ende Juni 2020 lag die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 238,0 Mrd. € um 1,4 % unter dem Wert vom 31. Dezember 2019.

Die Langfristigen Vermögenswerte verringerten sich im Vergleich zum Jahresende 2019 insgesamt um 3,4 %; die darin enthaltenen Sachanlagen waren nahezu unverändert. Die Vermieteten Vermögenswerte stiegen, die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen infolge der Covid-19-Pandemie volumen- und währungsbedingt ab.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte lagen über dem Wert vom Jahresende 2019. Während die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte leicht stiegen, waren die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen pandemiebedingt geringer. Am 30. Juni 2020 belief sich der Zahlungsmittelbestand im Finanzdienstleistungsbereich auf 10,6 Mrd. €; das waren 4,3 Mrd. € mehr als am 31. Dezember 2019.

Rund 47,6 (49,4) % der Aktiva des Volkswagen Konzerns entfielen am Ende des Berichtszeitraums auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 31,0 (30,9) Mrd. € war das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen im Vergleich zum 31. Dezember 2019 nahezu unverändert. Das positive Ergebnis stand negativen Wechselkurseffekten gegenüber. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 13,0 (12,8) %.

Die Langfristigen Schulden sanken um 0,9 %, was im Wesentlichen aus geringeren langfristigen Finanzschulden resultierte.

Auch die Kurzfristigen Schulden gingen im Vergleich zum Jahresende 2019 aufgrund niedriger kurzfristiger Finanzschulden zurück.

Im Vergleich zum Jahresende 2019 nahm das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft auf 32,1 (32,5) Mrd. € ab.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 bringt massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich. Dies ist auch verbunden mit Turbulenzen auf den Rohstoff- und Finanzmärkten. Insbesondere sind die Folgen für die weitere Entwicklung einzelner Volkswirtschaften und der Weltwirtschaft insgesamt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verlässlich einschätzbar. Zudem könnte eine zweite Welle mit steigenden Neuinfektionen die Belastungen und die Unsicherheit verstärken. Gleichwohl gehen wir von einer einsetzenden wirtschaftlichen Erholung im Verlaufe des Jahres 2020 aus.

Von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie ist der Volkswagen Konzern in allen Bereichen betroffen: insbesondere der Vertrieb infolge des Absinkens der Kundennachfrage, die Produktion und die Lieferketten. Risiken ergeben sich vor allem aus einer anhaltend rückläufigen Nachfrage und einer steigenden Wettbewerbsintensität, die durch staatliche Konjunkturprogramme gemindert werden könnten. Herausforderungen sehen wir darüber hinaus vor allem in der Produktion im Hinblick auf stabile Lieferketten und den Schutz der Gesundheit unserer Belegschaft. Wir haben verstärkte Hygiene- und Schutzmaßnahmen installiert, um den Betrieb sicherzustellen. Der Vorstand des Volkswagen Konzerns erwartet weltweit an seinen Standorten negative Auswirkungen auf das operative Geschäft. In der Folge gehen wir davon aus, dass wir die ursprünglichen Erwartungen an alle Spitzenkennzahlen des Konzerns für das Geschäftsjahr 2020 nicht erreichen werden.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden, die Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns unter Vorjahr liegen werden. Im Konzernbereich Automobile werden sich 2020 trotz gegensteuernder Maßnahmen die F&E-Quote und die Sachinvestitionsquote aufgrund nachfragebedingt rückläufiger Umsatzerlöse voraussichtlich über denen des Vorjahres bewegen. Infolge der geminderten Kundennachfrage sowie weiterer Auszahlungen im Rahmen der Dieselthematik und von Liquiditätsabflüssen

aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten rechnen wir für das Jahr 2020 mit einem unter dem Vorjahreswert liegenden Netto-Cash-flow. Infolgedessen wird auch die Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile das Vorjahresniveau unterschreiten. Die Kapitalrendite (RoI) erwarten wir ergebnisbedingt unter dem Vorjahreswert und unter unserem definierten Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen in Höhe von 9%.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2020 finden Sie auf den Seiten 24 und 25.

Dieselthematik

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

Das Landgericht Braunschweig hat im Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselthematik die Nebenbeteiligung der Volkswagen AG angeordnet. Im Mai 2020 ist dieses Verfahren im Hinblick auf den amtierenden Vorstandsvorsitzenden und ein ehemaliges Mitglied (heutiger Aufsichtsratsvorsitzender) des Vorstands der Volkswagen AG gegen Zahlung einer Geldauflage in Höhe von jeweils 4,5 Mio.€ – und insoweit auch gegen die Volkswagen AG als Nebenbeteiligte – durch das Landgericht Braunschweig endgültig eingestellt worden. Das Landgericht Braunschweig hat nunmehr über die Zulassung der weiter anhängigen Anklage gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG beziehungsweise das insoweit noch anhängige Verfahren gegen die Volkswagen AG zu entscheiden.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In Australien hat das Gericht im April 2020 den in den Sammelklagen zwischen den Parteien geschlossenen Vergleich genehmigt.

Die Volkswagen AG und der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach wird die Volkswagen AG Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anbieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt 830 Mio.€. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. hat am 30. April 2020 die Musterfeststellungsklage zurückgenommen. Volkswagen hat mit rund 240 Tsd. Kunden individuelle Vergleiche mit einem Gesamtvolumen von rund 760 Mio.€ geschlossen.

Im April 2020 entschied der High Court in England und Wales in der Group Litigation, dass es sich bei der Umschaltlogik des EA 189-Motors um eine unzulässige Abschalt-einrichtung handele und sieht sich diesbezüglich auch an die Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes gebunden. Die

Volkswagen AG teilt die Rechtsauffassung des High Court zu diesen Vorfragen nicht und hat Rechtsmittel gegen die Entscheidung eingelegt. Die Frage der Haftung der Volkswagen AG war nicht Gegenstand dieser Entscheidung und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert.

Im April 2020 wurde der Volkswagen AG eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher durch die Diesel Emissions Justice Foundation zugestellt. Nach einer am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen Gesetzesänderung in den Niederlanden können sich auch Verbraucher innerhalb der Europäischen Union der Sammelklage im Rahmen einer Opt-In-Option anschließen. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

In Deutschland erging im Mai 2020 erstmalig eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) zu einer produktbezogenen Einzelklage im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Der BGH entschied, dass dem Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs des Motorentyps EA 189 ein Schadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Er kann die Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises verlangen, muss sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Mit dem Urteil wurde für einen Großteil der rund 65 Tsd. in Deutschland noch anhängigen Einzelklagen Klarheit darüber geschaffen, wie der BGH die wesentlichen Grundfragen in den Dieselfahrverfahren beurteilt. Im Rahmen von zwei mündlichen Verhandlungen im Juli 2020 hat der BGH zu erkennen gegeben, dass er geneigt sei, einen Anspruch der Fahrzeugkäufer auf Deliktzinsen zu verneinen.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Mit Beschlüssen aus März 2019 hatte das Oberlandesgericht (OLG) Stuttgart die Durchführung weiterer Kapitalanleger-Musterverfahren abgelehnt. Darunter befindet sich auch ein Musterverfahren gegen die Porsche SE und die Volkswagen AG wegen angeblicher Ad-hoc-Pflichtverletzungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Klägerseite hat gegen die Ablehnung dieses Musterverfahrens durch das OLG Stuttgart Rechtsbeschwerde zum BGH erhoben. Der BGH hat die Sache im Juni 2020 zur erneuten Entscheidung über die Bestimmung eines Musterklägers an das OLG Stuttgart zurückverwiesen.

4. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2020 hat das Gericht des Bundesstaats Montana (Montana State Court) einen Teil der vom Attorney General des Bundesstaats Montana geltend gemachten umweltrechtlichen Forderungen abgewiesen, die Klage aber hinsichtlich anderer Forderungen zugelassen. Volkswagen hat die Überprüfung dieser Entscheidung durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaats Montana (Montana Supreme Court) beantragt. Im März 2020 hat der Oberste Gerichtshof des Bundesstaates Ohio (Ohio Supreme Court) auf Antrag von Volkswagen das Rechtsmittelverfahren gegen eine Entscheidung des Instanzgerichts zu verbleibenden Forderungen des

Bundesstaates Ohio zugelassen. Im Juni 2020 hat das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) unter teilweiser Aufhebung der instanzgerichtlichen Klageabweisung entschieden, dass über bestimmte Forderungen der US-Verwaltungsbezirke Hillsborough County, Florida, und Salt Lake County, Utah, weiter zu verhandeln sei.

Im Mai 2020 wurde das in den Vereinigten Staaten laufende Vergleichsprogramm für Fahrzeuge mit 3.0 l TDI-Motoren der Generation 2 beendet.

In der auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat im Juni 2020 ein Gericht der Provinz Quebec entschieden, dass in dem aktuellen Verfahrensstadium ein Antrag auf Klageabweisung durch Volkswagen zulässig ist. Volkswagen hat den Antrag im Juli 2020 formwirksam angekündigt.

5. Weitere Verfahren

Im April 2020 hat das OLG Celle durch Beschluss entschieden, einen anderen als den ursprünglich bestellten Sonderprüfer zu bestellen. Diese Entscheidung des OLG Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat auch gegen diese Entscheidung wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben und die Verbindung mit der ersten Verfassungsbeschwerde gegen den Beschluss auf Einsetzung des Sonderprüfers angeregt. Die Verfassungsbeschwerde hat jedoch keine aufschiebende Wirkung.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Der Risikobetrag im Steuerverfahren der brasilianischen Finanzverwaltung gegen MAN Latin America beträgt unverändert 3,1 Mrd. BRL. Lediglich aufgrund von Währungsschwankungen ergibt sich durch die Umrechnung ein von 0,7 auf 0,5 Mrd. € reduziertes Risiko, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Im Zusammenhang mit dem Sachverhalt, der im Grundsatz auch dem im April 2019 eingeleiteten kartellrechtlichen Verfahren der Europäischen Kommission gegen die Volkswagen AG sowie die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zugrunde liegt, hat die südkoreanische Wettbewerbsbehörde im Mai 2020 die Niederlassungen der Audi Volkswagen Südkorea und Porsche Südkorea durchsucht und Auskunftersuchen an die Volkswagen AG, AUDI AG und Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gerichtet. In der gleichen Angele-

genheit hat zudem die türkische Wettbewerbsbehörde im Juli 2020 ein Verfahren eröffnet.

Im März 2020 hat der US District Court des Northern District von Kalifornien zwei angepasste Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich 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 durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Das Gericht gewährte den Klägern die Möglichkeit, ihre Klagen hinsichtlich eines begrenzten Teils der ursprünglichen klägerischen Forderungen zu überarbeiten. Im Juni 2020 haben die Kläger einen zweiten Satz überarbeiteter Klageschriften eingereicht.

Im Februar 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien einen Sammelklagevergleich zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98 Tsd. Fahrzeuge mit Automatikgetriebe der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley endgültig genehmigt.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2020 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2019 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.

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

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 oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2019 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 das Wachstum der Weltwirtschaft 2020 infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 eine negative Wachstumsrate aufweisen wird. Risiken sehen wir darüber hinaus weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine deutlich rückläufige Wirtschaftsentwicklung verzeichnen werden. Gleichwohl gehen wir von einer einsetzenden wirtschaftlichen Erholung im Verlauf des Jahres 2020 aus.

Für die Entwicklung der Pkw-Märkte im Jahr 2020 haben wir aufgrund der Covid-19-Pandemie für einzelne Regionen Szenarien entwickelt, die zum Beispiel auch die aktuellen Erfahrungen aus der Entwicklung in China berücksichtigen. Die Szenarien reflektieren die zeitlich unterschiedliche geographische Ausbreitung der Covid-19-Pandemie. Insgesamt gehen wir davon aus, dass das weltweite Nachfragevolumen nach Neufahrzeugen im Jahr 2020 voraussichtlich zwischen 15 und 20% unter dem des Vorjahres liegen wird. In Westeuropa rechnen wir für 2020 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das um rund 25% unter dem Niveau des Vorjahres liegt. Nach dem drastischen Rückgang zu Beginn des zweiten Quartals und der deutlichen Erholung im weiteren Verlauf haben wir unterstellt, dass es im dritten und vierten Quartal 2020 zu einer weiteren Erholung des Marktes kommt und das Vorjahresniveau in einzelnen Monaten wieder erreicht werden kann. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa legen wir einen ähnlichen, aber stabileren Verlauf zugrunde und erwarten, dass die Zahl der Verkäufe 2020 den Vorjahreswert voraussichtlich etwas weniger stark unterschreiten wird. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2020 mit einem Nachfragevolumen, das 25 bis 30% unter dem Niveau des Vorjahres liegt. Dabei gehen wir davon aus, dass nach dem drastischen Rückgang zu Beginn und einer leichten Erholung im weiteren Verlauf des zweiten Quartals in den verbleibenden Quartalen des Jahres 2020 nur eine

Seitwärtsbewegung des Marktes zu verzeichnen sein wird. Wir erwarten, dass die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf den südamerikanischen Märkten 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um bis zu 40% sinken werden. Nach dem drastischen Rückgang im zweiten Quartal wird sich der Markt im dritten und vierten Quartal voraussichtlich nur langsam und sukzessive erholen, wobei die Werte des Vorjahres nicht wieder erreicht werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2020 voraussichtlich zwischen 10 und 15% unter dem Vorjahresniveau liegen. Nach dem sehr starken Rückgang im ersten und der zügigen Erholung im zweiten Quartal rechnen wir mit einer Entwicklung auf Vorjahresniveau in den verbleibenden Quartalen des Jahres 2020.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2020 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir Covid-19-bedingt für 2020 mit einer deutlich sinkenden Nachfrage.

Wir erwarten für 2020, dass die Neuzulassungen sowohl von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t als auch von Bussen auf den relevanten Märkten des Bereichs Nutzfahrzeuge massiv unter denen von 2019 liegen.

Automobilbezogene Finanzdienstleistungen werden nach unserer Einschätzung auch im Jahr 2020 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

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

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2020 in Folge der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie deutlich unter dem Wert des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich zudem insbesondere aus der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten, dass in Folge der Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Für das Operative Ergebnis vor und inklusive Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns und des Bereichs

Pkw sowie für das Operative Ergebnis des Bereichs Nutzfahrzeuge rechnen wir mit einem gravierenden Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Im Bereich Power Engineering und im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erwarten wir geschäftsmodellbedingt für das Operative Ergebnis im Jahr 2020 geringere Einflüsse aus der Pandemie. Für den Bereich Power Engineering gehen wir von einem gegenüber Vorjahr deutlich höheren Operativen Verlust aus. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit einem Operativen Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert. Insgesamt erwarten wir für den Volkswagen Konzern ein positives Operatives Ergebnis vor und inklusive Sondereinflüssen im Jahr 2020.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Das Geschäft des Volkswagen Konzerns und seiner Marken war im ersten Halbjahr 2020 stark von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt; dies führte konzernweit zu geringeren Werten bei Absatz-, Umsatz- und Ergebnis. Die Umsatzerlöse des Konzerns sanken auf 96,1 (125,2) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verringerte sich auf -0,8 (10,0) Mrd.€. Aus der Dieselthematik ergaben sich im Berichtszeitraum Sondereinflüsse in Höhe von -0,7 (-1,0) Mrd.€.

Die Marke Volkswagen Pkw setzte im Zeitraum Januar bis Juni dieses Jahres 1,1 (1,9) Mio. Fahrzeuge ab; das waren 39,8% weniger als ein Jahr zuvor. Entgegen dem Trend konnte der T-Cross Zuwächse verzeichnen, auch der Atlas Cross Sport war sehr beliebt. Die Umsatzerlöse gingen um 35,3% auf 28,6 Mrd.€ zurück. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verschlechterte sich auf -1,5 (2,3) Mrd.€. Geringere Fixkosten und eine verbesserte Preispositionierung konnten die Belastungen aus dem Volumenrückgang infolge der Covid-19-Pandemie nicht ausgleichen. Aus der Dieselthematik ergaben sich im Berichtszeitraum Sondereinflüsse in Höhe von -0,6 (-0,4) Mrd.€.

In den ersten sechs Monaten 2020 ging der Absatz der Marke Audi auf weltweit 416 (632) Tsd. Fahrzeuge zurück. Weitere 271 (258) Tsd. Audi Fahrzeuge wurden über das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen veräußert. Eine steigende Nachfrage verzeichneten die Modelle Q3, A6 und e-tron. Die Umsatzerlöse gaben auf 20,5 (28,8) Mrd.€ nach. Das Operative Ergebnis (im laufenden Jahr vor Sondereinflüssen) lag bei -643 Mio.€ (2,3 Mrd.€). Der Volumenrückgang, Belastungen aus der Bewertung von Rohstoffsicherungsgeschäften und Derivaten sowie negative Währungseffekte

und gestiegene Verkaufshilfen wirkten belastend, reduzierte Fix- und Entwicklungskosten und der Entkonsolidierungseffekt aus dem Verkauf der Autonomous Intelligent Driving (AID) standen dem entgegen. Im ersten Halbjahr 2020 ergaben sich aus der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von -0,1 Mrd.€. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. Ducati setzte im Berichtszeitraum 22.790 (33.315) Motorräder ab.

Die Marke ŠKODA setzte in der ersten Hälfte dieses Jahres 372 Tsd. Fahrzeuge ab und lag damit um 33,6% unter dem Vergleichswert von 2019. Die SUVs Kodiaq und Karoq sowie die neuen Modelle Scala und Kamiq waren bei den Kunden besonders beliebt. Die Umsatzerlöse gingen auf 7,5 (10,2) Mrd.€, das Operative Ergebnis auf 228 (824) Mio.€ zurück. Die Belastungen aus Volumensituation, Wechselkursentwicklung und emissionsbezogenen Aufwendungen konnten nicht durch Produktkostenoptimierungen sowie geringere Fix- und Entwicklungskosten kompensiert werden.

Im Berichtszeitraum belief sich der Absatz der Marke SEAT auf 197 Tsd. Fahrzeuge; ein Rückgang von 46,9% gegenüber Vorjahr. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Die SUV-Modelle Arona und Ateca sowie der Leon wurden stark nachgefragt. Mit 3,7 Mrd.€ fielen die Umsatzerlöse um 40,2% geringer aus als ein Jahr zuvor. Das Operative Ergebnis sank auf -271 (216) Mio.€, was im Wesentlichen aus dem pandemiebedingten Volumenrückgang sowie emissionsbezogenen Aufwendungen resultierte.

Der Absatz der Marke Bentley lag im ersten Halbjahr 2020 bei 4.569 (4.670) Fahrzeugen. Die Umsatzerlöse verbesserten sich mixbedingt auf 860 (835) Mio.€. Infolge höherer Abschreibungen sowie Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen ging das Operative Ergebnis auf -99 (57) Mio.€ zurück.

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 verzeichnete im Zeitraum Januar bis Juni 2020 einen Absatz von weltweit 116 Tsd. Fahrzeugen; ein Minus von 14,8% im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 11,2 (12,2) Mrd.€. Infolge des geringeren Fahrzeugabsatzes sowie aufgrund von Kostensteigerungen, insbesondere für Digitalisierung und Elektrifizierung, ging das Operative Ergebnis auf 1,1 (2,1) Mrd.€ zurück. Außerdem wirkte die Währungskursentwicklung negativ.

Der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge gab im ersten Halbjahr 2020 auf weltweit 157 (256) Tsd. Fahrzeuge nach. Die Umsatzerlöse waren mit 4,2 Mrd.€ um 34,7% niedriger als ein Jahr zuvor. Das Operative Ergebnis sank auf –334 (506) Mio.€; es wurde im Wesentlichen durch den Volumenrückgang und die ab diesem Jahr geltenden CO₂-Lenkungsabgaben belastet. Darüber hinaus wirkten höhere Vorleistungen und Abschreibungen für neue Produkte, Fixkostensteigerungen sowie ungünstigere Wechselkurse negativ, Produktkostenoptimierungen und Mixeffekte hingegen positiv.

In den ersten sechs Monaten 2020 verzeichnete Scania Vehicles and Services einen Absatz von 31 (52) Tsd. Fahrzeugen. Die Umsatzerlöse lagen bei 5,3 (7,1) Mrd.€. Das Operative Ergebnis von Scania Vehicles and Services nahm auf 221 (828) Mio.€ ab; der Rückgang war vor allem auf das geringere Volumen zurückzuführen. Dem standen Mixverbesserungen und geringere Fixkosten gegenüber.

MAN Nutzfahrzeuge setzte im Zeitraum Januar bis Juni dieses Jahres 47 Tsd. Einheiten ab und verfehlte damit den Vergleichswert 2019 um 34,1%. Die Umsatzerlöse gaben auf 4,7 (6,3) Mrd.€ nach. Das Operative Ergebnis ging auf –423 (248) Mio.€ zurück. Belastend wirkten im Wesentlichen der Volumenrückgang bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugen sowie Kosten im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Lkw-Generation.

In den ersten sechs Monaten 2020 erzielte Power Engineering Umsatzerlöse in Höhe von 1,8 (1,9) Mrd.€. Das Operative Ergebnis sank volumen- und kostenbedingt auf 21 (42) Mio.€, Mixveränderungen führten zu einem positiven Effekt.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Volkswagen Pkw	1.134	1.886	28.580	44.146	–1.491	2.286
Audi	416	632	20.476	28.761	–643	2.300
ŠKODA	372	560	7.546	10.154	228	824
SEAT	197	370	3.749	6.266	–271	216
Bentley	5	5	860	835	–99	57
Porsche Automobile ¹	116	136	11.192	12.212	1.143	2.117
Volkswagen Nutzfahrzeuge	157	256	4.238	6.489	–334	506
Scania Vehicles and Services ²	31	52	5.269	7.115	221	828
MAN Nutzfahrzeuge	47	72	4.669	6.283	–423	248
Power Engineering	–	–	1.850	1.864	21	42
VW China ³	1.422	1.789	–	–	–	–
Sonstiges ⁴	–160	–418	–10.361	–16.919	–312	–727
Volkswagen Finanzdienstleistungen	–	–	18.063	17.992	1.155	1.281
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	–	–	–	–	–803	9.979
Sondereinflüsse	–	–	–	–	–687	–981
Volkswagen Konzern	3.736	5.339	96.131	125.197	–1.490	8.997
Konzernbereich Automobile ⁵	3.736	5.339	77.015	106.126	–2.738	7.589
davon: Bereich Pkw	3.658	5.215	65.312	90.942	–2.350	6.693
Bereich Nutzfahrzeuge	78	124	9.854	13.320	–295	959
Bereich Power Engineering	–	–	1.850	1.864	–93	–63
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	–	–	19.115	19.071	1.248	1.409

1 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 12.421 (13.405) Mio.€, Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen 1.233 (2.209) Mio.€.

2 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 5.488 (7.336) Mio.€, Operatives Ergebnis 266 (895) Mio.€.

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

4 Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 1.404 (2.103) Mio.€.

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

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

Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen wurden in der ersten Hälfte dieses Jahres 3,4 (4,1) Mio. neue Verträge abgeschlossen (-17,4%). Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns legte bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 36,0 (34,1)% zu, da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional sanken. Am 30. Juni 2020 lag der Gesamtvertragsbestand bei 21,3 Mio. Kontrakten; das waren 0,9% weniger als am Jahresende 2019. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing belief sich der Vertragsbestand auf 11,1 (11,2) Mio. Kontrakte, im Bereich Service/Versicherungen verringerte er sich auf 10,2 (10,3) Mio. Kontrakte. Am Ende des Berichtszeitraums hatte die Volkswagen Bank 1,4 (1,4) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis gab in den ersten sechs Monaten 2020 auf 1,2 (1,3) Mrd. € nach.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Im ersten Halbjahr 2020 setzte der Volkswagen Konzern in der Region Europa/Übrige Märkte 1,6 Mio. Fahrzeuge ab; das waren 35,4% weniger als im Vorjahr. Insbesondere ab dem Ende des ersten Quartals wirkte sich die Covid-19-Pandemie negativ auf das Geschäft aus. Infolge der gesunkenen Nachfrage gingen die Umsatzerlöse auf 57,7 (77,3) Mrd. € zurück. Mixeffekte wirkten positiv.

Auf den Märkten Nordamerikas traten die negativen Effekte aus der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 mit zeitlicher Verzögerung mit Beginn des zweiten Quartals ein. Der Absatz des Volkswagen Konzerns nahm im Berichtszeitraum um 38,3% auf 300 Tsd. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse sanken um 26,8% auf 15,9 Mrd. €. Positive Wechselkurseffekte standen Belastungen aus dem Volumen gegenüber.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2020 ging der Absatz in Südamerika auf 183 (280) Tsd. Fahrzeuge zurück. Vor allem im zweiten Quartal belastete die Covid-19-Pandemie die Nachfrage. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 3,7 (5,2) Mrd. €. Neben dem Volumentrückgang wirkte die Wechselkursentwicklung belastend.

Nachdem die Covid-19-Pandemie zu Jahresbeginn zuerst die Region Asien-Pazifik betroffen hatte, legte die Nachfrage im zweiten Quartal 2020 wieder zu und erreichte das Vorjahresniveau. Der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – lag im Berichtszeitraum bei 1,6 (2,0) Mio. Fahrzeugen. Die Umsatzerlöse gingen volumenbedingt auf 19,3 (20,8) Mrd. € zurück, während Mixeffekte positiv wirkten. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen in Fremdwährung belasteten in den ersten sechs Monaten 2020 die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit -0,4 (+0,1) Mrd. €.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2020	2019	2020	2019
Europa/Übrige Märkte	1.644	2.543	57.651	77.251
Nordamerika	300	486	15.930	21.762
Südamerika	183	280	3.704	5.247
Asien-Pazifik ¹	1.609	2.029	19.267	20.797
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	-421	140
Volkswagen Konzern¹	3.736	5.339	96.131	125.197

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			
	2020	2019	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2020	2019	2020	2019
Umsatzerlöse	96.131	125.197	77.015	106.126	19.115	19.071
Kosten der Umsatzerlöse	-83.228	-100.454	-67.559	-84.883	-15.669	-15.571
Bruttoergebnis	12.903	24.743	9.456	21.242	3.447	3.501
Vertriebskosten	-8.352	-9.997	-7.767	-9.223	-585	-774
Verwaltungskosten	-4.860	-4.523	-3.804	-3.599	-1.056	-924
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.180	-1.226	-623	-832	-557	-394
Operatives Ergebnis	-1.490	8.997	-2.738	7.589	1.248	1.409
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	1.164	1.599	1.142	1.570	22	29
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-1.026	-1.039	-1.004	-1.060	-22	21
Finanzergebnis	138	560	138	509	0	51
Ergebnis vor Steuern	-1.352	9.557	-2.600	8.098	1.248	1.459
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	333	-2.389	693	-1.994	-361	-395
Ergebnis nach Steuern	-1.019	7.168	-1.907	6.104	887	1.064
davon entfallen auf						
Minderheiten	-57	24	-93	-7	36	31
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	239	268	239	268	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	-1.201	6.875	-2.053	5.843	852	1.033
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	-2,44	13,69				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	-2,33	13,75				

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. €	2020	2019
Ergebnis nach Steuern	-1.019	7.168
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-107	-6.494
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	59	1.913
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-47	-4.580
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	-14	17
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	6	19
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-55	-4.545
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-1.863	107
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	15	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-1.848	107
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	4	11
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-1.844	119
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	1.934	-256
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-488	-520
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	1.446	-777
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	-450	230
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	995	-547
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-664	-890
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	659	497
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-6	-393
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	17	116
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	12	-277
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente)		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	22	52
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	22	52
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente)	-7	-16
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	16	36
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-70	58
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-892	-611
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-570	-7.410
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-376	2.254
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-947	-5.156
Gesamtergebnis	-1.966	2.012
davon entfallen auf		
Minderheiten	-106	19
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	239	268
Aktionäre der Volkswagen AG	-2.099	1.724

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2020	2019	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2020	2019	2020	2019
Umsatzerlöse	41.076	65.185	32.365	55.349	8.711	9.836
Kosten der Umsatzerlöse	-37.404	-52.130	-30.266	-44.078	-7.138	-8.052
Bruttoergebnis	3.672	13.055	2.099	11.271	1.573	1.784
Vertriebskosten	-3.880	-5.056	-3.619	-4.664	-262	-392
Verwaltungskosten	-2.415	-2.252	-1.918	-1.790	-497	-461
Sonstiges betriebliches Ergebnis	229	-618	502	-394	-273	-223
Operatives Ergebnis	-2.394	5.130	-2.935	4.422	541	707
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	1.035	791	1.031	771	5	20
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-675	-434	-661	-431	-14	-3
Finanzergebnis	360	357	369	340	-9	17
Ergebnis vor Steuern	-2.034	5.486	-2.566	4.762	532	724
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	498	-1.372	637	-1.161	-140	-211
Ergebnis nach Steuern	-1.536	4.115	-1.929	3.601	392	514
davon entfallen auf						
Minderheiten	-51	17	-69	1	18	16
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	122	134	122	134	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	-1.607	3.964	-1.981	3.466	375	498
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	-3,23	7,91				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	-3,18	7,91				

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. April bis 30. Juni

Mio. €	2020	2019
Ergebnis nach Steuern	-1.536	4.115
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-4.994	-2.408
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	1.502	714
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-3.492	-1.694
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	9	-6
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	9	6
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-3.474	-1.694
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-72	-753
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	15	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-57	-753
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	4	-1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-54	-754
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI I)	908	1.564
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-152	-311
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	756	1.253
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	-210	-364
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	546	889
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI II)	-85	-372
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	318	262
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	232	-110
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	-71	31
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	161	-79
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente)		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	30	28
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	30	28
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente)	-9	-8
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	21	20
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-65	-140
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	610	-64
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-4.081	-2.129
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	1.216	371
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-2.864	-1.758
Gesamtergebnis	-4.401	2.357
davon entfallen auf		
Minderheiten	-48	13
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	122	134
Aktionäre der Volkswagen AG	-4.475	2.209

Bilanz zum 30. Juni 2020 und zum 31. Dezember 2019

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2020	2019	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2020	2019	2020	2019
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	295.324	300.608	153.418	153.736	141.906	146.873
Immaterielle Vermögenswerte	66.419	66.214	66.240	66.010	179	204
Sachanlagen	63.741	66.152	62.615	65.043	1.126	1.110
Vermietete Vermögenswerte	48.763	48.938	1.626	2.084	47.138	46.853
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	81.847	86.973	-406	-390	82.253	87.363
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	34.554	32.331	23.343	20.989	11.211	11.342
Kurzfristige Vermögenswerte	204.929	187.463	108.858	93.081	96.071	94.382
Vorräte	45.932	46.742	41.063	41.898	4.869	4.844
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	55.216	58.615	-571	-640	55.787	59.255
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	40.100	38.620	18.782	17.803	21.318	20.817
Wertpapiere	19.472	16.769	15.961	13.546	3.511	3.223
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	43.404	25.923	32.817	19.679	10.586	6.243
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	805	795	805	795	-	-
Bilanzsumme	500.253	488.071	262.275	246.816	237.977	241.255
Passiva						
Eigenkapital	124.288	123.651	93.321	92.774	30.966	30.877
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	107.023	109.117	76.708	78.872	30.315	30.246
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	15.498	12.663	15.498	12.663	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	122.521	121.781	92.206	91.535	30.315	30.246
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.766	1.870	1.115	1.239	651	631
Langfristige Schulden	192.255	196.497	87.564	90.822	104.690	105.675
Finanzschulden	108.376	113.556	13.360	17.592	95.016	95.965
Rückstellungen für Pensionen	41.949	41.389	41.176	40.631	773	759
Sonstige Schulden	41.929	41.551	33.029	32.600	8.900	8.951
Kurzfristige Schulden	183.710	167.924	81.390	63.220	102.321	104.703
Finanzschulden	108.221	87.912	15.058	-7.312	93.163	95.224
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.692	22.745	17.813	19.603	2.879	3.142
Sonstige Schulden	54.461	56.896	48.183	50.559	6.278	6.337
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	336	370	336	370	-	-
Bilanzsumme	500.253	488.071	262.275	246.816	237.977	241.255

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

Eigenkapitalentwicklung

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
Stand am 01.01.2019	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	-	-	363	169
Übrige Veränderungen	-	-	62	-
Stand am 30.06.2019	1.283	14.551	91.407	-3.288
Stand am 01.01.2020	1.283	14.551	96.929	-2.824
Ergebnis nach Steuern	-	-	-1.201	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-47	-1.799
Gesamtergebnis	-	-	-1.248	-1.799
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	6	0
Stand am 30.06.2020	1.283	14.551	95.687	-4.623

¹ Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im Juni 2020 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 3.000 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 16 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 5 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

SICHERUNGSGESCHÄFTE							
Cash-flow-Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
1.790	-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
95	-977	-235	295	12.663	121.781	1.870	123.651
-	-	-	-	239	-962	-57	-1.019
998	12	2	-64	-	-898	-49	-947
998	12	2	-64	239	-1.860	-106	-1.966
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	2.989	2.989	-	2.989
-	-	-	-	-393	-393	-3	-397
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-1	-	5	6	11
1.093	-965	-233	230	15.498	122.521	1.766	124.288

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2020	2019	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2020	2019	2020	2019
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	24.329	28.113	18.098	23.354	6.231	4.759
Ergebnis vor Steuern	-1.352	9.557	-2.600	8.098	1.248	1.459
Ertragsteuerzahlungen	-1.504	-1.137	-1.200	-703	-304	-435
Abschreibungen ²	13.104	11.975	8.417	7.900	4.688	4.075
Veränderung der Pensionen	437	201	430	190	7	11
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	1.652	368	1.661	397	-10	-29
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-126	-220	118	12	-244	-233
Brutto-Cash-flow	12.211	20.744	6.825	15.895	5.385	4.849
Veränderung Working Capital	-4.880	-14.350	-3.816	-2.372	-1.064	-11.977
Veränderung der Vorräte	-392	-4.004	-245	-3.929	-147	-75
Veränderung der Forderungen	-1.517	-3.557	-854	-3.438	-662	-119
Veränderung der Verbindlichkeiten	-622	4.636	-707	3.851	85	785
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-2.147	879	-2.124	954	-23	-75
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-4.989	-6.178	163	126	-5.153	-6.303
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.787	-6.127	-49	63	4.837	-6.190
Cash-flow laufendes Geschäft	7.331	6.394	3.009	13.523	4.322	-7.128
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-7.930	-8.070	-7.815	-7.955	-114	-115
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-4.226	-5.300	-4.130	-5.202	-96	-98
Entwicklungskosten (aktiviert)	-2.950	-2.338	-2.950	-2.338	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-953	-537	-912	-504	-41	-33
Netto-Cash-flow⁴	-599	-1.675	-4.806	5.568	4.207	-7.243
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen	-2.120	-1.485	-1.762	-5.645	-358	4.160
Investitionstätigkeit	-10.050	-9.555	-9.577	-13.599	-473	4.045
Finanzierungstätigkeit	21.666	-2.142	21.104	-8.706	562	6.564
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	-19	-	-19	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	2.984	-	2.975	-998	9	998
MAN Minderheitsaktionäre: Ausgleichszahlungen und Erwerb angedienter Aktien	2	-1.109	2	-1.109	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-330	195	-265	163	-65	32
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	-3	1	-2	1	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.615	-5.107	14.269	-8.620	4.346	3.513
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.06.⁵	42.944	23.006	32.367	14.734	10.577	8.272
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	30.005	29.479	14.720	14.382	15.285	15.097
Brutto-Liquidität	72.949	52.485	47.087	29.116	25.862	23.369
Kreditstand	-216.603	-199.051	-28.424	-13.211	-188.180	-185.840
Netto-Liquidität am 30.06.⁶	-143.654	-146.565	18.663	15.905	-162.318	-162.471
nachrichtlich am 01.01.	-148.040	-134.735	21.276	19.368	-169.316	-154.103

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 2019 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 2020 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 2020 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 1,1 % (31. Dezember 2019: 1,1 %) 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 2019 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2019 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 2019 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 Dieselmotorenthematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2019 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2020 waren in diesem Zusammenhang zusätzliche Aufwendungen im Wesentlichen für Rechtsrisiken in Höhe von 0,7 Mrd. € zu erfassen.

Darüber hinaus liegen dem Vorstand der Volkswagen AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich des Sachverhalts vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

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

Die Covid-19-Pandemie hat sich aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs sowie der teilweise noch andauernden Produktionsunterbrechungen negativ auf die Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns im ersten Halbjahr ausgewirkt.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde zum 30. Juni 2020 die Werthaltigkeit von Vermögenswerten, insbesondere der Geschäfts- und Firmenwerte, Markennamen, aktivierten Entwicklungskosten und Sachanlagen überprüft. Da Volkswagen bei der Pandemie derzeit von einem vorübergehenden Ereignis ausgeht, durch das die langfristige Geschäftsentwicklung des Konzerns nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird, wurden dazu die Jahre 2020 bis 2024 der letztjährigen Impairmenttests an aktuelle Erwartungen hinsichtlich der Gesamtmarktentwicklungen und den daraus abgeleiteten Absatzschätzungen angepasst. Zu den erwarteten Entwicklungen der weltweiten Automobilmärkte verweisen wir auf unsere Ausführungen im Zwischenlagebericht. Des Weiteren wurden die Kapitalkostensätze (WACC) auf den 30. Juni 2020 sowie einzelne Bewertungsparameter für finanzielle Vermögenswerte angepasst. Insgesamt haben sich aus der Überprüfung keine wesentlichen zusätzlichen außerplanmäßigen Wertminderungen von Vermögenswerten ergeben.

Durch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten waren vor allem im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Derivaten, die nicht im Hedge Accounting abgebildet werden, sowie der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses Aufwendungen in Höhe von 0,9 Mrd. € (Vorjahr: Aufwand 0,1 Mrd. €) zu erfassen.

Volkswagen hat am 12. Juli 2019 bekanntgegeben, zusammen mit der Ford Motor Company (Ford) in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI zu investieren. Dies erfolgt zum einen durch die auf mehrere Jahre verteilte Bereitstellung von finanziellen Mitteln in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. USD und zum anderen, indem Volkswagen seine vollkonsolidierte Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) einbrachte. Darüber hinaus hat Volkswagen für einen Kaufpreis von 500 Mio. USD, zahlbar in drei gleichen Jahresraten, von Ford bestehende Anteile an Argo AI erworben. Der Vollzug der Transaktion einschließlich der Einbringung der AID erfolgte zum 1. Juni 2020. Aus der Einbringung der AID in die Argo AI zum Zeitwert ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im Sonstigen betrieblichen Ergebnis von 0,8 Mrd. €. Die Argo AI wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

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 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

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2020

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

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 1.232 Mio. € (Vorjahr: 1.357 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die auf Basis aktualisierter Wertminderungstests ermittelten außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 552 Mio. € (Vorjahr: 502 Mio. €). Die Basis zur Berechnung der außerplanmäßigen Abschreibungen bildet der Nutzungswert.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. HALBJAHR		%
	2020	2019	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	6.695	7.033	-4,8
davon: aktivierte Entwicklungskosten	2.950	2.338	26,2
Aktivierungsquote in %	44,1	33,2	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	2.224	1.827	21,7
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	5.969	6.522	-8,5

4. Ergebnis je Aktie

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

Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 1 der Satzung der Volkswagen AG steht jeder Vorzugsaktie im Verlustfall ein Vorzugsgewinnanteil von 0,11 € zu. Dieser Vorzugsgewinnanteil wäre in Folgeperioden nachzuzahlen, sofern es zu keiner Dividendenausschüttung für das laufende Geschäftsjahr kommen sollte, und ist somit bei der Ermittlung des Ergebnisses je Aktie im jeweiligen Verlustjahr zu berücksichtigen. Eine Berücksichtigung der Verteilung weiterer Gewinnanteile erfolgt gemäß § 27 Abs. 2 Ziffern 2 und 3 der Satzung der Volkswagen AG. Bei einem den Aktionären der Volkswagen AG zuzurechnenden positiven Ergebnis nach Steuern steht jeder Vorzugsaktie grundsätzlich eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		2. QUARTAL		1. HALBJAHR	
		2020	2019	2020	2019
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:					
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	-1.536	4.115	-1.019	7.168
Anteil von Minderheiten	Mio. €	-51	17	-57	24
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	122	134	239	268
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	-1.607	3.964	-1.201	6.875
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	-952	2.333	-721	4.040
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	-655	1.631	-481	2.835
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	-3,23	7,91	-2,44	13,69
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	-3,18	7,91	-2,33	13,75

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI 2020

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2020	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.06.2020
Immaterielle Vermögenswerte	66.214	3.154	340	2.609	66.419
Sachanlagen	66.152	4.648	1.316	5.744	63.741
Vermietete Vermögenswerte	48.938	10.436	5.891	4.719	48.763

6. Vorräte

Mio. €	30.06.2020	31.12.2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7.491	6.099
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.381	4.110
Fertige Erzeugnisse, Waren	28.661	30.617
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.155	5.699
Geleistete Anzahlungen	248	222
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-5	-6
	45.932	46.742

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

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.06.2020	31.12.2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.505	17.941
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	22.594	20.678
	40.100	38.620

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2020 mit 653 Mio.€ (Vorjahr: 413 Mio.€) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf finanzielle Vermögenswerte belastet.

8. Eigenkapital

Im Juni 2020 hat die Volkswagen AG über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) eine nicht besicherte, nachrangige Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 3,0 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihe hat eine unbefristete Laufzeit und wurde in zwei durch die Emittentin kündbaren Tranchen begeben. Die erste Tranche (1,5 Mrd. € mit einem Kupon von 3,500%) ist erstmals nach 5 Jahren, die zweite Tranche (1,5 Mrd. € mit einem Kupon von 3,875%) nach 9 Jahren kündbar. Nach IAS 32 ist die Hybridanleihe vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren. Das aufgenommene Kapital wurde um Kapitalbeschaffungskosten reduziert und unter Berücksichtigung von latenten Steuern in das Eigenkapital eingestellt. Die zu leistenden Zinszahlungen an die Anleihehaber werden direkt im Eigenkapital erfasst.

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

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

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2020	31.12.2019
Anleihen und Schuldverschreibungen	86.608	88.986
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12.669	15.337
Einlagengeschäft	2.344	2.395
Leasingverbindlichkeiten	5.028	5.208
Übrige Finanzschulden	1.727	1.629
	108.376	113.556

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2020	31.12.2019
Anleihen und Schuldverschreibungen	44.589	37.893
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	31.793	17.337
Einlagengeschäft	29.881	30.252
Leasingverbindlichkeiten	970	1.002
Übrige Finanzschulden	989	1.429
	108.221	87.912

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 2019 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

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

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

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

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

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

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

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2019

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2019
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	8.169	8.169
Sonstige Beteiligungen	54	–	–	–	1.848	1.902
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	288	51.404	52.581	–	35.281	86.973
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.012	3.625	3.628	916	–	5.553
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	341	341
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	17.940	17.940	–	–	17.941
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	39.936	39.936	–	18.656	58.615
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.477	10.120	10.120	619	–	12.216
Ertragsteuerforderungen	–	9	9	–	1.181	1.190
Wertpapiere	16.681	88	88	–	–	16.769
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	25.923	25.923	–	–	25.923
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	158	158	–	634	795
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	108.348	110.679	–	5.208	113.556
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	943	2.549	2.554	1.007	–	4.499
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	86.911	86.911	–	1.002	87.912
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	22.745	22.745	–	–	22.745
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	817	8.614	8.614	1.427	–	10.858
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	19	19	–	389	408
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	44	44	–	326	370

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 30. JUNI 2020

Mio. €	ZUM	ZU FORTGEFÜHRTEN		DERIVATIVE	KEINER	BILANZ-
	FAIR VALUE	ANSCHAFFUNGSKOSTEN		FINANZ-	BEWERTUNGS-	POSTEN
	BEWERTET	BEWERTET		IN SICHERUNGS-	KATEGORIE	ZUM
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	IN SICHERUNGS-	ZUGEORDNET	30.06.2020
				BEZIEHUNGEN		
	Buchwert			Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	8.000	8.000
Sonstige Beteiligungen	58	–	–	–	2.182	2.240
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	273	49.030	49.639	–	32.544	81.847
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.321	3.577	3.356	2.078	–	6.976
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	347	347
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6	17.499	17.499	–	–	17.505
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	36.269	36.269	–	18.925	55.216
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.154	11.469	11.469	1.528	–	14.151
Ertragsteuerforderungen	–	1	1	–	1.395	1.396
Wertpapiere	19.457	15	15	–	–	19.472
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	43.404	43.404	–	–	43.404
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	238	238	–	564	805
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	103.348	105.442	–	5.028	108.376
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.313	2.311	2.310	1.063	–	4.687
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	107.252	107.252	–	970	108.221
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	20.692	20.692	–	–	20.692
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.360	8.760	8.760	962	–	11.082
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	11	11	–	301	312
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	39	39	–	297	336

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 51,5 Mrd. € (Vorjahr: 53,9 Mrd. €) und einen Fair Value von 51,9 Mrd. € (Vorjahr: 55,0 Mrd. €).

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	54	43	0	11
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	288	–	–	288
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.012	–	595	417
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	–	–	1
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	–	–	22
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.477	–	1.304	173
Wertpapiere	16.681	16.681	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	–	–	3
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	943	–	425	518
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	817	–	570	247

Mio. €	30.06.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	58	30	0	28
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	273	–	–	273
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.321	–	992	329
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	6	–	–	6
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	–	–	22
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.154	–	1.007	147
Wertpapiere	19.457	19.385	72	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	–	–	3
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.313	–	517	797
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.360	–	1.064	296

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	916	–	916	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	619	–	619	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.007	–	1.007	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.427	–	1.427	–

Mio. €	30.06.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.078	–	2.078	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.528	–	1.528	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.063	–	1.063	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	962	–	962	–

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 Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle, Forderungen aus Kundenfinanzierung sowie Fahrzeugfinanzierungsprogramme gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zur Bewertung der Fahrzeugfinanzierungsprogramme wird insbesondere der entsprechende Fahrzeugpreis berücksichtigt.

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
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	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	Zur Veräußerung gehaltene finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.2020	913	765	3
Währungsänderungen	-6	-12	-
Änderung Konsolidierungskreis	0	-	-
Gesamtergebnis	-43	533	-
erfolgswirksam	-43	533	-
erfolgsneutral	-	-	-
Zugänge (Zukäufe)	9	-	-
Realisierungen	-65	-128	-
Umgliederung in Stufe 2	-5	-66	-
Stand am 30.06.2020	806	1.092	3
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-43	-533	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-43	-533	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-46	-469	-
Finanzergebnis	-	-	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-	-

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 2020 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 225 Mio. € (Vorjahr: 117 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 2020 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. Juni 2020 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2020 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 355 Mio. € (Vorjahr: 327 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2020 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 379 Mio. € (Vorjahr: 347 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. Juni 2020 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. Juni 2020 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2020 um 10% höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2020 um 10% niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. Juni 2020 um 10% besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 0,2 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10% schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 0,2 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) geringer ausgefallen.

12. Kapitalflussrechnung

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

Mio. €	30.06.2020	30.06.2019
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	43.404	25.778
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	115	–
Termingeldanlagen	–575	–2.772
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	42.944	23.006

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2020	2019
Kapitaleinzahlungen	2.984	–
Dividendenzahlungen	–397	–2.816
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–	–19
Aufnahmen von Anleihen	13.188	15.896
Tilgungen von Anleihen	–8.978	–11.530
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	15.388	–3.266
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	–520	–407
	21.666	–2.142

13. Segmentberichterstattung

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

Die Aktivitäten des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen 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 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

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2020

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

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2020	2019
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	-721	10.862
Nicht zugeordnete Bereiche	-37	-78
Konzernfinanzierung	7	-21
Konsolidierung/Holdingfunktion	-739	-1.766
Operatives Ergebnis	-1.490	8.997
Finanzergebnis	138	560
Konzernergebnis vor Steuern	-1.352	9.557

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Die Porsche SE hält die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG.

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

Mio. €	ERBRACHT E LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	1. HALBJAHR		1. HALBJAHR	
	2020	2019	2020	2019
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	2	0	1
Aufsichtsräte	3	1	0	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	494	816	558	837
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	7.136	7.678	196	314
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	76	84	466	469
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	7	3	2

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.06.2020		31.12.2019	
	30.06.2020	31.12.2019	30.06.2020	31.12.2019
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	4	0	0
Aufsichtsräte	1	0	160	170
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.386	1.497	1.215	1.667
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	12.385	12.953	2.391	2.683
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	403	326	1.104	1.063
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	1	0

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 1.503 Mio.€ (Vorjahr: 1.138 Mio.€) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 7.496 Mio.€ (31. Dezember 2019: 8.290 Mio.€) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.438 Mio.€ (31. Dezember 2019: 4.375 Mio.€). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 896 Mio.€ (31. Dezember 2019: 938 Mio.€) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 202 Mio.€ (31. Dezember 2019: 188 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 347 Mio.€ (31. Dezember 2019: 322 Mio.€).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 166 Mio.€ (Vorjahr: 57 Mio.€) wertberichtigt. Im ersten Halbjahr 2020 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 105 Mio.€ (Vorjahr: 15 Mio.€) an.

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten sechs Monaten Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 73 Mio.€ (Vorjahr: 128 Mio.€) getätigt.

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

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

Das Landgericht Braunschweig hat im Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselthematik die Nebenbeteiligung der Volkswagen AG angeordnet. Im Mai 2020 ist dieses Verfahren im Hinblick auf den amtierenden Vorstandsvorsitzenden und ein ehemaliges Mitglied (heutiger Aufsichtsratsvorsitzender) des Vorstands der Volkswagen AG gegen Zahlung einer Geldauflage in Höhe von jeweils 4,5 Mio. € – und insoweit auch gegen die Volkswagen AG als Nebenbeteiligte – durch das Landgericht Braunschweig endgültig eingestellt worden. Das Landgericht Braunschweig hat nunmehr über die Zulassung der weiter anhängigen Anklage gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG beziehungsweise das insoweit noch anhängige Verfahren gegen die Volkswagen AG zu entscheiden.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In Australien hat das Gericht im April 2020 den in den Sammelklagen zwischen den Parteien geschlossenen Vergleich genehmigt.

Die Volkswagen AG und der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach wird die Volkswagen AG Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anbieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt 830 Mio. €. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. hat am 30. April 2020 die Musterfeststellungsklage zurückgenommen. Volkswagen hat mit rund 240 Tsd. Kunden individuelle Vergleiche mit einem Gesamtvolumen von rund 760 Mio. € geschlossen.

Im April 2020 entschied der High Court in England und Wales in der Group Litigation, dass es sich bei der Umschaltlogik des EA 189-Motors um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele und sieht sich diesbezüglich auch an die Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes gebunden. Die Volkswagen AG teilt die Rechtsauffassung des High Court zu diesen Vorfragen nicht und hat Rechtsmittel gegen die Entscheidung eingelegt. Die Frage der Haftung der Volkswagen AG war nicht Gegenstand dieser Entscheidung und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert.

Im April 2020 wurde der Volkswagen AG eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher durch die Diesel Emissions Justice Foundation gestellt. Nach einer am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen Gesetzesänderung in den Niederlanden können sich auch Verbraucher innerhalb der Europäischen Union der Sammelklage im Rahmen einer Opt-In-Option anschließen. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

In Deutschland erging im Mai 2020 erstmalig eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) zu einer produktbezogenen Einzelklage im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Der BGH entschied, dass dem Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs des Motorentyps EA 189 ein Schadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Er kann die Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises verlangen, muss sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Mit dem Urteil wurde für einen Großteil der rund 65 Tsd. in Deutschland noch anhängigen Einzelklagen Klarheit darüber geschaffen, wie der BGH die wesentlichen Grundfragen in den Dieselverfahren beurteilt. Im Rahmen von zwei mündlichen Verhandlungen im Juli 2020 hat der BGH zu erkennen gegeben, dass er geneigt sei, einen Anspruch der Fahrzeugkäufer auf Deliktzinsen zu verneinen.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Mit Beschlüssen aus März 2019 hatte das Oberlandesgericht (OLG) Stuttgart die Durchführung weiterer Kapitalanleger-Musterverfahren abgelehnt. Darunter befindet sich auch ein Musterverfahren gegen die Porsche SE und die Volkswagen AG wegen angeblicher Ad-hoc-Pflichtverletzungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Klägerseite hat gegen die Ablehnung dieses Musterverfahrens durch das OLG Stuttgart Rechtsbeschwerde zum BGH erhoben. Der BGH hat die Sache im Juni 2020 zur erneuten Entscheidung über die Bestimmung eines Musterklägers an das OLG Stuttgart zurückverwiesen.

4. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2020 hat das Gericht des Bundesstaats Montana (Montana State Court) einen Teil der vom Attorney General des Bundesstaats Montana geltend gemachten umweltrechtlichen Forderungen abgewiesen, die Klage aber hinsichtlich anderer Forderungen zugelassen. Volkswagen hat die Überprüfung dieser Entscheidung durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaats Montana (Montana Supreme Court) beantragt. Im März 2020 hat der Oberste Gerichtshof des Bundesstaates Ohio (Ohio Supreme Court) auf Antrag von Volkswagen das Rechtsmittelverfahren gegen eine Entscheidung des Instanzgerichts zu verbleibenden Forderungen des Bundesstaates Ohio zugelassen. Im Juni 2020 hat das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) unter teilweiser Aufhebung der instanzgerichtlichen Klageabweisung entschieden, dass über bestimmte Forderungen der US-Verwaltungsbezirke Hillsborough County, Florida, und Salt Lake County, Utah, weiter zu verhandeln sei.

Im Mai 2020 wurde das in den Vereinigten Staaten laufende Vergleichsprogramm für Fahrzeuge mit 3.0 l TDI-Motoren der Generation 2 beendet.

In der auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat im Juni 2020 ein Gericht der Provinz Quebec entschieden, dass in dem aktuellen Verfahrensstadium ein Antrag auf Klageabweisung durch Volkswagen zulässig ist. Volkswagen hat den Antrag im Juli 2020 formwirksam angekündigt.

5. Weitere Verfahren

Im April 2020 hat das OLG Celle durch Beschluss entschieden, einen anderen als den ursprünglich bestellten Sonderprüfer zu bestellen. Diese Entscheidung des OLG Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat auch gegen diese Entscheidung wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben und die Verbindung mit der ersten Verfassungsbeschwerde gegen den Beschluss auf Einsetzung des Sonderprüfers angeregt. Die Verfassungsbeschwerde hat jedoch keine aufschiebende Wirkung.

WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Der Risikobetrag im Steuerverfahren der brasilianischen Finanzverwaltung gegen MAN Latin America beträgt unverändert 3,1 Mrd. BRL. Lediglich aufgrund von Währungsschwankungen ergibt sich durch die Umrechnung ein von 0,7 auf 0,5 Mrd. € reduziertes Risiko, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Im Zusammenhang mit dem Sachverhalt, der im Grundsatz auch dem im April 2019 eingeleiteten kartellrechtlichen Verfahren der Europäischen Kommission gegen die Volkswagen AG sowie die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zugrunde liegt, hat die südkoreanische Wettbewerbsbehörde im Mai 2020 die Niederlassungen der Audi Volkswagen Südkorea und Porsche Südkorea durchsucht und Auskunftersuchen an die Volkswagen AG, AUDI AG und Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gerichtet. In der gleichen Angelegenheit hat zudem die türkische Wettbewerbsbehörde im Juli 2020 ein Verfahren eröffnet.

Im März 2020 hat der US District Court des Northern District von Kalifornien zwei angepasste Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich 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 durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Das Gericht gewährte den Klägern die Möglichkeit, ihre Klagen hinsichtlich eines begrenzten Teils der ursprünglichen klägerischen Forderungen zu überarbeiten. Im Juni 2020 haben die Kläger einen zweiten Satz überarbeiteter Klageschriften eingereicht.

Im Februar 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien einen Sammelklagevergleich zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98 Tsd. Fahrzeuge mit Automatikgetriebe der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley endgültig genehmigt.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2020 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2019 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.

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

16. Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher produktbezogener Umfänge und Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik bei gegenläufigen Währungseffekten im Vergleich zum Konzernabschluss 2019 um 0,5 Mrd. € auf 9,4 Mrd. € erhöht.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen in Höhe von 21,9 Mrd. € sind im Vergleich zum Konzernabschluss 2019 angestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Zahlungsverpflichtungen aus zukünftigen Beteiligungserwerben zurückzuführen.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Nach dem Schluss der ersten sechs Monate des Jahres 2020 hat es keine weiteren Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

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, 29. Juli 2020

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung, verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung, sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar 2020 bis 30. Juni 2020, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und des Konzern-Zwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Ohne diese Schlussfolgerung einzuschränken, verweisen wir auf die vom Vorstand im Abschnitt "Wesentliche Ereignisse" im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses und im Abschnitt "Prognose-, Risiko- und Chancenbericht" des Konzern-Zwischenlageberichts dargestellten aktualisierten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik, in denen die gegen den Volkswagen Konzern erhobenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche erläutert werden und in denen auf die im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 sowie die im Konzernlagebericht 2019 dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen verwiesen wird. Auf der Grundlage der dort dargestellten und diesem Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht zugrundeliegenden bisherigen Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung der Dieseldiagnostik gibt es insbesondere unverändert keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Die im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2020 gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken basieren auf diesen Ergebnissen und dem dort dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der dort dargestellten Risiken anders ausfallen kann.

Hannover, 29. Juli 2020

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Hybridanleihe

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

Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)

In der Entwicklung befindliches Baukastensystem für die Herstellung von Elektroautos. Der MEB legt die Parameter für Achsen, Antriebe, Hochvolt-Batterien, Radstände und Gewichtsverhältnisse fest, damit ein Fahrzeug optimal die Anforderungen der Elektromobilität erfüllt. Im Jahr 2020 soll das erste Fahrzeug auf Basis des MEB in Serie gefertigt werden.

Plug-in-Hybrid

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

Testverfahren

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 die Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) sukzessive abgelöst. Diese gilt seit Herbst 2017 für neue Fahrzeugtypen und seit Herbst 2018 für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus ist, CO₂-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist auch die Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmesstechnik zusätzlich auch im realen Straßenverkehr überprüft werden.

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 von Umsatzerlösen.

Sachinvestitionsquote

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

Umsatzrendite vor Steuern

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

Impressum

HERAUSGEBER

Volkswagen AG
Konzernfinanzpublizität
Brieffach 1848-2
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. September 2020
Hauptversammlung der Volkswagen AG

29. Oktober 2020
Zwischenbericht Januar – September 2020

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

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

www.volkswagenag.com