

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



Jahrespressekonferenz

17. März 2020 | Wolfsburg

Reden

Es gilt das gesprochene Wort

1. Dr. Herbert Diess

Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG

2. Frank Witter

Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG

Geschäftsbereich Finanzen und IT

DISCLAIMER

The following presentations contain forward-looking statements and information on the business development of the Volkswagen Group. These statements may be spoken or written and can be recognized by terms such as "expects", "anticipates", "intends", "plans", "believes", "seeks", "estimates", "will" or words with similar meaning. These statements are based on assumptions, which we have made on the basis of the information available to us and which we consider to be realistic at the time of going to press. These assumptions relate in particular to the development of the economies of individual countries and markets, the regulatory framework and the development of the automotive industry. Therefore the estimates given involve a degree of risk, and the actual developments may differ from those forecast. The Volkswagen Group currently faces additional risks and uncertainty related to pending claims and investigations in a number of jurisdictions in connection with findings of irregularities relating to exhaust emissions from diesel engines in certain Volkswagen Group vehicles. The degree to which the Volkswagen Group may be negatively affected by these ongoing claims and investigations remains uncertain.

The recent outbreak of COVID-19 (commonly referred to as coronavirus) has negatively impacted and may continue to impact economic and social conditions in some of Volkswagen's primary markets, including China and Europe, as public, private, and government entities implement containment and quarantine measures. The continued spread of COVID-19 may cause shortages of necessary materials and parts from suppliers directly or indirectly affected by the outbreak and may cause operational disruptions and interruptions at Volkswagen's production facilities, leading to significant production downtimes

A negative impact relating to ongoing claims or investigations, the continuation of COVID-19 may result in an unexpected fall in demand or economic stagnation in our key sales markets, such as in Western Europe (and especially Germany) or in the USA, Brazil or China, and trade disputes among major trading partners will have a corresponding impact on the development of our business. The same applies in the event of a significant shift in current exchange rates in particular relative to the US dollar, sterling, yen, Brazilian real, Chinese renminbi and Czech koruna. If any of these or other risks occur, or if the assumptions underlying any of these statements prove incorrect, the actual results may significantly differ from those expressed or implied by such statements.

We do not update forward-looking statements retrospectively. Such statements are valid on the date of publication and can be superseded. This information does not constitute an offer to exchange or sell or an offer to exchange or buy any securities.

Dr. Herbert Diess
Rede anlässlich der
Jahrespressekonferenz am 17. März 2020
- Teil I -

Sehr geehrte Damen und Herren,

auch ich begrüße Sie zu dieser Jahrespressekonferenz der Volkswagen AG, die angesichts der Corona Pandemie unter besonderen Vorzeichen stattfindet. Am wichtigsten ist es in dieser Situation, die Gesundheit und Sicherheit unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie deren Familien sicherzustellen. Oberstes Ziel ist es, die Ausbreitung des Corona Virus so stark wie möglich zu verlangsamen. Dafür haben wir auch bei Volkswagen vielfältige Maßnahmen beschlossen.

Angesichts der sich aktuell deutlich verschlechterten Absatzlage und der sich abzeichnenden Unsicherheit bei der Teileversorgung unserer Werke wird es an den

Standorten unserer Marken unmittelbar auch zu Produktionsunterbrechungen kommen.

Für unsere spanischen Werke, Setubal in Portugal, Bratislava in der Slowakei und die Standorte von Lamborghini und Ducati in Italien gilt das bereits für diese Woche. Die meisten anderen deutschen und europäischen Werke des Konzerns bereiten sich auf eine Produktionsunterbrechung voraussichtlich für zwei Wochen vor. Detaillierte Informationen über die Fahrweise der Werke werden zeitnah von den einzelnen Marken kommuniziert.

In China ist dagegen die Produktion bis auf die Werke in Changsha und Urumqi wieder aufgenommen worden.

Soweit zu den Auswirkungen des Corona Virus auf unser Produktionsnetzwerk.

Wir halten es gleichzeitig für wichtig, Sie wie geplant über die Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns im vergangenen Geschäftsjahres zu informieren und Ihnen einen Überblick über die aktuelle Lage zu geben.

VOLKSWAGEN
AKTIONSGESellschaft

DER MARKT SCHRUMPT – VOLKSWAGEN WÄCHST. EIN STARKES GESCHÄFTSJAHR 2019

CNN BUSINESS
DAVOS 2020
The recession in global car sales shows no sign of ending
Analysis by Charles Healy, CNN Business
Updated 10:23 GMT (02:23 HKT) January 20, 2020

NIKKEI ASIAN REVIEW
VW set to keep global top spot on strong China sales
German automaker posts gains in a sagging auto market
KOREI FOREIGN NEWS STAFF WRITER
JANUARY 16, 2020 04:21 JST

Handelsblatt
VW demonstriert Stärke – Gewinn legt deutlich zu
Volkswagen profitiert vom SUV-Boom und kann Umsatz und Gewinn im dritten Quartal deutlich steigern. Nur ein Ziel muss der Konzern kassieren.

FINANCIAL TIMES
Decline of motor industry drives global economic slowdown

The Washington Post
Volkswagen reports record sales of 10.97 million vehicles for 2019 on strong results in European home market.

ID.3: Das Fahrzeug wird in Europa noch nicht zum Verkauf angeboten.

2019 war für den Volkswagen Konzern ein sehr erfolgreiches Jahr. Wir waren 2019 operativ stark und haben wichtige Weichen gestellt.

Der Weltmarkt für Automobile ist um vier Prozent geschrumpft - erstmals seit der Wirtschaftskrise 2010, auf unter 80 Millionen Einheiten.

Der Volkswagen Konzern konnte den Umsatz steigern und deutlich Marktanteile gewinnen.

Volkswagen hat operativ so viel Ertrag erwirtschaftet wie nie zu vor.

Und Volkswagen investiert so viel in die Zukunft wie niemals zuvor.



Alle 670.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter unseres Unternehmens können stolz sein auf das Erreichte. Danke dafür, für Ihren großen Einsatz und das außerordentliche Engagement für Ihr Unternehmen.

Der Umsatz stieg mit 7,1 Prozent stärker als die Auslieferungen mit 1,3 Prozent.

Wir verkauften besser ausgestattete, ertragsstärkere Automobile zu höheren Preisen.
Wir konnten die Qualität unseres Geschäfts deutlich verbessern.

Das operative Ergebnis erreichte 19,3 Milliarden Euro vor Sondereinflüssen.

Die operative Umsatzrendite lag mit 7,6 Prozent leicht oberhalb unseres Zielkorridors.

Der Netto-Cash-Flow erreichte 10,8 Milliarden Euro - deutlich höher als noch 2018 mit minus 0,3 Milliarden Euro. Wir verfügen damit über ausreichend Liquidität und Substanz, um unsere ambitionierten Zukunftspläne entschlossen voranzutreiben.



Meine Damen und Herren,

die meisten unserer Marken, Regionen und Geschäftseinheiten haben 2019 zum Teil substantielle Fortschritte bei ihrer operativen Performance erzielt.

Absolut hat die Marke Volkswagen das Ergebnis am deutlichsten gesteigert – trotz enorm hoher Zukunftsaufwendungen vor allem für unsere E-Offensive und dem Modellwechsel beim Golf.



Bentley schrieb erstmals nach zwei verlustreichen Jahren wieder schwarze Zahlen. Ein straffes Effizienzprogramm und ein gesteigerter Absatz durch den neuen Continental GT haben zum Turnaround beigetragen.

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES – EINE STARKE SÄULE DES UNTERNEHMENSERFOLGS



Auch VW Financial Services konnte deutlich zur Ergebnisverbesserung beitragen. Sowohl bei den Finanzierungs- und Leasingverträgen als auch bei Service und Versicherungen kamen wir voran.

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

DIE NEUE TRUCK-GENERATION FESTIGT SCANIAs REPUTATION ALS EIN FÜHRENDER INNOVATIVER LKW-HERSTELLER



Scania konnte Ergebnis und Rendite nochmals verbessern. Die neue Generation schwerer Lkw ist erfolgreich gestartet. Scania festigt damit seine Reputation als innovativster und renditestärkster LKW-Hersteller. Vor allem durch die neue Motorengeneration emittieren die neuen Trucks 6 bis 7 Prozent weniger CO2.



Der neue Antriebsstrang wird jetzt auch von MAN in seinen Fahrzeugen eingesetzt. Der neue MAN TGX feierte vor wenigen Wochen seine Weltpremiere.

Der erste große Schritt, die Synergien zwischen beiden Lkw-Marken auszuschöpfen, wird damit umgesetzt. Der Antriebsstrang steht für mehr als ein Drittel der Kosten und Einmalaufwände im LKW-Geschäft.

Einen entscheidenden Schritt in die Zukunft hat TRATON 2019 mit dem Börsengang getan – eine wesentliche Voraussetzung für die Umsetzung der Global Champion Strategie, an der Andreas Renschler und sein Team konsequent arbeiten. Als nächsten Schritt hat TRATON ein Übernahmeangebot für den US-Hersteller Navistar abgegeben. Die USA sind der weltweit profitabelste Markt für schwere Nutzfahrzeuge.

SKODA – EIN LEISTUNGSTRÄGER DES KONZERNS



Skoda hat nicht nur seinen Ergebnisbeitrag verbessert, sondern weitere Konzernaufgaben übernommen, zum Beispiel die Gesamtverantwortung in Indien. Dort produziert und vertreibt Skoda zukünftig marktspezifische neue MQB-Modelle der eigenen Marke sowie der Marke Volkswagen.

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

SEAT IST ZUNEHMEND IN HÖHEREN PREISSEGMENTEN ERFOLGREICH



CUPRA Ateca Limited Edition 2.0 TSI 4Drive 221 kW (300 PS): Kraftstoffverbrauch Benzin, kombiniert: 7,4 l/100km; CO₂-Emissionen, kombiniert: 168 g/km; CO₂-Effizienzklasse: D*

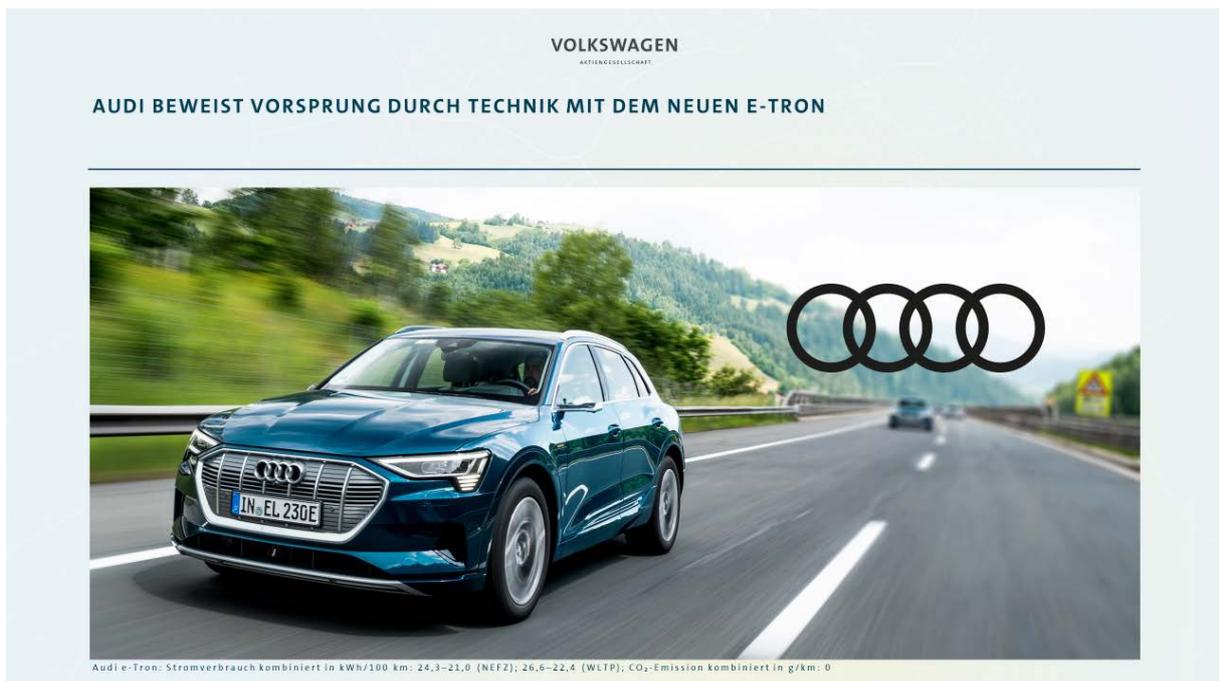
Seat konnte mit der sportlichen Submarke Cupra und neuen Modellen wie dem Tarraco in höhere Preissegmente vorstoßen und neue Kundengruppen ansprechen.

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

PORSCHE BLEIBT RENDITEMEISTER UND ELEKTRISIERT MIT DEM TAYCAN



Auch Porsche konnte das Ergebnis weiter steigern und bleibt mit über 16 Prozent Renditemeister der Gruppe. Mit dem neuen Taycan zeigt Porsche das ganze Leistungspotenzial, das in der Elektrifizierung steckt: Von 0 auf 100 in 2,8 Sekunden. Das Fahrzeug kommt bei den Kunden hervorragend an. Bereits mehr als 15.000 Kunden haben ihren Kaufvertrag unterschrieben.



Audi hat sich in einer besonders herausfordernden Situation gut behauptet. Der neue Audi e-tron wurde erfolgreich eingeführt. Mit „audi.zukunft“ hat Audi ein Effizienzprogramm vereinbart und aufgelegt, das die Wettbewerbsfähigkeit deutlich steigern wird.

Die personelle Neuaufstellung des Vorstands bei Audi rund um Markus Duesmann schließen wir in den nächsten Monaten ab. Heute möchte ich noch einmal Bram Schot für seinen Einsatz in bewegten Zeiten danken. Das Programm „audi.zukunft“ ist sein großer Verdienst. Professionell und souverän hat er Audi bis zur Übergabe an Markus Duesmann geführt.

COMEBACK IN SÜDAMERIKA MIT EMOTIONALEN NEUEN MODELLEN WIE DEM VOLKSWAGEN NIVUS



Das Fahrzeug wird in Europa nicht zum Verkauf angeboten

Meine Damen und Herren,

in allen Regionen arbeiten wir intensiv an der Erneuerung und Überarbeitung unserer Modellpalette. Den Erfolg sehen wir in Südamerika mit den neuen Modellen auf Basis unserer MQB-Plattform. Modelle wie der Polo, die kompakte Limousine Virtus und der T-Cross gewinnen hier Marktanteile zurück.

Im Herbst schrieb Volkswagen in Südamerika nach umfassender Restrukturierung und hohen Vorleistungen zum ersten Mal wieder schwarze Zahlen. Weitere emotionale Modelle auf MQB-Basis wie der Nivus folgen 2020 und 21 und werden zusätzliches Wachstum generieren.

BREAK-EVEN IN SICHT: NEUE SUV-MODELLE ÜBERZEUGEN US-KUNDEN



Das Fahrzeug wird in Europa nicht zum Verkauf angeboten

In Nordamerika erzielten wir 15 Prozent Umsatzwachstum. Scott Keogh und seine Mannschaft wollen dieses Jahr Break-Even erreichen.

Gerade der VW Atlas und der VW Tiguan Allspace entsprechen dem Geschmack unserer amerikanischen Kunden. Die Hälfte unserer US-Kunden in der Marke Volkswagen entscheiden sich bereits für ein SUV.

Zwei weitere SUV sind 2020 und 2021 geplant, darunter der Atlas Cross Sport.

Die Vorbereitungen für den ID.4, unser erstes vollelektrisches SUV, laufen auf Hochtouren. Produziert werden soll das Fahrzeug ab 2022 auch in unserem US-Werk in Chattanooga. Zudem soll dort eine Batteriezellfertigung angesiedelt werden.

Deutliche Fortschritte hat im vergangenen Jahr das Schnellladenetzenwerk Electrify America gemacht. Mit insgesamt über 400 Ladestationen sind wir bereits die Nummer 2 hinter Tesla und damit gut vorbereitet für unsere US-E-Offensive.

SKODA UND VOLKSWAGEN GEWINNEN MARKTANTEILE IN RUSSLAND



Für die Region Russland hat Skoda wie in Indien die Gesamtverantwortung übernommen. In dem erfahrungsgemäß volatilen russischen Markt sind wir seit 2018 in der Gewinnzone. Sowohl VW als auch Skoda gewinnen Marktanteile. Zwei neue Einstiegsmodelle und weitere SUVs beider Marken sind in Vorbereitung.

EIN START NACH MAß: JETTA ALS JUNGE NEUE EINSTIEGSMARKE IN CHINA



Der chinesische Markt ist erstmals seit 20 Jahren geschrumpft – um 6,5 Prozent. Der Volkswagen Konzern konnte um 0,6 Prozent bei den Auslieferungen zulegen und seinen Marktanteil um 1,4 Prozentpunkte ausbauen – auf mittlerweile 20 Prozent. Das höchste Marktanteilswachstum im Konzern weltweit.

Zu einem Ergebnis knapp unter dem Vorjahr kann man unserer China-Organisation unter Stephan Wöllenstein und unseren Joint-Venture Partnern gratulieren.

Besonders freue ich mich über die Einführung unserer jungen neuen Marke Jetta in China. Mit den für chinesische Kunden optimierten Modellen von Jetta treten wir nun im Preissegment der lokalen chinesischen Hersteller an. Vier von fünf Kunden kaufen in diesem Segment erstmals ein Automobil.

Die Wettbewerbsfähigkeit konnten wir durch intensive Kostenarbeit, geringe Komplexität und neue Vertriebskonzepte erreichen. Ein Start nach Maß.



Meine Damen und Herren,

starke Marken, herausragende Produkte und eine leistungsfähige weltweite Vertriebsorganisation sind die Basis unseres Geschäfts. Der Erfolg, den wir auch 2019 gesehen haben, hängt entscheidend von der Attraktivität und Qualität unseres Produktportfolios ab.

Mit der weiterentwickelten MQB-Plattform der zweiten Generation wollen wir diesen Kurs fortsetzen. Eröffnet wird das neue Produktprogramm durch den Golf der 8. Generation.

Der neue Golf überzeugt die deutsche wie die internationale Fachpresse und läutet die nächste Runde beim MQB ein: deutlich weniger Emissionen, Benchmark beim Verbrauch, deutlich sicherer, deutlich digitaler.

Er überzeugt mit einem ganzen Spektrum neuer, zum Teil deutlich verbesserter Antriebsstränge: die neuesten Diesel-Antriebe, verschiedene Leistungsstufen neuer Benzinmotoren, ein CNG-Modell, Mild-Hybridisierung, zwei Plug-In-Hybrid-Modelle, ein neuer GTI in drei Leistungsstufen.

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

NEXT GENERATION MQB: DER NEUE SEAT LEON



In 2020 folgen die wichtigen Schwestermodelle des Golf: Der neue Seat Leon und Cupra Leon.

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

NEXT GENERATION MQB: DER NEUE SKODA OCTAVIA



Der Skoda Octavia in der vierten Generation als Limousine und Kombi.

VOLKSWAGEN
AKTIONSGESellschaft

NEXT GENERATION MQB: DER NEUE AUDI A3



Und in der Premium-Liga der neue Audi A3, zunächst als Sportback, später als Limousine.

Kernfahrzeuge der jeweiligen Marken - hoch attraktiv und gut differenziert.

VOLKSWAGEN
AKTIONSGESellschaft

DAS AUTO DER ZUKUNFT FÄHRT ELEKTRISCH



Audi e-Tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 24,3–21,0 (NEFZ); 26,6–22,4 (WLTP); CO₂-Emission kombiniert in g/km: 0

Audi arbeitet daran, sein Markenversprechen „Vorsprung durch Technik“ neu zu beleben. Erfolgreiche Modelle waren 2019 besonders die kompakten SUV Q2 und Q3 sowie der Audi Q8 und der RS6 als leistungsstärkste Variante des A6 (Audi RS6: Kraftstoffverbrauch kombiniert in l/100 km: 11,7-11,5; CO2-Emissionen kombiniert in g/km: 268-263).

Ein Audi-Modell, das für den gesamten Konzern von hoher Bedeutung ist, ist der e-tron. Mit dem e-tron trifft Audi Kundengeschmack bei der E-Mobilität im Premiumbereich. Seit Ende 2018 haben wir 32.000 Fahrzeuge verkauft.

In Deutschland und Norwegen als derzeit größtem E-Markt ist der e-tron zu Jahresbeginn 2020 bereits das meistverkaufte Elektrofahrzeug im Premiumsegment - vor Tesla.



Und auch das sportlichste E-Auto kommt aus dem Volkswagen Konzern: Der neue Porsche Taycan.

Die Zukunft des Autos ist elektrisch.

Wir führen die E-Mobilität vom Premium-Segment ausgehend ein.

Das ist der wirtschaftlichste Weg.



Dieses Jahr wollen wir mit dem ID.3 und dem ID.4 – erstmals auf Basis unseres MEB - und weiteren Modellen der Marke Skoda, SEAT und Volkswagen ins Volumensegment vorstoßen. Damit machen wir einen großen Schritt auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität für alle.



Meine Damen und Herren,

mit der Strategie Together 2025+ und den Programmen zur Ergebnisverbesserung unserer Marken bereiten wir uns auf die Herausforderungen unserer Industrie vor.

Im Jahr 2019 konnten wir zahlreiche wichtige Weichenstellungen vornehmen.

Die Volkswagen Konzern Komponente ist seit Januar 2019 eine eigenständige Geschäftseinheit. Mit rund 35 Milliarden Euro Umsatz und rund 75.000 Mitarbeitern zählt die Volkswagen Komponente zu den größten Zulieferern weltweit.

Sie ist ein Zulieferer im Wandel. In keinem anderen Bereich ist der Umbruch des Konzerns größer. Die Transformation vom Verbrenner zum E-Antrieb findet vor allem hier statt.

Wesentliche Zukunftsaufgaben konnten an den großen deutschen Komponentenstandorten angesiedelt werden. In Salzgitter werden sowohl E-Motoren-Komponenten als auch Batteriezellen gefertigt. In Braunschweig werden

Batteriesysteme produziert. Aus Kassel wird der komplette E-Antrieb für Fahrzeugwerke geliefert.

Der Unternehmensteil Komponente entwickelt künftig in Kooperation mit dem schwedischen Unternehmen Northvolt auch selbst Batteriezellen.

Damit stellen wir sicher, dass wir das Tempo der technologischen Entwicklung selbst mitbestimmen können.

Die Konzern Komponente erschließt zudem neue Geschäftsfelder wie zum Beispiel die Herstellung und den Vertrieb transportabler Ladestationen und Pufferspeicher. Sie verantwortet auch die Zweitverwendung der Batterie nach dem Einsatz im Auto und damit letztlich den gesamten Rohstoffkreislauf der wertvollen Batteriematerialien.

Zur End-to-End Verantwortung für die Batterie gehört auch das Recycling. Wir wollen Batterie und Rohstoffe über den gesamten Lebenszyklus nicht aus der Hand geben. Eine Pilot-Recyclinganlage entsteht dieses Jahr am Komponentenstandort Salzgitter.

Darüber hinaus bereinigt die Komponente konsequent ihr Produktportfolio um nicht wettbewerbsfähige Produkte.

EIN WICHTIGER SCHRITT: KOOPERATION VON VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE UND FORD



VW Nutzfahrzeuge hat mit der Ford-Kooperation einen großen strategischen Schritt getan. Der Nachfolger des Amarok wird eines der ersten Ergebnisse dieser Zusammenarbeit.

DER ANTRIEB FÜR NEUE MOBILITÄTSLÖSUNGEN: DER ID.BUZZ



Das Fahrzeug ist eine Studie

Zudem haben wir die Entscheidung getroffen, das Kompetenzzentrum für Autonomes Fahren unter Leitung von Alexander Hitzinger bei den leichten Nutzfahrzeugen zu integrieren. Basierend auf dem ID.Buzz werden autonome und teilautonome Mobilitätslösungen für Personen- und Gütertransporte entstehen.

Unsere geplante Beteiligung an Argo AI, bei der wir im ersten Halbjahr 2020 mit dem Closing rechnen, wird Synergien auf diesem sehr ressourcenintensiven Entwicklungsfeld im Wettrennen um die ersten autonomen Fahrzeugflotten sichern.



Meine Damen und Herren,

weil wir die Schlagkraft, die Agilität und Flexibilität des gesamten Konzerns erhöhen wollen, werden wir an vielen Stellen die Strukturen und Komplexität des Unternehmens vereinfachen.

Wir tun das, damit wir uns voll und ganz auf den laufenden Wandel in der Automobilindustrie und bei den Nutzfahrzeugen konzentrieren können.

Für Unternehmensteile, die nicht zur Kernkompetenz zählen, suchen wir konsequent neue Eigentümer. Das ist sinnvoll für Volkswagen und besser für die strategische Weiterentwicklung dieser Einheiten - und letztlich auch für die Sicherheit und Zukunftsfähigkeit der Arbeitsplätze.

Deshalb wollen wir unsere Mehrheitsbeteiligung an Renk verkaufen. Wir erwarten das Closing der Transaktion voraussichtlich im zweiten Halbjahr 2020. Und auch für MAN Energy Solutions suchen wir weiter nach einer sinnvollen industriellen Lösung.

Zudem haben wir 2019 Entscheidungen getroffen, um unsere Governance zu verbessern und den Verwaltungsaufwand zu reduzieren.

Meine Damen und Herren,

Zur Bilanz 2019 gehört auch die weitere Aufarbeitung der Dieselkrise. Wir konnten unter anderem in Verfahren in Kanada, Chile und Australien Einigungen erzielen.

Auch in Deutschland konnten wir vor Kurzem im Rahmen der Musterfeststellungsklage einen Vergleich mit dem VZBV schließen – und damit auch die deutsche Gerichtsbarkeit von vielen Einzelklagen entlasten.

Auch konnte im vergangenen Jahr das Ordnungswidrigkeiten-Verfahren der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die Porsche AG mit der Zahlung des ergangenen Bußgeldbescheids abgeschlossen werden.

Von den Dieselfahrzeugen mit Motoren des Typs EA189 ist die technische Maßnahme in Deutschland bereits bei mehr als 99 Prozent umgesetzt.

Weltweit ist die Umsetzung bei mehr als 7,5 Millionen Fahrzeugen erfolgt. Darüber hinaus hat sich Volkswagen verpflichtet, für rund 1,5 Millionen weitere Diesel-Fahrzeuge in Deutschland freiwillige Software-Updates anzubieten, um die NOX-Emissionen um durchschnittlich 20 bis 30 Prozent zu reduzieren.

Bei der Aufarbeitung der Dieselkrise unterstützt uns seit bald drei Jahren der US-Monitor Larry Thompson mit seinem Team. Insgesamt gehören dazu fast 200 Mitarbeiter.

Dank deren Arbeit haben wir wirklich tiefgehende Veränderungen in unseren Strukturen und Prozessen verankert. Sie reichen vom anonymen Hinweisgebersystem und eine Stärkung der unabhängigen Revision bis zur Rückforderung bei der Management-Vergütung im Falle von Compliance-Verstößen.

Volkswagen ist durch das Monitorship zu einem besseren, transparenteren und verantwortungsvolleren Unternehmen geworden und wird auch in Zukunft nicht nachlassen, die eingeleiteten Verbesserungen rund um Prozesse, Kultur und Verantwortung voranzutreiben.

Meine Damen und Herren,

2019 war ein erfolgreiches Jahr für Volkswagen. Ein Jahr, in dem wir wichtige strategische Weichenstellungen vorgenommen haben.

Herzlichen Dank.

Frank Witter
Rede anlässlich der
Jahrespressekonferenz am 17. März 2020
- Teil II -

Meine Damen und Herren,

auch ich freue mich, Sie heute zu unserer Jahrespressekonferenz begrüßen zu dürfen. Die Eckdaten zu unserem Jahresabschluss 2019 haben wir ja bereits Ende Februar bekannt gegeben.

Heute haben wir nun auch den Geschäftsbericht veröffentlicht. Ich darf Ihnen nun unsere Geschäftszahlen im Detail erläutern.



Der Volkswagen Konzern hat 2019 seinen Kurs gehalten.
Wir haben das Geschäftsjahr sehr solide abgeschlossen.

Und das trotz eines Umfelds, das von zahlreichen Herausforderungen geprägt war. Zu nennen sind hier insbesondere handelspolitische Spannungen, intensiver Wettbewerb, die Abkühlung des chinesischen Marktes sowie der grundlegende technologische Wandel der Branche.

Die Umsatzerlöse des Konzerns lagen mit 252,6 Mrd. Euro um 7,1 % über dem Vorjahr und sogar noch über unseren Erwartungen.

Für diese Entwicklung waren einige wesentliche Treiber verantwortlich:

Als positive Einflüsse lassen sich Mixeffekte, höhere Absatzvolumina sowie das Geschäftswachstum im Bereich Konzernbereich Finanzdienstleistungen nennen.

Ein Faktor, der sich in Summe negativ auswirkte, waren die Wechselkurse.



Das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag mit 19,3 Mrd. Euro um 2,2 Mrd. Euro über dem Vorjahr. Das entspricht einer Verbesserung von 13 %.

Die operative Rendite vor Sondereinflüssen lag mit 7,6 % über dem Vorjahr, trotz des schwierigen Umfelds. Damit lag sie über dem prognostizierten Korridor für 2019 von 6,5 % bis 7,5 %.

Es ist und bleibt unser Anspruch, unsere Strategie 2025+ umzusetzen und die Milestones zu erreichen.

Lassen Sie uns nun einen Blick auf die wesentlichen Entwicklungen beim operativen Ergebnis vor Sondereinflüssen werfen.

Im Konzernbereich Pkw haben wir eine Steigerung um 1,0 Mrd. Euro gegenüber dem Vorjahr erzielt.

Positiv wirkten sich Volumen, Mix und Preise aus (+ 3,7 Mrd. Euro). Zudem haben wir uns bei den Produktkosten verbessert (+ 0,6 Mrd. Euro).

Negativ wirkten sich Einflüsse aus Wechselkursen und Derivaten (- 0,2 Mrd. Euro) sowie Fixkosten (- 2,8 Mrd. Euro) aus. Der Effekt bei den Fixkosten hängt zum einen mit gestiegenen Abschreibungen zusammen, bedingt durch hohe Investitionen in den Vorjahren. Zum anderen verzeichneten wir eine höhere Belastung in der Gewinn- und Verlustrechnung aus Entwicklungskosten (1,1 Mrd. Euro). Diese ergaben sich im Wesentlichen durch neue Modelle, die Elektrifizierung unserer Fahrzeuge, CO₂-Maßnahmen sowie die Digitalisierung.

Im Konzernbereich Nutzfahrzeuge lagen wir insgesamt 0,5 Mrd. Euro über dem Vorjahr. Weitere Details dazu erfolgen bei der Erläuterung der Marken.

Im Konzernbereich Power Engineering lag das operative Ergebnis auf Vorjahresniveau.

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen verbesserte sich gegenüber 2019 um 0,4 Mrd. Euro.

Trotz des anhaltend herausfordernden Umfelds konnten wir daher das operative Ergebnis des Konzerns (vor Sondereinflüssen) um 2,2 Mrd. Euro auf 19,3 Mrd. Euro steigern und somit die Erwartungen voll erfüllen.

Die negativen Sondereinflüsse aus der Dieseldematik lagen im Geschäftsjahr 2019 bei - 2,3 Mrd. Euro und fallen damit um 0,8 Mrd. Euro geringer aus als im Vorjahr.

Dazu gehören Aufwendungen für Rechtsrisiken und Rechtsverteidigungskosten einschließlich des Bußgelds der Staatsanwaltschaft Stuttgart gegen die Porsche AG (- 0,5 Mrd. Euro).

Auch die Aufwendungen für die Einigung im Rahmen der Musterfeststellungsklage (- 0,8 Mrd. Euro) sind in den Zahlen des Jahres 2019 berücksichtigt.

Nun folgt ein Überblick über die Ergebnisse der einzelnen Marken. Weitere Details erfahren Sie dann von meinen Kollegen im Rahmen ihrer Veröffentlichungen.



Bei Volkswagen Pkw lag das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen bei 3,8 Mrd. Euro gegenüber 3,2 Mrd. Euro im Vorjahr.

Die operative Rendite vor Sondereinflüssen stieg von 3,8 % in 2018 auf 4,3 %. Positiv wirkten sich Verbesserungen im Mix und der Preispositionierung aus. Ein negativer Effekt ergab sich aus dem Absatzrückgang um 1 % beziehungsweise 38 Tsd. Fahrzeuge, Anlaufkosten für den Golf 8 und den ID.3 sowie negative Wechselkurseffekte.

Die Sondereinflüsse aus der Dieseldiagnostik schlugen wie im Vorjahr mit 1,9 Mrd. Euro zu Buche.

AUDI

Nachhaltige Premium-Mobilität. Highlight der Produktoffensive 2019:
 der elektrisch angetriebene e-tron¹

OPERATIVES ERGEBNIS

in Mio. €

2019	4.509	- 196 Mio. €
2018*	4.705	- 4,2 %

Operative Umsatzrendite 2019 **8,1 %**



e-tron

* vor Sondereinflüssen.

¹) Audi e-Tron: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 24,3–21,0 (NEFZ); 26,6–22,4 (WLTP); CO₂-Emission kombiniert in g/km: 0

Bei Audi erreichte das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen 4,5 Mrd. Euro, das sind 4,2 % weniger als der vergleichbare Vorjahreswert. Positiv wirkten sich Verbesserungen im Mix und bei den Produktkosten aus, ebenso der Audi-Transformationsplan sowie die Strategie „Konsequent Audi“. Negativ hingegen wirkten höhere Vorleistungen für Produkte und Technologien sowie die negative Wechselkursentwicklung.

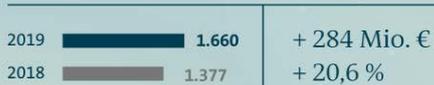
Die operative Rendite stieg trotzdem auf 8,1 %, nachdem sie im Vorjahr vor Sondereinflüssen bei 7,9 % gelegen hatte.

SKODA

Erdgas-Modelle: Scala¹ und Kamiq G-Tec². Aufbruch ins Zeitalter der Elektromobilität mit dem Citigo^e iV³

OPERATIVES ERGEBNIS

in Mio. €



Operative Umsatzrendite 2019 8,4 %



Scala G-Tec

- 1) SCALA 1,0 G-TEC 66 kW 6 Gang (90 PS) Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 3,5 kg/100km. CO₂-Emissionen (kombiniert): 96-95 g/km. (gemäß VO [EG] Nr. 715/20073). Effizienzklasse: A+
- 2) KAMIQ G-TEC 1,0 TGI G-TEC 66 kW 6 Gang (90 PS) Kraftstoffverbrauch (kombiniert): 3,5 kg/100km. CO₂-Emissionen (kombiniert): 97-95 g/km (gemäß VO [EG] Nr. 715/20073).
- 3) CITIGO e IV: Stromverbrauch kombiniert in kWh/100 km: 12,9-12,8 (gemäß VO [EG] Nr. 715/20073); CO₂-Emission kombiniert in g/km: 0, Effizienzklasse: A+

Die Marke Skoda steigerte ihr operatives Ergebnis von 1,4 Mrd. Euro in 2018 auf 1,7 Mrd. Euro. Positiv wirkte das um 105 Tsd. Fahrzeuge gesteigerte Absatzvolumen. Hinzu kamen positive Effekte aus Mixoptimierung und Preismaßnahmen. Negativ wirkten sich Kostensteigerungen durch Vorleistungen für neue Produkte aus.

Die operative Rendite lag bei 8,4 % nach 8,0 % im Vorjahr.

SEAT

Positive Entwicklung der Vorjahre setzt sich fort. Mii electric¹ erstes vollelektrisches Serienmodell

OPERATIVES ERGEBNIS

in Mio. €



Operative Umsatzrendite 2019 3,9 %



Mii electric

- 1) Mii electric: Stromverbrauch kombiniert (kWh/100 km): 12,9; CO₂-Emissionen kombiniert: 0 g/km; Effizienzklasse: A+

SEAT verbesserte das operative Ergebnis um rund 75 % auf 445 Mio. Euro. Positiv wirkten sich Volumen- und Mixeffekte aus. Ein weiterer Grund sind die beliebten SUV-Modelle Arona, Ateca und Tarraco. Auch der Mii electric, das erste voll elektrische Serienmodell der Marke, trug zur Verbesserung bei.

Die operative Rendite stieg ebenfalls, von 2,5 % im Vorjahr auf 3,9 %.



Bentley erzielte ebenfalls eine deutliche Verbesserung des operativen Ergebnisses. Nachdem es im Vorjahr noch 288 Mio. Euro negativ war, betrug es in 2019 65 Mio. Euro. Positive Hebel waren höheres Volumen sowie Kosteneinsparungen im Rahmen des Effizienzprogramms. Hinzu kamen positive Mix- und Wechselkurseffekte.

Die operative Rendite stieg auf 3,1 %.

PORSCHE AUTOMOBILE

Vollelektrischer Taycan markiert Beginn der neuen Ära. Neuer Porsche 911 Cabriolet

**OPERATIVES ERGEBNIS
VOR SONDEREINFLÜSSEN**

in Mio. €

2019	4.210	+ 100 Mio. €
2018	4.110	+ 2,4 %

Operative Umsatzrendite
vor Sondereinflüssen 2019 16,2 %



PORSCHE



Taycan

Porsche Automobile verzeichnete ein operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen in Höhe von 4,2 Mrd. Euro. Im Vorjahr hatte es bei 4,1 Mrd. Euro gelegen.

Die operative Rendite vor Sondereinflüssen fiel mit 16,2 % leicht geringer aus als im Vorjahr, wo sie 17,4 % betragen hatte. Volumen- und Mixverbesserungen sowie Produktkostenoptimierungen wirkten positiv. Wechselkurseffekte und Kostensteigerungen schlugen negativ zu Buche.

Aus der Dieselthematik ergaben sich negative Sondereinflüsse in Höhe von 0,5 Mrd. Euro. Im Vorjahr hatte es diese nicht gegeben.

VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE

Transporter 6.1 technisch neukonzipierter Bestseller in 2019

OPERATIVES ERGEBNIS

in Mio. €

2019	510	- 269 Mio. €
2018	780	- 34,6 %

Operative Umsatzrendite 2019 4,4 %



Nutzfahrzeuge



Multivan 6.1

Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge verzeichnete einen Rückgang ihres operativen Ergebnisses von 780 Mio. Euro im Vorjahr auf 510 Mio. Euro. Positiv wirkten sich verbesserte Produktkosten aus. Negativen Einfluss hatten hingegen gestiegene Fix- und Entwicklungskosten für neue Produkte und das seit dem 1. September 2019 auch für leichte Nutzfahrzeuge geltende WLTP Testverfahren.

Die operative Rendite lag bei 4,4 % nach 6,6 % im Vorjahr.

SCANIA VEHICLES AND SERVICES

Zunahme von Umsatz und Ergebnis. Scania R 450 ausgezeichnet als „Green Truck 2019“

OPERATIVES ERGEBNIS

in Mio. €

2019	1.506	+ 299 Mio. €
2018	1.207	+ 24,8 %

Operative Umsatzrendite 2019 10,8 %



R 450

SCANIA Vehicles and Services legte beim operativen Ergebnis um 24,8 % zu auf 1,5 Mrd. Euro. Der höhere Fahrzeugabsatz, ein stärkeres Originalteile- und Dienstleistungsgeschäft sowie verbesserte Mix- sowie Wechselkurseffekte waren die Gründe dieser positiven Entwicklung.

Die operative Rendite betrug 10,8 %, nachdem sie im Vorjahr bei 9,3 % gelegen hatte.



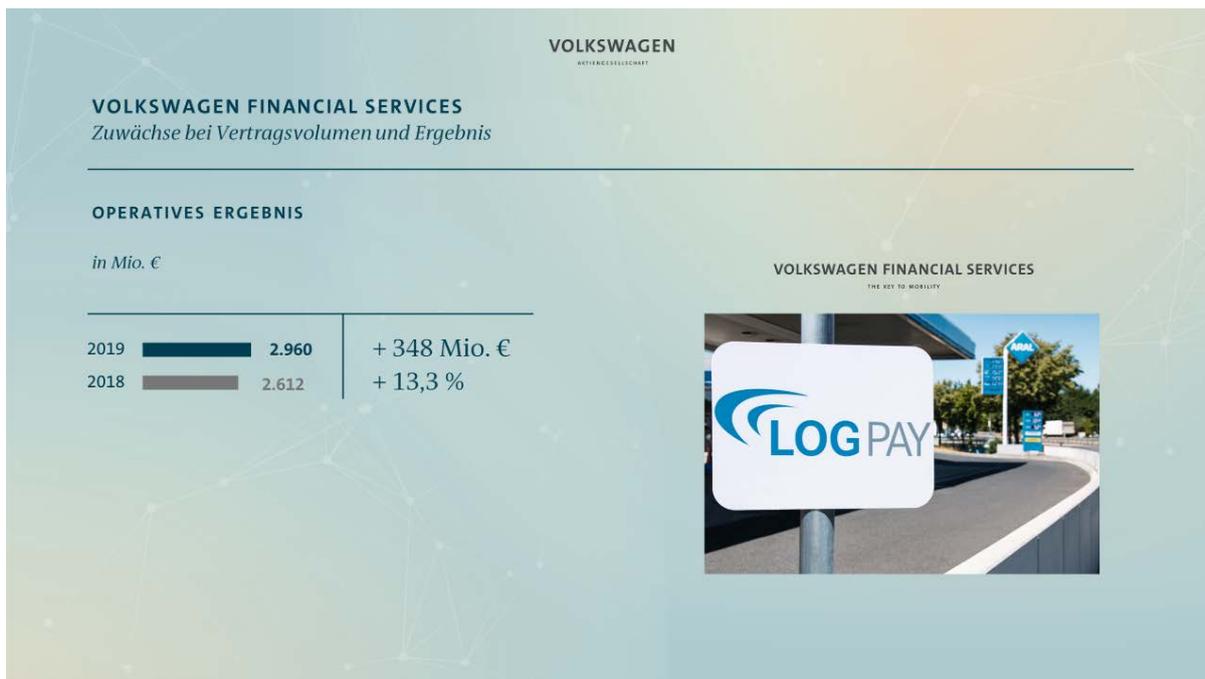
Bei MAN Nutzfahrzeuge stieg das operative Ergebnis auf 402 Mio. Euro, nachdem es im Vorjahr bei 332 Mio. Euro gelegen hatte. Das höhere Absatzvolumen sowie die Erholung des Geschäfts in Brasilien wirkten sich positiv aus. Das Vorjahr war durch Aufwendungen für die Restrukturierung in Indien belastet gewesen.

Die operative Rendite erreichte 3,2 %, nach 2,7 % in 2018.



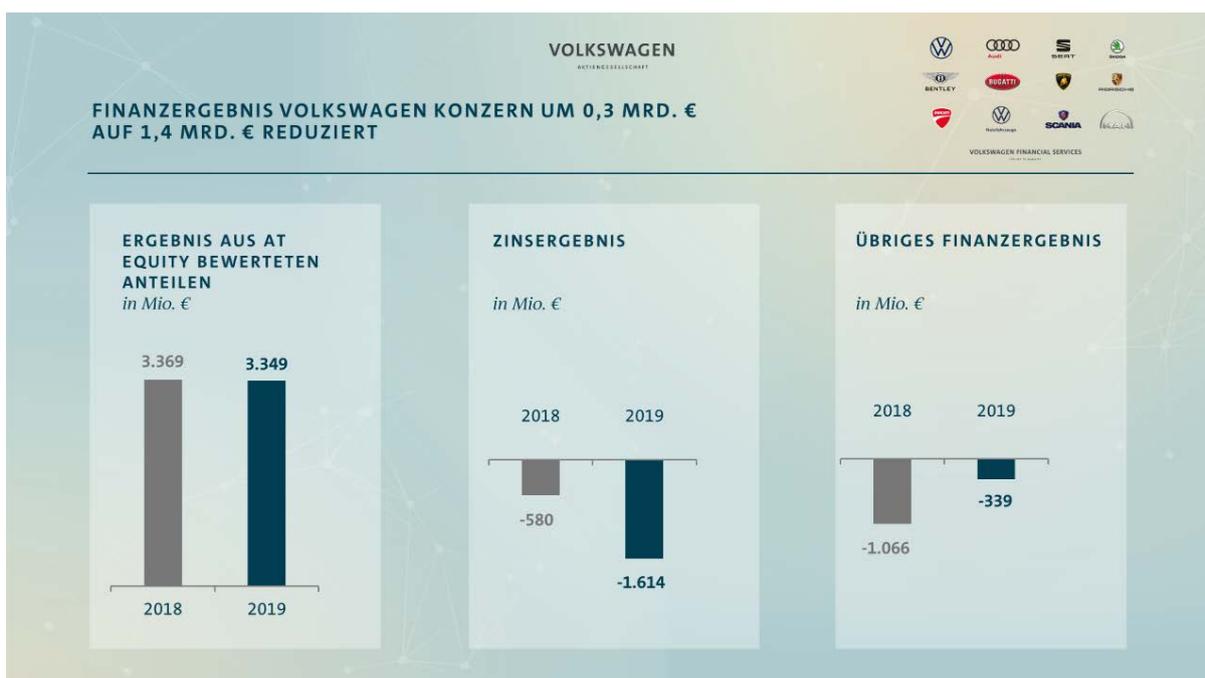
Blicken wir auf die Volkswagen Group China: Auf dem bedeutendsten Einzelmarkt des Konzerns, in dem wir rund 40 % unserer Fahrzeuge ausliefern, konnten wir erneut zulegen. Die Auslieferungen stiegen trotz eines rückläufigen Gesamtmarkts um 0,6 % auf 4,2 Mio. Fahrzeuge – Der Konzern hat dadurch seinen Marktanteil von 18,4 % im Vorjahr auf 19,8 % ausgebaut.

Das anteilige operative Ergebnis unserer chinesischen Joint Ventures erreichte mit 4,4 Mrd. Euro nahezu das Vorjahresniveau von 4,6 Mrd. Euro. Es beeinflusst jedoch nicht das operative Ergebnis des Konzerns, sondern fließt aufgrund der At-Equity Konsolidierung ins Finanzergebnis ein.



Volkswagen Finanzdienstleistungen leistete ebenfalls erneut einen positiven Beitrag zum Konzernergebnis. Das operative Ergebnis stieg um 13,3 % und erreichte mit 3,0 Mrd. Euro einen Rekordwert. Das Geschäftswachstum war der wesentliche Treiber dieser Entwicklung. Zudem zeigte das OPEX-Kostenprogramm Wirkung.

Es folgt der Blick auf das Finanzergebnis des Konzerns.



Insgesamt lag das Finanzergebnis im vergangenen Jahr bei 1,4 Mrd. Euro. Im Vorjahr hatte es 1,7 Mrd. Euro betragen.

Das Ergebnis aus At-Equity bewerteten Anteilen lag mit 3,3 Mrd. Euro auf gutem Vorjahresniveau.

Das Zinsergebnis verschlechterte sich um 1,0 Mrd. Euro. Die Zinsaufwendungen erhöhten sich infolge eines gestiegenen Refinanzierungsvolumens, der Aufzinsung von Rückstellungen und wegen des Zinsanteils aus Leasingverhältnissen aufgrund des ab Januar 2019 geltenden IFRS 16.

Das übrige Finanzergebnis fällt im Vergleich zu 2018 um rund 0,7 Mrd. Euro besser aus. Positiv wirkten sich hier stichtagsbezogene Bewertungseffekte aus, insbesondere im Wertpapier- und Fondsergebnis.



The slide features the Volkswagen logo and a grid of brand logos including Audi, Bentley, Bugatti, Ferrari, Lamborghini, Porsche, Scania, and Volkswagen Financial Services. The text is presented in a clean, sans-serif font against a light blue background with a subtle geometric pattern.

2019 – FINANCIAL HIGHLIGHTS

Umsatzerlöse des Konzerns mit 252,6 Mrd. € übertreffen den Vorjahreswert um 7,1%

Operatives Ergebnis mit 17,0 Mrd. € auch nach Sondereinflüssen (- 2,3 Mrd. € aus der Dieseldematik) auf Rekordniveau, Verbesserungen vor allem im Mix

Finanzergebnis bei 1,4 Mrd. € (Vorjahr: 1,7 Mrd. €), At-Equity-Ergebnis inklusive der chinesischen Joint Ventures auf Vorjahresniveau

Ergebnis vor Steuern übertrifft mit 18,4 Mrd. € das Vorjahr um 2,7 Mrd. €

Steuerquote liegt bei 23,6 % (Vorjahr: 22,3 %)

Ergebnis nach Steuern nimmt auf 14,0 Mrd. € zu (Vorjahr: 12,2 Mrd. €)

Lassen Sie mich die Highlights des Jahresabschlusses noch einmal zusammenfassen.

Das Operative Ergebnis 2019 liegt mit 17,0 Mrd. Euro – auch nach Sondereinflüssen – auf einem hohen Niveau.

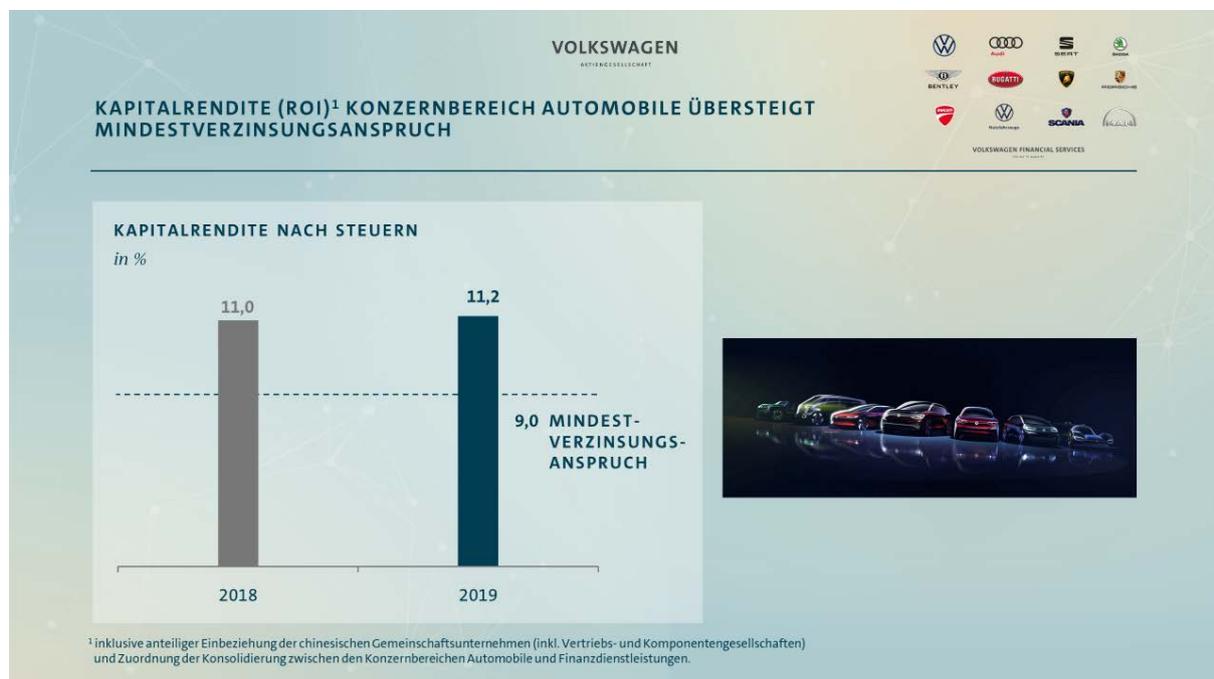
Das Finanzergebnis beläuft sich wie erläutert in Summe auf 1,4 Mrd. Euro.

Das Ergebnis vor Steuern übertrifft mit 18,4 Mrd. Euro das Vorjahr um 2,7 Mrd. Euro.

Die Steuerquote beträgt 23,6 %, im Vorjahr waren es 22,3 %.

Das Ergebnis nach Steuern nimmt nach 12,2 Mrd. Euro in 2018 auf 14,0 Mrd. Euro zu.

Die Zahlen aus dem 4. Quartal können Sie im Detail wie gewohnt auf unserer Investor-Relations-Internetseite finden.



Der Return on Investment ist unser wertorientiertes Steuerungskonzept. Er bezeichnet das operative Ergebnis nach Steuern im Verhältnis zum durchschnittlich investierten Vermögen. Die chinesischen Joint Ventures werden anteilig in diese Berechnung einbezogen.

Folgende Effekte auf den ROI in 2019 lassen sich nennen:

Zum einen gab es einen Anstieg im investierten Vermögen. Dieser ist insbesondere auf den Effekt aus der Anwendung des IFRS 16 mit rund 5,5 Mrd. Euro zurückzuführen. Aber auch Zugänge aus Sachinvestitionen und aktivierten Entwicklungskosten erhöhten das investierte Vermögen. Zum anderen verzeichneten wir ein höheres operatives Ergebnis.

Im Ergebnis stieg der RoI somit auf 11,2 % gegenüber 11,0 % im Vorjahr. Damit liegen wir über unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 %.

Auch hier befinden wir uns auf dem Weg zu unserem Ziel im Rahmen der Strategie 2025+.



Nun komme ich zur Finanzlage des Konzernbereichs Automobile.

Sowohl intern als auch extern ist der Netto-Cash-Flow eine wichtige Kennzahl. Er ergibt sich aus den Umsatzerlösen abzüglich der Auszahlungen und berücksichtigt auch die Mittelbindung durch Vorratsaufbau sowie Investitionen.

Mit 10,8 Mrd. Euro fiel der Netto-Cash-flow wie prognostiziert deutlich höher aus als im Vorjahr. Das höhere Ergebnis, niedrigere Mittelabflüsse aus der Dieseldematik und ein geringerer Vorratsaufbau hatten den größten positiven Einfluss.

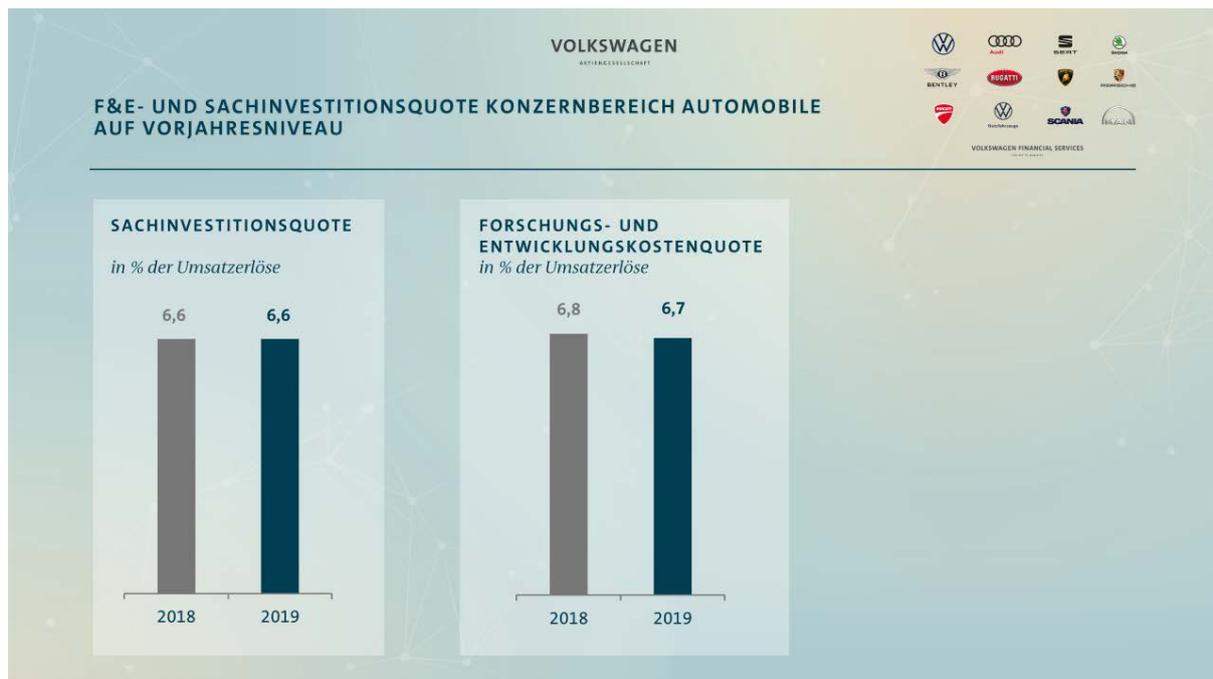
Der Netto-Cash-flow bereinigt um Dieselzahlungen und Mergers & Acquisitions betrug sogar stolze 13,5 Mrd. Euro.



Die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile wird natürlich ganz wesentlich durch den Netto-Cash-flow beeinflusst. Darüber hinaus gab es weitere Einflussgrößen.

Positiv mit 1,4 Mrd. Euro wirkte sich der Zahlungsmittelzugang aus dem Börsengang von TRATON aus. Die Dividendenzahlung von 2,4 Mrd. Euro an die Aktionäre der Volkswagen AG, die im Vorjahresvergleich um 0,5 Mrd. Euro gestiegen ist, hatte einen negativen Effekt. Ebenso wirkten sich Ausgleichszahlungen und der Erwerb angedienter MAN-Aktien in Höhe von 1,1 Mrd. Euro aus. Hinzu kam ein negativer Effekt aus der Anwendung des IFRS 16 von - 5,4 Mrd. Euro. Zur Erinnerung: Hierbei handelt es sich um einen rein buchhalterischen Effekt, der nicht auszahlungswirksam ist.

Die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile ist mit 21,3 Mrd. Euro weiterhin solide und liegt um 1,9 Mrd. Euro über dem Wert zum Jahresanfang.



Die Sachinvestitionen lagen mit 14,0 Mrd. Euro um 0,8 Mrd. Euro über dem Vorjahr. Investitionsschwerpunkte waren hier die Fertigungsstandorte sowie die Modelle: Golf, Atlas, ID.3, ID.4, Audi A3, Audi e-tron, Audi Q3, Audi A6/A7-Familie, Porsche Taycan sowie die Bentley Continental-Baureihe.

Die Sachinvestitionsquote lag mit 6,6 % auf Vorjahresniveau, am unteren Ende des prognostizierten Korridors von 6,5 – 7 %.

Die primären Forschungs- und Entwicklungskosten lagen bei 14,3 Mrd. Euro und damit um 0,7 Mrd. Euro über dem Vorjahr. Sie sind schwerpunktmäßig für neue Modelle, die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, eine effizientere Motorenpalette sowie die Digitalisierung entstanden.

Die F&E-Quote lag mit 6,7 % ebenfalls im prognostizierten Korridor von 6,5 – 7 %. Im Vorjahr hatte sie 6,8 % betragen.



Nun komme ich zum Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG. Er beträgt 13,3 Mrd Euro, nach 11,8 Mrd. Euro in 2018. Das unverwässerte Ergebnis je Aktie liegt bei 26,60 Euro je Stammaktie und 26,66 Euro je Vorzugsaktie.

Vorstand und Aufsichtsrat freuen sich, den Aktionären eine Dividende je Stammaktie von 6,50 Euro und je Vorzugsaktie von 6,56 Euro vorschlagen zu können.

Das ist eine um rund 35 % erhöhte Dividende gegenüber letztem Jahr.

Die Ausschüttungsquote steigt damit von 20,4 % im Vorjahr auf 24,5 %. Unser strategisches Ziel ist weiterhin eine Ausschüttungsquote von mindestens 30 %.

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

HAUPTVERSAMMLUNG

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen Erhöhung der Dividende je Stammaktie auf 6,50 € (Vorjahr: 4,80 €) und je Vorzugsaktie auf 6,56 € (Vorjahr: 4,86 €) vor

Hauptversammlung: 7. Mai 2020 im CityCube Berlin

Die Hauptversammlung der Volkswagen Aktiengesellschaft soll am 7. Mai 2020 im CityCube Berlin stattfinden.

Wir analysieren laufend die Lage im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus. Dazu stehen wir im intensiven Austausch mit den beteiligten Stellen, um der Situation angemessene und notwendige Vorkehrungen zu treffen.

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

2020 – AUSBLICK*

Auslieferungen an Kunden im Jahr 2020 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen in der Größenordnung des Vorjahres

Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um bis zu 4 % über dem Vorjahreswert

Operative Umsatzrendite Volkswagen Konzern zwischen 6,5 und 7,5 %

Kapitalrendite (RoI) Konzernbereich Automobile steigt leicht und liegt über Mindestverzinsungsanspruch

Netto-Cash-flow Konzernbereich Automobile klar positiv, jedoch moderat unter dem Vorjahreswert

* Fortlaufende Überprüfung angesichts der Ausbreitung des Coronavirus

Die Zahlen des Jahres 2019 belegen erneut, dass wir uns in einem anhaltend herausfordernden Umfeld eine Position erarbeitet haben, aus der wir die Transformation des Volkswagen Konzerns erfolgreich gestalten können. Die Jahre 2020 und 2021 werden entscheidende Jahre für uns und sind mit einigen Herausforderungen verbunden, wie z.B. der Einhaltung der CO2-Grenzwerte in Europa.

Daneben gibt es weitere Herausforderungen wie die Volatilität an Rohstoff- und Devisenmärkten und anhaltende geopolitische Spannungen.

Aktuell überlagert jedoch die Ausbreitung des Coronavirus diese Themen und beeinflusst die Weltwirtschaft. Es ist ungewiss, mit welcher Schwere und Dauer dies auch den Volkswagen Konzern treffen wird. Eine verlässliche Prognose ist derzeit nahezu unmöglich. Wir schöpfen im Task-Force-Modus alle Maßnahmen aus, um unsere Mitarbeiter und deren Familien zu unterstützen und unser Geschäft zu stabilisieren.

Danke für Ihre Aufmerksamkeit.

- Anhang -

Frank Witter
Rede anlässlich der
Jahrespressekonferenz am 17. März 2020



VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

OPERATIVES ERGEBNIS DES KONZERNS NACH MARKEN
in Mio. €

	Januar – Dezember		Veränderung		Operative Umsatzrendite	
	2018	2019	Absolut	in %	2018	2019
Volkswagen Pkw	3.239	3.785	547	16,9	3,8	4,3
Audi	4.705	4.509	-196	-4,2	7,9	8,1
ŠKODA	1.377	1.660	284	20,6	8,0	8,4
SEAT	254	445	190	74,7	2,5	3,9
Bentley	-288	65	353	x	-18,6	3,1
Porsche Automobile	4.110	4.210	100	2,4	17,4	16,2
Volkswagen Nutzfahrzeuge	780	510	-269	-34,6	6,6	4,4
Scania Vehicles and Services	1.207	1.506	299	24,8	9,3	10,8
MAN Nutzfahrzeuge	332	402	70	21,2	2,7	3,2
Power Engineering	193	159	-34	-17,7	5,3	4,0
Sonstiges	-1.418	-917	501	-35,3		
Volkswagen Finanzdienstleistungen	2.612	2.960	348	13,3		
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen ¹	17.104	19.296	2.192	12,8	7,3	7,6

¹ Die Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, sie werden At Equity konsolidiert.

OPERATIVES ERGEBNIS VOLKSWAGEN KONZERN VOR UND NACH SONDEREINFLÜSSEN ÜBER VORJAHR
in Mio. €

	Januar – Dezember		Veränderung	
	2018	2019	Absolut	in %
Umsatzerlöse	235.849	252.632	16.783	7,1
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	17.104	19.296	2.192	12,8
in % der Umsatzerlöse	7,3	7,6		
Sondereinflüsse	-3.184	-2.336	847	26,6
Operatives Ergebnis	13.920	16.960	3.040	21,8
in % der Umsatzerlöse	5,9	6,7		
Finanzergebnis	1.723	1.396	-327	-19,0
Ergebnis vor Steuern	15.643	18.356	2.713	17,3
Ertragsteuern	-3.489	-4.326	-837	-24,0
Ergebnis nach Steuern	12.153	14.029	1.876	15,4

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG VOLKSWAGEN KONZERN
in Mio. €

	2018	%	2019	%
Umsatzerlöse	235.849	100,0	252.632	100,0
Kosten der Umsatzerlöse	-189.500	-80,3	-203.490	-80,5
Bruttoergebnis	46.350	19,7	49.142	19,5
Vertriebskosten	-20.510	-8,7	-20.978	-8,3
Verwaltungskosten	-8.819	-3,7	-9.767	-3,9
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-3.100	-1,3	-1.437	-0,6
Operatives Ergebnis	13.920	5,9	16.960	6,7
Finanzergebnis	1.723	0,7	1.396	0,6
Ergebnis vor Steuern	15.643	6,6	18.356	7,3
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3.489	-1,5	-4.326	-1,7
Ergebnis nach Steuern	12.153	5,2	14.029	5,6
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	11.827	5,0	13.346	5,3

2019 – FINANCIAL HIGHLIGHTS

F&E-Quote (Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile) mit 6,7 % auf Vorjahresniveau (Vorjahr: 6,8 %)

Sachinvestitionsquote nahezu unverändert bei 6,6 %

Netto-Cash-flow des Automobilbereichs mit 10,8 Mrd. € deutlich verbessert (Vorjahr: – 306 Mio. €)

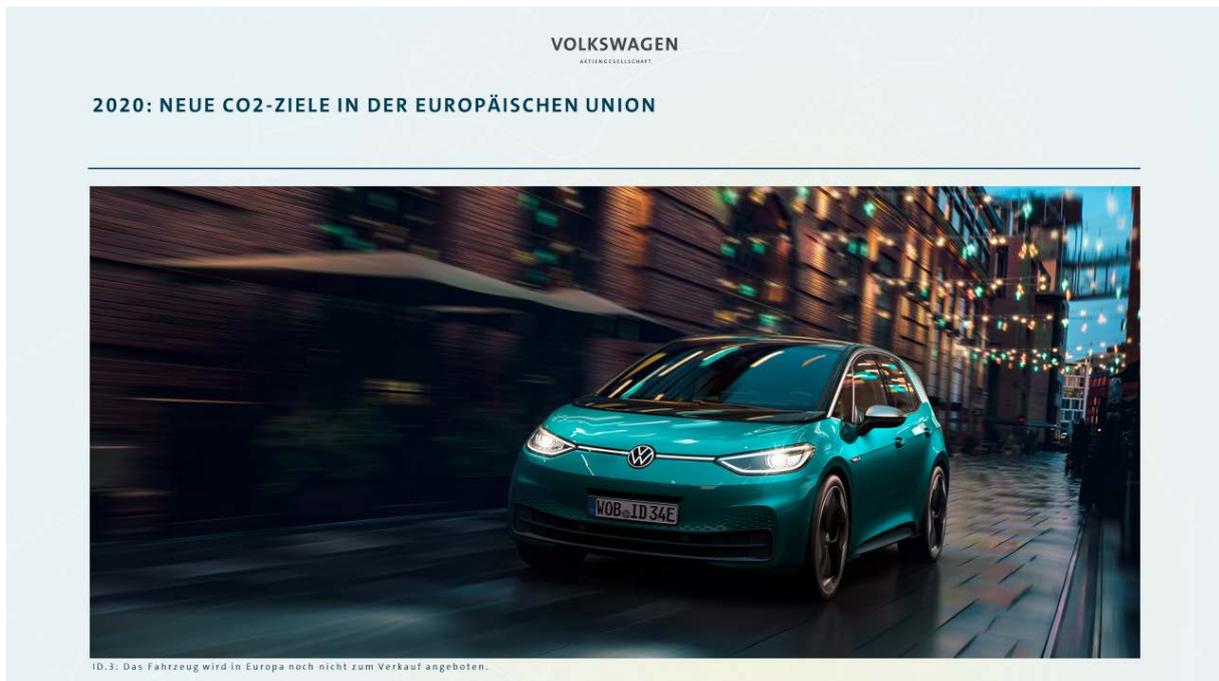
Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile mit 21,3 Mrd. € weiterhin solide (Vorjahr: 19,4 Mrd. €)

NETTO-LIQUIDITÄT KONZERNBEREICH AUTOMOBILE
in Mio. €

	Januar – Dezember		Veränderung	
	2018	2019	Absolut	in %
Brutto-Cash-flow	25.964	29.097	3.133	12,1
Veränderung Working Capital	-7.433	1.636	9.069	x
Cash-flow laufendes Geschäft	18.531	30.733	12.202	65,8
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-18.837	-19.898	-1.062	-5,6
davon: Sachinvestitionen	-13.218	-14.007	-789	-6,0
in % der Umsatzerlöse	6,6	6,6	-	-0,0 ¹
Entwicklungskosten (aktiviert)	-5.234	-5.171	63	1,2
Erwerb und Verkauf Beteiligungen	-594	-716	-122	-20,5
Netto-Cash-flow	-306	10.835	11.141	x
Weitere wesentliche Einflüsse 2019:				
Dividendenzahlung an Aktionäre der VW AG	-1.967	-2.419	-452	-23,0
Anteilszerwerbe und Ausgleichszahlungen MAN	-2.117	-1.109	1.008	47,6
IPO TRATON	-	1.387	1.387	x
IFRS 16-Effekt durch Ausweisänderung Leasingverhältnisse	-	-5.392	-5.392	x
Netto-Liquidität am 31.12.	19.368	21.276	1.908	9,9

¹ Prozentpunkte

Dr. Herbert Diess
Rede anlässlich der
Jahrespressekonferenz am 17. März 2020
- Teil III -



Meine Damen und Herren,

im Hinblick auf die neuen CO2-Ziele in der Europäischen Union ist das Jahr 2020 eine Zäsur. Ab jetzt gelten die strengen neuen Vorgaben des Regulierers.

Der mit großem Abstand effizienteste Weg, die Flottenziele zu erreichen, sind profitable E-Fahrzeuge und im Premiumsegment in einigen Märkten auch Plug In Hybride. Mit unserem Produktprogramm sind wir für die Jahre 2020 und 2021 gut aufgestellt. Insgesamt werden wir mit 15 E-Modellen und 18 neuen Plug-In-Hybriden im Markt sein.

Die anstehende Elektrifizierung unserer Flotte ist auf dem Weg.

Der Absatz für diese Modelle hat in den vergangenen Wochen schon deutlich an Dynamik gewonnen. Der Auftragsbestand reicht teilweise bereits über die Jahresmitte hinaus.

Im Zentrum unserer Anstrengungen liegen die Sicherstellung der Batterieversorgung sowie unsere anspruchsvollen Neuanläufe.

Um trotz dieser Anstrengungen und Unwägbarkeiten unsere Renditeziele abzusichern, werden wir diese zwei kritischen Jahre außerdem nutzen, um die Synergien im Konzern deutlich besser auszuschöpfen – in der Werkebelegung, bei Gleichteilekonzepten, in der Markensteuerung, durch die Reduzierung von Redundanzen.



Gleichzeitig gehen wir die aktuell größte Herausforderung an: Das Auto wird zum komplexen Internetdevice, das Daten generiert und nutzt.

Ja, es trifft zu: Die Zahl alternativer Mobilitätsangebote zum eigenen Automobil wächst. Gerade in urbanen Regionen. Doch werden sie das Auto auf absehbare Zeit ersetzen können?

Werden sich Car Sharing-Anbieter als Plattform zwischen uns und unsere Kunden drängen? Das werden sie versuchen und ihre Geschäftsmodelle weiter verfeinern.

Wir sind jedoch überzeugt: Das Auto hat eine große Zukunft.

Es erfüllt verschiedenste Mobilitätsansprüche so zuverlässig, flexibel und komfortabel wie kein anderes Verkehrsmittel.

Für Millionen Menschen bleibt es ein individuelles Freiheitsversprechen. Zudem verändert sich das Auto rasend schnell.

Das Auto wird elektrisch und damit emissionsfrei und nachhaltig. Es fördert als Regellast sogar die Energiewende. Und das Auto wird hochvernetzt, ist immer online und wird damit deutlich sicherer und noch komfortabler.

Damit Volkswagen in diesem radikalen Wandel eine führende Rolle behält, muss Volkswagen das Automobil als Internet Device verstehen und betreiben können: mit kontinuierlichen Software-Updates und immer neuen Diensten.

Unsere Flotte wird Lieferant und gleichzeitig Nutzer gigantischer Datenmengen, die dabei helfen, dass die Fahrzeuge kontinuierlich besser fahren lernen.

Um auch in diesem Bereich erfolgreich zu agieren, braucht Volkswagen eine deutliche Stärkung seiner Software-Kompetenzen.

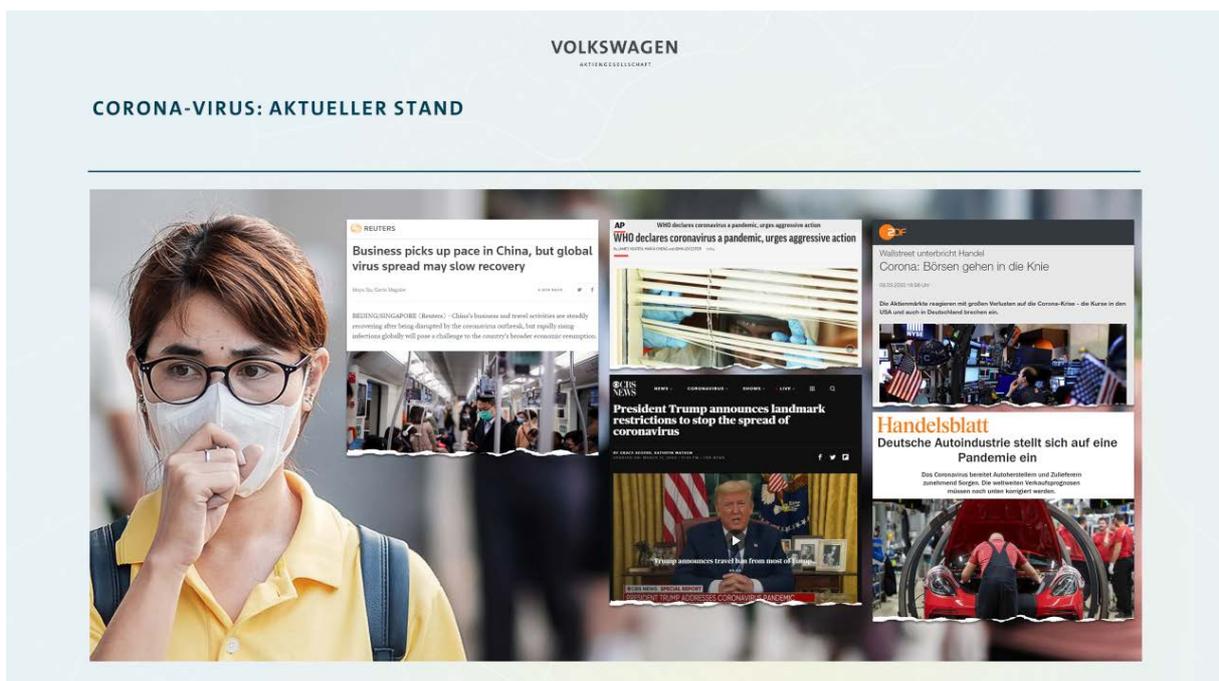
Wir tätigen strategische Zukäufe, gehen Partnerschaften ein und bündeln zugleich unsere Kompetenzen im Konzern.

Erste Schritte sind gemacht: Mit der Übernahme von Wireless Car und diconium. Durch die Kooperation mit Microsoft beim Aufbau einer cloudbasierten Plattform.

Und durch die Car Software Org. Sie bündelt konzernweit unsere digitale Expertise. Seit dem 1. Januar ist die Organisation unter Christian Senger operativ. Sie vereint rund 3.000 IT-Experten aus den Beteiligungen und Tochterunternehmen des Konzerns. Bis 2025 sollen es mehr als 10.000 Digitalexperten werden. Die Umsetzung dieser Planung hat die höchste Priorität.

Meine Damen und Herren,

ich fasse zusammen: 2019 hat Volkswagen für alle relevanten Veränderungen wesentliche Weichenstellungen getätigt.



2020 ist ein sehr schwieriges Jahr. Die Corona-Pandemie stellt uns vor ungekannte operative und finanzielle Herausforderungen. Zudem sind nachhaltige Konjunkturlinien zu befürchten.

In unserem wichtigsten Markt China stabilisiert sich jedoch die Situation: Mittlerweile haben unsere Fertigungsstätten mit wenigen Ausnahmen die Produktion wieder

aufgenommen. Die Auslieferungszahlen steigen im März wieder und beginnen sich langsam zu normalisieren.

In Europa und global steht uns die Krise noch bevor. Wir können dabei darauf zurückgreifen, was wir in China hinsichtlich der sanitären und organisatorischen Maßnahmen gelernt haben.

Wir nehmen vorübergehende Kapazitätsreduzierungen vor und sichern Logistikketten. Der Schutz unserer Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter und deren Angehörigen steht dabei im Fokus. In enger Abstimmung mit den Behörden tun wir alles, um die Krise zu meistern.

Durch die Bündelung unserer Kräfte, eine enge Zusammenarbeit und gute Moral im Konzern wird es uns auch in Europa und dem Rest der Welt gelingen, die Corona-Krise zu bewältigen.

Vielen Dank.