



**VOLKSWAGEN**

AKTIENGESELLSCHAFT

# Zwischenbericht

JANUAR – MÄRZ 2019

- 1 Wesentliche Fakten  
2 Wichtige Ereignisse

- 5 Volkswagen Aktie  
6 Geschäftsverlauf  
14 Ertrags-, Finanz-  
und Vermögenslage  
21 Ausblick

- 25 Gewinn- und  
Verlustrechnung  
26 Gesamtergebnisrechnung  
27 Bilanz  
28 Eigenkapitalentwicklung  
30 Kapitalflussrechnung  
31 Anhang  
52 Bescheinigung nach  
prüferischer Durchsicht

# Wesentliche Zahlen

## VOLKSWAGEN KONZERN

	1. Quartal		%
	2019	2018	
<b>Mengendaten<sup>1</sup> in Tsd.</b>			
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	2.606	2.680	-2,8
Absatz (Fahrzeuge)	2.583	2.769	-6,7
Produktion (Fahrzeuge)	2.655	2.727	-2,6
Belegschaft (am 31.03.2019/31.12.2018)	665,3	664,5	+0,1
<b>Finanzdaten nach IFRS in Mio. €</b>			
Umsatzerlöse	60.012	58.228	+3,1
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	4.849	4.211	+15,2
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	8,1	7,2	
Sondereinflüsse	-981	-	x
Operatives Ergebnis	3.868	4.211	-8,2
Operative Umsatzrendite (%)	6,4	7,2	
Ergebnis vor Steuern	4.071	4.477	-9,1
Umsatzrendite vor Steuern (%)	6,8	7,7	
Ergebnis nach Steuern	3.053	3.300	-7,5
<b>Konzernbereich Automobile<sup>2</sup></b>			
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.483	3.356	+3,8
F&E-Quote (%)	6,9	6,7	
Cash-flow laufendes Geschäft	5.364	5.455	-1,7
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft <sup>3</sup>	3.375	3.018	+11,8
davon: Sachinvestitionen	2.008	1.918	+4,7
Sachinvestitionsquote (%)	4,0	3,9	
Netto-Cash-flow	1.990	2.437	-18,4
Netto-Liquidität am 31.03.	15.991	24.294	-34,2

- 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: 1. Quartal 3.100 (3.080) Mio. €.

# Wesentliche Fakten

- › Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns bei 2,6 Mio. Fahrzeugen (–2,8%); Rückgang insbesondere in Asien-Pazifik, Zuwächse in Westeuropa und Südamerika; Pkw-Marktanteil in rückläufigem Weltgesamtmarkt ausgebaut
- › Umsatzerlöse des Konzerns übertreffen mit 60,0 Mrd. € das Vorjahr um 3,1 %
- › Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen um 0,6 Mrd. € auf 4,8 Mrd. € verbessert, hierin Fair-Value-Bewertung auf Derivate 0,4 Mrd. € über Vorjahr
- › Operatives Ergebnis beträgt 3,9 (4,2) Mrd. €; negative Sondereinflüsse aus Rechtsrisiken von – 1,0 Mrd. €
- › Ergebnis vor Steuern beläuft sich auf 4,1 (4,5) Mrd. €
- › Netto-Cash-flow des Automobilbereichs nimmt um 0,4 Mrd. € auf 2,0 Mrd. € ab; Sachinvestitionsquote bei 4,0 (3,9) %
- › Netto-Liquidität im Automobilbereich beträgt 16,0 Mrd. €; negativer Effekt auf den Ausweis der Netto-Liquidität aus dem neuen IFRS 16 in Höhe von 5,1 Mrd. €
- › Begeisternde Produkte:
  - Volkswagen Pkw stellt den weiterentwickelten Passat vor; freizeitorientierte Studie ID. BUGGY demonstriert die Variabilität des MEB; JETTA geht als neue Marke von Volkswagen Pkw in China an den Start
  - Audi feiert die Weltpremiere des Q4 e-tron concept, ein Konzeptfahrzeug mit reinem Elektroantrieb auf Basis des MEB
  - ŠKODA präsentiert den City-SUV Kamiq für den europäischen Markt; Konzeptstudie VISION iV gibt einen Ausblick auf das erste MEB-Fahrzeug der Marke
  - Bei SEAT debütiert die elektrisch angetriebene Studie el-Born
  - Porsche zelebriert das offene Fahren mit dem neuen 911 Cabriolet
  - Bentley begeht sein 100-jähriges Bestehen mit dem Mulsanne W.O. Edition by Mulliner
  - Lamborghini präsentiert den exklusiven und kraftvollen Aventador SVJ Roadster

# Wichtige Ereignisse

## INTERNATIONALER AUTOMOBILSALON IN GENÈVE

Auf dem Internationalen Automobilsalon in Genf stellte Volkswagen die Elektromobilität in den Vordergrund. Der Konzern gab bekannt, dass er den Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) auch für andere Hersteller öffnen wird. Als weltweit erster externer Partner wird voraussichtlich die Aachener e.GO Mobile AG den MEB nutzen. In den nächsten zehn Jahren will der Konzern fast 70 neue E-Modelle auf den Markt bringen. Der Ausbau der Elektromobilität ist ein wichtiger Baustein auf dem Weg zur bilanziellen CO<sub>2</sub>-Neutralität.

Die Marke Volkswagen Pkw feierte auf dem Automobilsalon gleich vier Weltpremieren, die schwerpunktmäßig zwei Themenbereiche beleuchten: Elektromobilität und Performance. Als erste Neuheit stellte die Marke den ID. BUGGY vor und demonstriert damit die Variabilität des MEB, auch für Kleinserien. Der ID. BUGGY ist bereits die fünfte Studie auf Basis des MEB und bietet eine neue, freizeitorientierte Facette der emissionsfreien Elektromobilität. Bis zum Jahr 2025 möchte die Marke Volkswagen Pkw 20 E-Modelle auf den Markt bringen. Als weiteres Highlight wurde in Genf der neue Passat vorgestellt. Der weiterentwickelte Bestseller besticht vor allem durch seine technologischen Neuheiten wie zum Beispiel den Travel Assist, der teilautomatisiertes Fahren (Level 2 nach VDA) im Geschwindigkeitsbereich von 0 bis 210 km/h ermöglicht. Mit dem T-Roc R präsentierte Volkswagen Pkw ein neues sportliches Top-Modell für die erfolgreiche Cross-over Baureihe. Er verfügt über einen 221 kW (300 PS) starken Vierzylinder-TSI-Motor, der das Fahrzeug in 4,9 sec auf 100 km/h beschleunigt. Auch der Touareg V8 TDI feierte in Genf seine Weltpremiere. Mit seinem 310 kW (421 PS) starken TDI-Motor gehört er zu den kraftvollsten Diesel-SUVs.

Audi setzte in Genf seine Elektrooffensive fort und präsentierte ausschließlich elektrisch angetriebene Fahrzeuge. Die SUV-Studie Q4 e-tron concept mit reinem E-Antrieb basiert auf dem MEB und positioniert sich im oberen Drittel der Kompaktklasse. Zwei Elektromotoren beschleunigen das Fahrzeug in nur 6,3 sec von 0 auf 100 km/h. Der im Fahrzeugboden verbaute Akku kann in weniger als 30 min wieder 80% der Gesamtkapazität erreichen. Mit einer Reichweite von bis zu 450 km setzt Audi mit dem Q4 e-tron concept neue Maßstäbe in der Klasse. Darüber hinaus bietet der SUV durch sein Platzangebot ein hohes Maß an Raumkomfort. Mit dem Showcar e-tron GT concept gab ein viertüriges Coupé sein Europadebüt. Die flache Bodengruppe mit tiefem Schwerpunkt, dynamische Proportionen und ein Elektroantrieb mit 434 kW (590 PS) Leistung sorgen für ein Fahrerlebnis aus dem Sportwagenbereich. Das Drehmoment gelangt über den permanenten Allradantrieb quattro mit Torque Vectoring an die Räder. Zudem gaben die Plug-In-Hybridversionen der volu-

menstarken Baureihen A6, A7, A8 und Q5 ihr Publikumsdebüt auf dem Automobilsalon.

Auf dem Messestand der Marke ŠKODA debütierten der City-SUV Kamiq für den europäischen Markt und die rein elektrische Konzeptstudie ŠKODA VISION iV. Der Kamiq führt die Designsprache der Modelle Kodiaq und Karoq konsequent fort und rundet das Angebot des tschechischen Automobilherstellers im SUV-Segment nach unten ab. Der VISION iV gibt einen konkreten Ausblick auf das erste Serienmodell der Marke auf Basis des MEB. Die Studie besticht mit einer athletisch gezeichneten, aerodynamischen Karosserie und einem markentypisch großzügigen Platzangebot im Innenraum. Für den emissionsfreien Antrieb sorgen zwei Elektromotoren – je einer an der Vorder- und der Hinterachse. Mit dem KLEMENT präsentierte ŠKODA zudem ein innovatives elektrisches Zweiradkonzept für nachhaltige Mobilität in der Stadt.

Bei SEAT stand die Weltpremiere der Studie el-Born im Mittelpunkt des Messeauftritts. Er ist das erste vollelektrische Fahrzeug von SEAT und basiert auf dem MEB. Das Highlight des Fahrzeugs ist der großzügige Innenraum, der sowohl Praxistauglichkeit als auch Funktionalität bietet. Das Fahrzeug hat eine Reichweite von bis zu 420 km und kann in nur 7,5 sec von 0 auf 100 km/h beschleunigen. In nur 47 min kann die Batterie auf 80% der Maximalkapazität aufgeladen werden.

Das Highlight der Marke Porsche in Genf war die Präsentation des neuen 911 Cabriolet, das Porsches lange Tradition des offenen Fahrens fortsetzt. Der 331 kW (450 PS) starke Biturbo-Motor ermöglicht eine Höchstgeschwindigkeit von über 300 km/h und eine Beschleunigung in weniger als 4 sec auf 100 km/h. Neben dem 911 Cabriolet wurde der 718 T als Boxster und Cayman vorgestellt. Die neue Touring-Variante kombiniert einen 220 kW (300 PS) starken Vierzylinder-Turboboxermotor mit hochmodernen Dynamikkomponenten und einem Sportfahrwerk, das die Karosserie um 20 mm tiefer legt. Porsche präsentierte zudem den neuen Macan S, der hinsichtlich Design, Komfort, Konnektivität und Fahrdynamik umfassend aufgewertet wurde. Im Innenraum besticht besonders der 10,9 Zoll große Touchscreen des neuen Porsche Communication Management (PCM) und das GT-Sportlenkrad. Das Modell verfügt über einen 260 kW (354 PS) starken neuen V6-Motor.

Bentley feierte auf dem Automobilsalon ein besonderes Jubiläum: sein 100-jähriges Bestehen. Zu diesem Anlass enthüllte die Luxusmarke den Mulsanne W.O. Edition by Mulliner. Das auf 100 Exemplare limitierte Modell ist eine Hommage an den Gründer Walter Owen Bentley und präsentiert sich im edlen Schwarz mit Jubiläumsp plakette und diversen Chromanbauteilen. Zudem fand in Genf die Premiere des

neuen Bentley Speed statt. Der dynamische SUV wird von einem W12-TSI-Motor mit 467 kW (635 PS) angetrieben und beschleunigt in nur 3,9 sec auf 100 km/h. Neben dem Bentley Speed debütierte auch der neue Continental GT Convertible. Der kraftvolle W12-TSI-Motor beschleunigt das atemberaubende Grand-Tourer Cabriolet in nur 3,7 sec von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 333 km/h.

Lamborghini präsentierte den auf 800 Fahrzeuge limitierten Aventador SVJ Roadster für ein exklusives und kraftvolles Open-Air-Fahrerlebnis. Der V12-Motor mit 566 kW (770 PS) beschleunigt den Boliden in nur 2,9 sec auf 100 km/h, die 200 km/h sind in 8,8 sec erreicht. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei mehr als 350 km/h. Darüber hinaus zeigte Lamborghini den Huracán EVO Spyder. Er ist nach dem Coupé die zweite Variante des V10 Huracán EVO und besticht mit einer prädiktiven Logik bei der Fahrdynamiksteuerung und neuem Design für verbesserte Aerodynamik. Der 5,2l V10-Saugmotor leistet 470 kW (640 PS) und beschleunigt das Cabriolet in 3,1 sec von 0 auf 100 km/h.

Bei Bugatti debütierten gleich zwei Modelle. Mit dem auf 20 Exemplare limitierten Chiron Sport feiert Bugatti sein 110-jähriges Bestehen. Das zweite Modell, der La Voiture Noire, soll an den berühmten Bugatti Type 57 SC Atlantic erinnern. Er besticht vor allem durch den Einsatz von tiefschwarzem Sichtcarbon und den 16-Zylinder-Motor mit 1.103 kW (1.500 PS).

Die Konzern Komponente präsentierte in Genf eine flexible Schnellladesäule, an der bis zu vier Fahrzeuge gleichzeitig nach dem Powerbankprinzip geladen werden können. Die Ladekapazität liegt bei bis zu 360 kWh, die Serienproduktion soll ab 2020 am Standort Hannover starten.

#### AUSZEICHNUNGEN

Ende Januar 2019 erreichte die Marke Volkswagen Pkw mit dem e-Golf und dem e-up! die Plätze eins und zwei im ADAC Ecotest 2018. Der ADAC Ecotest ermittelt in praxisnahen Zyklen den lokalen CO<sub>2</sub>-Ausstoß und die Abgasnebenwerte Kohlenmonoxid (CO), Stickoxide (NO<sub>x</sub>), Kohlenwasserstoff (HC) sowie Feinstaub-Partikel.

Ebenfalls Ende Januar 2019 vergaben Auto Bild und Computer Bild beim „Connected Car Award 2018“ mehrere Preise an den Volkswagen Konzern. Audi überzeugte die Leser mit seinem System Audi Connect in der Kategorie Entertainment. Porsche gewann mit dem Macan, in dem ein Connect Plus-Modul integriert ist, in der Kategorie Mittelklasse. Bei den Transportern konnte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge mit dem Onboard-Entertainment im Grand California punkten. Der Fokus des „Connected Car Award“ liegt auf dem besten Gesamtpaket in vernetzten Fahrzeugen.

Der Volkswagen Konzern wurde ebenfalls Ende Januar 2019 mehrfach von der Fachzeitschrift auto motor und sport mit der Auszeichnung „Best Cars 2019“ gekürt. Die Marke Volkswagen Pkw gewann mit dem up!, Polo und dem Golf in den Kategorien Minicars, Kleinwagen und Kompaktklasse. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wurde mit dem Multivan in der Klasse Vans ausgezeichnet. Porsche siegte mit

dem Panamera in der Luxusklasse sowie mit dem 911 in den Kategorien Sportwagen und Cabrio. Audi setzte sich mit dem Q3 in der Klasse Kompakt-SUV durch. Die Leserwahl „Best Cars“ ist einer der wichtigsten Wettbewerbe für die Autobranche in Europa.

Anfang 2019 wurde der Porsche 911 bei zwei Wettbewerben für seine Produktqualität ausgezeichnet: Im jährlichen „Gebrauchtwagen-Report“ des TÜV Rheinland belegte das Modell in allen Altersklassen aufgrund der geringsten Anzahl erheblicher Mängel den ersten Platz. Zudem zeichnete das US-Beratungsunternehmen J.D. Power den 911 als Modell mit der größten Zuverlässigkeit seiner Klasse aus.

Im Februar 2019 erhielt der Volkswagen Touareg bei den „German Design Awards“ in der Kategorie Passenger Vehicles die höchste Auszeichnung – Gold. Der Touareg konnte in der Bewertung mit seinem zeitbeständigen und funktionalen Design, der Technik, der Hochwertigkeit und dem Spaßfaktor punkten. Der „German Design Award“ wird vom Rat für Formgebung verliehen, der als deutsche Marken- und Designinstanz gilt.

Anfang März 2019 schnitt Audi mit seinem A4 Avant 2.0 TFSI im Dauertest der Auto Bild mit der Note 1 hervorragend ab. Damit stellt Audi das Führungsduo in der Dauertest-Rangliste: Vor dem A4 Avant liegt nur noch der A3 Sportback g-tron mit der Note 1+. Der Test führt über 100.000 km und endet mit einer Zerlegung samt Analyse durch einen unabhängigen Sachverständigen. In die Bewertung fließen zudem die Zuverlässigkeit des Autos sowie die Alltagserfahrungen und Eindrücke der Redaktion ein.

Anfang März 2019 erhielt SEAT mit dem neuen Tarraco beim Euro-NCAP-Crashtest die Bestnote von fünf Sternen und setzte damit Maßstäbe bei der Sicherheit großer SUV. Beim Insassenschutz für Erwachsene erreichte das SEAT Flaggschiff 97% der Maximalwertung – ein hervorragendes und das bis dato beste Ergebnis überhaupt in dieser Kategorie. Beim Euro-NCAP-Crashtest werden Sicherheitsaspekte des Fahrzeugs untersucht und bewertet: der Insassenschutz, die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger und die Ausstattung mit aktuellen Sicherheitssystemen.

Ende März 2019 erhielt ŠKODA für den neuen Scala den „Red Dot Award“ in der Kategorie Produktdesign. Mit neuen skulpturalen Formen, dynamischen Linien und präzise gestalteten Details zeigt der Scala als erstes Serienmodell die nächste Entwicklungsstufe der ŠKODA Formensprache. 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.

Ebenso Ende März 2019 erhielt Audi eine Auszeichnung als Gesamtsieger in der Qualitätswertung bei der Auto Bild-Leserumfrage „Die besten Marken in allen Klassen“. Darüber hinaus wurde Audi mit 55,2% Zustimmung zum Markengesamtsieger gewählt – vor Porsche und ŠKODA. Bei der Wahl „Die besten Marken in allen Klassen“ bewerteten die Leser der

Fachzeitschrift Auto Bild 38 Automarken in 14 Fahrzeugkategorien. Die Felder Qualität, Design und Preis/Leistungsverhältnis standen dabei als Kernkriterien im Vordergrund.

#### JUBILÄEN

Mitte Januar 2019 feierte die Marke Volkswagen Pkw die Produktion des fünfmillionsten Tiguan im Werk Wolfsburg. Seit seinem Marktstart im Jahr 2007 ist der kompakte Tiguan weltweit erfolgreich und liefert wertvolle Impulse für die Wachstumsstrategie und die SUV-Offensive der Marke.

Mitte Februar 2019 fertigte das Werk Salzgitter der Marke Volkswagen Pkw den 60-millionsten Motor seit Produktionsstart vor 49 Jahren. Bei dem Jubiläumsmotor handelte es sich um einen 1,5 l TSI-Motor.

Anfang März 2019 rollte bei der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge am Standort Hannover das zehnmillionste Fahrzeug vom Band: ein rot-weißer T6 Caravelle. Die Fertigung der T-Baureihe startete am 8. März 1956 im eigens dafür errichteten Werk.

#### KOOPERATIONEN

Die Marke Volkswagen Pkw unterzeichnete im Januar 2019 eine Absichtserklärung mit Äthiopien und hat hiermit das Engagement in der afrikanischen Sub-Sahara-Region weiter ausgebaut. Die Absichtserklärung umfasst dabei vier Bereiche: Etablierung einer Fahrzeugmontage, Lokalisierung einer Komponenten-Fertigung, Einführung von Mobilitätskonzepten wie zum Beispiel App-basierten Fahrdiensten (Car-sharing und Ride Hailing) sowie Einrichtung eines Ausbildungszentrums.

Volkswagen China und FAW-Volkswagen haben im März 2019 ein Joint Venture gegründet, um die Vernetzung und Digitalisierung in den Fahrzeugen von FAW-Volkswagen weiter voranzutreiben. Beide Partner investieren rund 121 Mio. € in das neue Unternehmen „Mobile Online Services Intelligent“. Ziel ist die Entwicklung digitaler Serviceangebote für alle Modelle von FAW-Volkswagen ab 2019.

Der Volkswagen Konzern ist Ende März 2019 eine Kooperation mit Amazon Web Services eingegangen. Ziel ist, gemeinsam die Volkswagen Industrial Cloud aufzubauen. Über die Cloud sollen künftig die Daten aller Maschinen, Anlagen und Systeme aus sämtlichen Fabriken des Volkswagen Konzerns zusammengeführt werden. Das hilft Abläufe und Prozesse in der Fertigung zu optimieren, um so Produktivitätssteigerungen in den Werken zu ermöglichen. Die Volkswagen Industrial Cloud schafft damit die wesentliche

technologische Voraussetzung, um auch zukünftig die Produktivitätsziele in der Produktion zu erreichen. Langfristig geht es auch um die Integration der globalen Lieferkette des Volkswagen Konzerns mit über 30.000 Standorten von mehr als 1.500 Zulieferern und Partnerunternehmen. Die Cloud soll als offene Industriepattform angelegt werden, die perspektivisch auch weitere Partner aus Industrie, Logistik und Handel nutzen können. Mit Siemens hat Volkswagen für dieses Projekt zudem den ersten großen Integrationspartner gewonnen.

#### JETTA WIRD ZUR NEUEN MARKE VON VOLKSWAGEN PKW IN CHINA

Der Jetta gehört zu den beliebtesten Modellen von Volkswagen Pkw. Nun wird aus dem Modell eine eigene Marke für den chinesischen Markt mit eigener Modellfamilie sowie eigenem Händlernetzwerk. Mit JETTA richtet sich Volkswagen Pkw vor allem an junge chinesische Kunden, die nach individueller Mobilität – dem ersten eigenen Auto – streben. Die neue Marke wird in China zwei SUVs und eine Limousine auf den Markt bringen. Die Modelle stehen wie alle anderen Fahrzeuge von Volkswagen für Qualität, eine klare Designsprache, Wertbeständigkeit und Sicherheit.

#### ELLI – ELECTRIC LIFE – VORGESTELLT

Volkswagen weitet seine E-Mobilitäts-Offensive mit Elli (Electric Life) aus. Elli wird Produkte und Dienstleistungen rund um die Themen Energie und Laden entwickeln und soll den Kunden nicht nur Ökostrom für das Fahrzeug liefern, sondern auch für Zuhause. Dabei wird es sich um CO<sub>2</sub>-frei erzeugten, TÜV-zertifizierten und zu 100% aus erneuerbaren Quellen stammenden Volkswagen Naturstrom handeln.

#### VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSANGELEGENHEITEN

Im Rahmen einer Altersregelung ist Herr Prof. Dr. Jochem Heizmann am 10. Januar 2019 aus dem Vorstand der Volkswagen AG ausgeschieden. Die Verantwortung für den Geschäftsbereich China übernahm im Konzernvorstand ab dem 11. Januar 2019 Herr Dr. Herbert Diess.

Mit Wirkung zum 8. Februar 2019 hat Herr Uwe Hück sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG niedergelegt. Auf Antrag des Aufsichtsratsvorsitzenden hat das Registergericht Braunschweig gemäß § 104 AktG mit Wirkung zum 21. Februar 2019 Herrn Werner Weresch, Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, als Nachfolger zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt.

# Volkswagen Aktie

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

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

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG lagen in den ersten drei Monaten 2019 über dem Niveau vom Jahresende 2018. Positive Impulse lieferten vor allem gute Unternehmenszahlen für das zurückliegende Geschäftsjahr. Belastet wurden die Notierungen insbesondere durch Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen regulatorischen Rahmenbedingungen für Diesel- und Elektrofahrzeuge, der US-Zollpolitik, der Abkühlung des chinesischen Marktes sowie des Testverfahrens zur Bestimmung von Schadstoff- und CO<sub>2</sub>-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen – das sogenannte WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure).

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

## KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2019

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	157,60	135,60	145,10
	Datum	04.03.	03.01.	29.03.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	154,24	134,76	140,32
	Datum	04.03.	03.01.	29.03.
DAX	Kurs	11.788	10.417	11.526
	Datum	19.03.	03.01.	29.03.
ESTX Auto & Parts	Kurs	486	412	466
	Datum	04.03.	03.01.	29.03.

## KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2018 BIS MÄRZ 2019

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2018 = 100



# Geschäftsverlauf

## GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

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

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

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

Die Volkswirtschaften Zentraleuropas erzielten im ersten Quartal 2019 weiterhin verhältnismäßig hohe Wachstumsraten, welche ebenfalls mehrheitlich zurückgingen. In Osteuropa stieg das BIP-Wachstum insgesamt, da vor allem die konjunkturelle Erholung der russischen Wirtschaft im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zulegte.

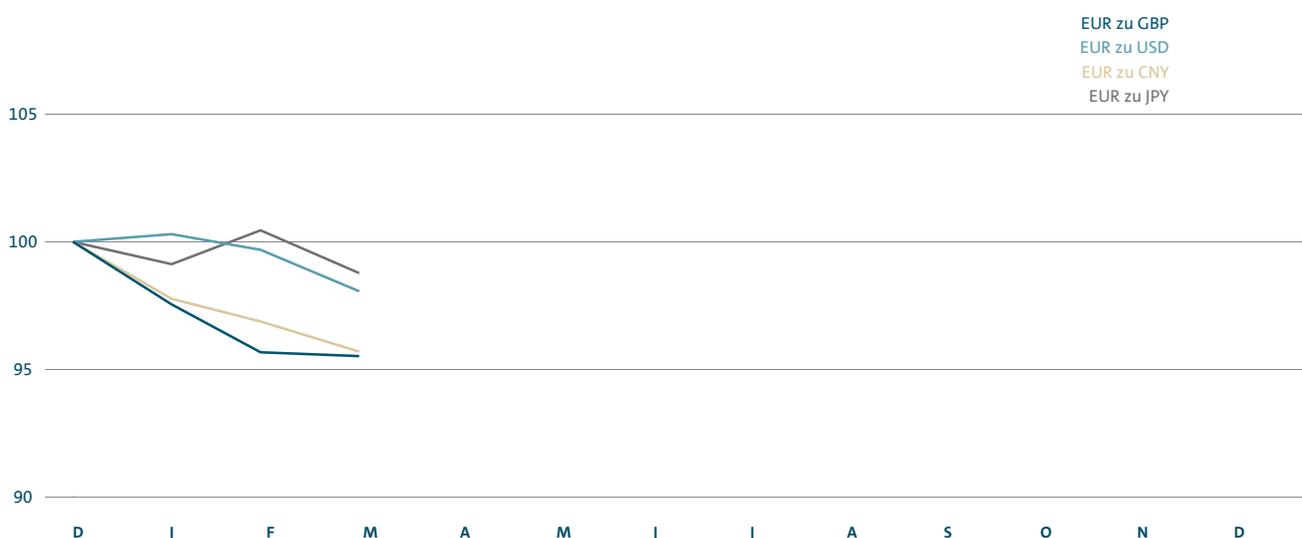
Der in der Türkei bereits im Jahr 2018 eingetretene wirtschaftliche Einbruch setzte sich im Auftaktquartal 2019 fort. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen eine im Vergleich zum Vorjahreszeitraum niedrigere Steigerungsrate des BIP aus.

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

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

## DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2018 BIS MÄRZ 2019

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2018 = 100



Die chinesische Wirtschaft wuchs im Berichtszeitraum mit nahezu unverändert hoher Dynamik. Staatliche Stützungsmaßnahmen infolge der handelspolitischen Auseinandersetzungen zwischen China und den USA wurden im ersten Quartal 2019 fortgeführt. Indien hob sich aufgrund seiner starken konjunkturellen Entwicklung von den meisten Schwellenländern ab und verzeichnete weiterhin eine Wachstumsgeschwindigkeit auf hohem Niveau. Japan registrierte gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ein schwächeres BIP-Wachstum.

#### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis März 2019 hat sich die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahresquartal schwächer entwickelt (-5,6%). Während in der Region Zentral- und Osteuropa die Neuzulassungen den Wert des Vorjahres leicht übertrafen, verzeichneten die Gesamtmärkte in Westeuropa, Nordamerika, Südamerika sowie Asien-Pazifik teilweise merkliche Einbußen.

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

In Westeuropa lag die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum unter anderem WLTP-bedingt unter dem Vorjahresniveau. Dabei entwickelten sich die Neuzulassungen in den größten Einzelmärkten in unterschiedlicher Stärke rückläufig. Einen leichten Rückgang verzeichneten die Pkw-Verkäufe in Frankreich. Auch in Großbritannien lag das Pkw-Marktvolumen unter dem Vorjahreswert. Dort belastete weiterhin der ungewisse Ausgang der Austrittsverhandlungen mit der EU die Nachfrage. Spürbar rückläufig entwickelten sich im Berichtszeitraum die Pkw-Märkte in Italien und Spanien. Der Anteil der neu zugelassenen Dieselfahrzeuge am Pkw-Gesamtmarkt in Westeuropa sank im Zeitraum Januar bis März 2019 auf 33,4 (38,4)%.

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

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

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

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum leicht über dem Vorjahresniveau. Dabei entwickelten sich die einzelnen zentraleuropäischen EU-Märkte uneinheitlich. Der russische Pkw-Markt zeigte sich trotz der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2019 zu

Jahresbeginn robust und erreichte den Wert des Vorjahreszeitraums.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag auf dem Vorjahresniveau. Dabei war in Russland die Zahl der verkauften Fahrzeuge in den Monaten Januar bis März 2019 deutlich niedriger als im Vorjahr.

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

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

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

In der Region Asien-Pazifik lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum unter dem Vorjahresniveau. Das war vor allem auf die Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes zurückzuführen, der das Nachfragevolumen des Vorjahres deutlich verfehlte und seit Mitte 2018 negative Wachstumsraten aufweist. Belastend wirkte weiterhin der anhaltende Handelskonflikt zwischen China und den USA; zusätzlichen Einfluss hatte die für April angekündigte Senkung der Mehrwertsteuer. Auf dem indischen Pkw-Markt gingen die Verkäufe im Auftaktquartal 2019 gegenüber dem Vorjahr moderat zurück. In Japan wurden im bisherigen Jahresverlauf etwas mehr Fahrzeuge nachgefragt als im Vorjahr.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik stieg im Vergleich zum Vorjahr moderat an. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres leicht übertroffen. Auch in Indien wurde die Zahl

neu zugelassener Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr leicht überschritten, in Thailand deutlich und in Indonesien stark.

#### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

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

Die Nachfrage in Westeuropa stieg im ersten Quartal 2019 spürbar über das Niveau von 2018. In Deutschland, dem größten Markt Westeuropas, lagen die Neuzulassungen in den ersten drei Monaten 2019 beträchtlich über dem Vorjahreswert. Während die Nachfrage in Italien und in Spanien zurückging, entwickelte sie sich in Großbritannien und Frankreich positiv.

In der Region Zentral- und Osteuropa führte die abgeschwächte positive wirtschaftliche Entwicklung im ersten Quartal 2019 zu einem leichten Rückgang des Zulassungsvolumens gegenüber Vorjahr. Die Nachfrage in Russland verringerte sich ebenfalls leicht.

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

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

#### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

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

Der Markt für die Energieerzeugung zeigte sich im ersten Quartal 2019 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjah-

res unverändert. In allen Anwendungsbereichen konnte eine stabile Nachfrage festgestellt werden. Auch hier war der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken unverändert zu erkennen. Es bestand ein unverändert hoher Bedarf an Energielösungen, mit starker Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Bei allen Projekten war ein anhaltend starker Wettbewerbs- und Preisdruck zu erkennen, der die Ergebnisqualität der Aufträge belastete. Zudem führten die unverändert schwierigen Finanzierungsbedingungen auf der Kundenseite, insbesondere bei größeren Projekten, häufig zu Verzögerungen bei der Auftragsvergabe.

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

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren in der Marine- und Kraftwerkssparte hat sich insgesamt positiv entwickelt und profitierte von einem weiter steigenden Interesse an langlaufenden Wartungsverträgen und Nachrüstungslösungen. Im Bereich Turbomaschinen zeichnete sich eine langsame Erholung des After-Sales-Marktes ab. Zudem ergaben sich hier neue Vertriebsmöglichkeiten in den Bereichen Digitalisierung und langlaufende Serviceverträge.

#### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden im ersten Quartal 2019 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem aus den weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen resultierte.

Auf dem europäischen Markt war von Januar bis März 2019 insgesamt ein leichter Rückgang der Fahrzeugnachfrage zu verzeichnen. In der Folge entwickelte sich auch der Zugang neuer Leasing- und Finanzierungsverträge leicht rückläufig. Während die Gebrauchtwagenverkäufe in Europa stabil auf Vorjahresniveau lagen, war bei den Leasing- und Finanzierungsverträgen für Gebrauchtwagen ein leichter Anstieg zu verzeichnen. After-Sales-Produkte wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge sowie insbesondere automobilbezogene Versicherungen wurden in den ersten drei Monaten des Jahres 2019 stark nachgefragt.

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

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

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

In Brasilien knüpfte das Verbraucherkreditgeschäft und das landesspezifische Finanzdienstleistungsprodukt Consorcio – eine Kombination aus Sparplan und Lotterie – an die Entwicklung aus dem Jahr 2018 an und entwickelte sich im Berichtszeitraum weiter positiv. Auf dem argentinischen Markt stellten die infolge der jüngsten Wirtschaftskrise stark gestiegenen Zinsen eine Herausforderung für den Vertrieb von Finanzierungs- und Leasingprodukten dar.

In der Region Asien-Pazifik hat sich die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen in den ersten drei Monaten 2019 uneinheitlich entwickelt. In China erhöhte sich der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, das Wachstum bei neuen Verträgen hat sich jedoch aufgrund der rückläufigen Pkw-Verkäufe verlangsamt. Trotz zunehmender Zulassungsbeschränkungen in Ballungsgebieten besteht dort insbesondere im Binnenland und bei Gebrauchtwagen ein beträchtliches Potenzial, Neukunden für automobilbezogene Finanzdienstleistungen zu gewinnen. Auf dem indischen Markt stieg die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen, in Japan hingegen schwächte sie sich leicht ab.

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

#### AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern lieferte im ersten Quartal 2019 weltweit 2.605.563 Fahrzeuge an Kunden aus. Im Vergleich zur Vorjahresperiode waren das 2,8% oder 74.258 Einheiten weniger. Während die Verkaufszahlen im Bereich Nutzfahrzeuge den Wert des Vorjahres übertrafen, war die Zahl der an Kunden übergebenen Modelle aus dem Bereich Pkw rückläufig. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2019 im Bereich Pkw berichtet, die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Die Grafik auf Seite 12 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 31. MÄRZ<sup>1</sup>

	2019	2018	%
Bereich Pkw	2.548.400	2.626.600	-3,0
Bereich Nutzfahrzeuge	57.163	53.221	+7,4
<b>Gesamt</b>	<b>2.605.563</b>	<b>2.679.821</b>	<b>-2,8</b>

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

#### AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern sank unter herausfordernden Marktbedingungen im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 3,0% auf 2.548.400 Einheiten. Das war vor allem auf den chinesischen Markt zurückzuführen, der das Nachfragevolumen des Vorjahres verfehlte. Besonders erfreulich entwickelten sich die Marken SEAT (+8,9%) und Volkswagen Nutzfahrzeuge (+9,4%), die beide das jeweils beste erste Quartal der Unternehmensgeschichte verzeichneten. Auch Bentley, Lamborghini und Bugatti steigerten ihre Auslieferungszahlen. Die Marken Volkswagen Pkw, Audi, ŠKODA und Porsche blieben unter den hohen Vorjahreswerten. Hauptursachen dafür waren die WLTP-Umstellung, Modellwechsel sowie rückläufige Märkte, insbesondere China. In den Regionen Westeuropa und Südamerika übertraf die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen des Volkswagen Konzerns den jeweiligen Vorjahreswert, während in Zentral- und Osteuropa, Nordamerika sowie Asien-Pazifik weniger Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert wurden.

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

#### Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im ersten Quartal dieses Jahres mit 934.716 Einheiten 0,5% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Dabei konnten belastende Einflüsse aus der Verunsicherung der Kunden aufgrund der öffentlichen Diskussion um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge sowie insbesondere Rückgänge infolge der WLTP-Umstellung unter anderem durch die erfolgreiche Einführung neuer Modelle kompensiert werden. Erfreuliche Zuwächse verzeichneten die Modelle Polo, T-Roc und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Sportback, Karoq und Kodiaq der Marke ŠKODA, Arona und Ateca der Marke SEAT sowie Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Zudem waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Touareg der Marke Volkswagen Pkw sowie die Audi Modelle A1 Sportback, Q3, A6 und Q8 bei den Kunden sehr beliebt. Der e-tron – das erste rein elektrische Serienmodell der Marke Audi – und der SEAT Tarraco wurden erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa erhöhte sich auf 22,3 (21,7)%.

In Deutschland erhöhte sich die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis März 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 1,5%. Zu den beliebtesten Konzernmodellen zählten Polo und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Sportback, ŠKODA Karoq, Arona und Ateca der Marke SEAT sowie der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Auch die im Laufe des Vorjahres eingeführten Modelle Touareg der Marke Volkswagen Pkw und ŠKODA Fabia waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten sieben Konzernmodelle ihr

jeweiliges Segment an: up!, Polo, Golf, T-Roc, Tiguan, Touran und Multivan. Der Golf war auch in den ersten drei Monaten 2019 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa übergaben wir im ersten Quartal dieses Jahres 1,0% weniger Fahrzeuge an Kunden als im Vergleichszeitraum 2018. Während wir in Russland und Polen einen Anstieg der Nachfrage nach Konzernmodellen verzeichneten, ging die Zahl der Auslieferungen in Tschechien zurück. Die Modelle Polo, T-Roc und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, die ŠKODA Modelle Rapid und Kodiaq sowie Arona und Ateca von SEAT verzeichneten eine erfreuliche

Nachfrageentwicklung. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 21,0 (21,9)%.

In der Türkei lieferten wir von Januar bis März dieses Jahres lediglich die Hälfte der Fahrzeuge an Kunden aus wie im gleichen Zeitraum 2018 und folgten damit dem Rückgang des Marktes. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern um 2,1% zurück; der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten verkaufte Konzernmodell.

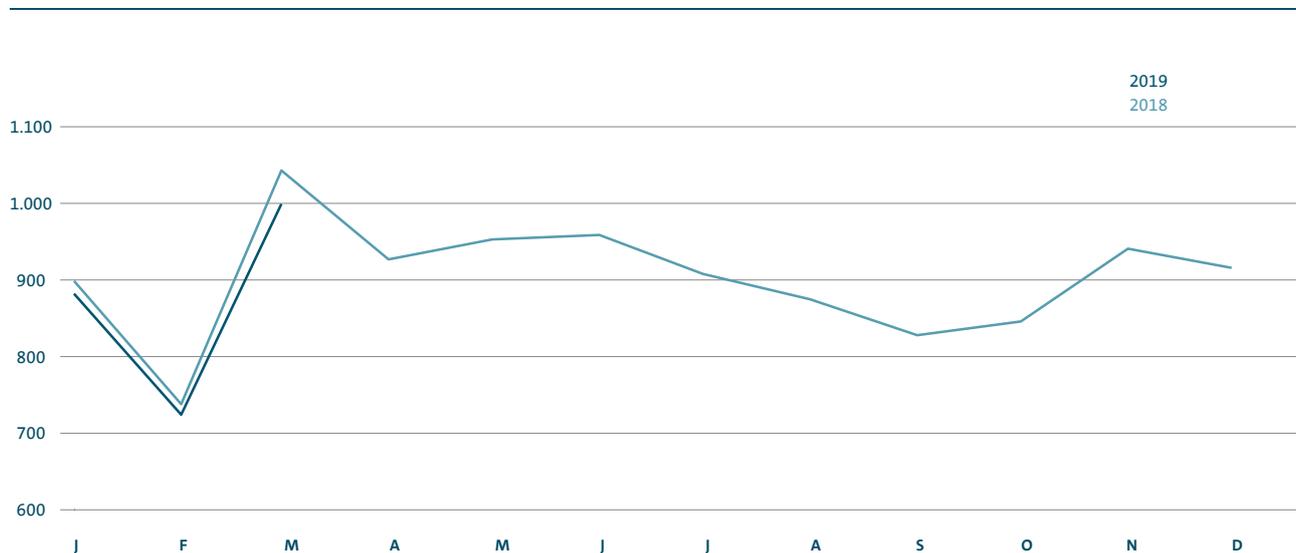
#### AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ<sup>1</sup>

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2019	2018	(%)
<b>Europa/Übrige Märkte</b>	<b>1.198.129</b>	<b>1.202.198</b>	<b>-0,3</b>
<b>Westeuropa</b>	<b>934.716</b>	<b>929.852</b>	<b>+0,5</b>
davon: Deutschland	326.993	322.053	+1,5
Großbritannien	158.355	160.998	-1,6
Italien	81.873	81.357	+0,6
Spanien	79.810	79.279	+0,7
Frankreich	71.535	66.567	+7,5
<b>Zentral- und Osteuropa</b>	<b>178.612</b>	<b>180.390</b>	<b>-1,0</b>
davon: Russland	46.523	43.663	+6,6
Polen	43.503	41.238	+5,5
Tschechische Republik	32.823	37.814	-13,2
<b>Übrige Märkte</b>	<b>84.801</b>	<b>91.956</b>	<b>-7,8</b>
davon: Türkei	14.640	29.767	-50,8
Südafrika	22.089	22.571	-2,1
<b>Nordamerika</b>	<b>215.905</b>	<b>220.255</b>	<b>-2,0</b>
davon: USA	149.985	148.857	+0,8
Mexiko	43.919	47.927	-8,4
Kanada	22.001	23.471	-6,3
<b>Südamerika</b>	<b>119.309</b>	<b>117.695</b>	<b>+1,4</b>
davon: Brasilien	84.032	66.327	+26,7
Argentinien	22.054	37.489	-41,2
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>1.015.057</b>	<b>1.086.452</b>	<b>-6,6</b>
davon: China	945.273	1.009.679	-6,4
Japan	19.709	22.534	-12,5
Indien	14.255	15.647	-8,9
<b>Weltweit</b>	<b>2.548.400</b>	<b>2.626.600</b>	<b>-3,0</b>
Volkswagen Pkw	1.456.386	1.525.300	-4,5
Audi	447.247	463.759	-3,6
ŠKODA	307.617	316.716	-2,9
SEAT	151.612	139.235	+8,9
Bentley	2.268	2.198	+3,2
Lamborghini	1.992	1.124	+77,2
Porsche	55.700	63.478	-12,3
Bugatti	20	17	+17,6
Volkswagen Nutzfahrzeuge	125.558	114.773	+9,4

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

## AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



### Auslieferungen in Nordamerika

Auf einem rückläufigen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Nordamerika wurden von Januar bis März dieses Jahres 2,0% weniger Konzernmodelle nachgefragt als ein Jahr zuvor. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 4,5 (4,5)%. Der Tiguan Allspace und der Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

In den ersten drei Monaten 2019 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem US-amerikanischen Markt 0,8% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als in der Berichtsperiode des Vorjahres. Der Gesamtmarkt war im gleichen Zeitraum rückläufig. Die größten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten Tiguan Allspace und Jetta der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q5 und Audi A6 sowie Porsche Cayenne.

In Kanada lieferten wir im Berichtszeitraum 6,3% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Auch der Gesamtmarkt ging während dieser Zeit zurück. Besonders beliebt waren die Modelle Tiguan Allspace und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Von Januar bis März 2019 lieferten wir auf einem leicht schwächeren Gesamtmarkt in Mexiko 8,4% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Vento, Jetta und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw.

### Auslieferungen in Südamerika

Im ersten Quartal 2019 stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns übergebenen Fahrzeuge auf den südamerikanischen Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um 1,4%. Der Gol und der Polo der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Nachfragevolumen

unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika lag bei 11,8 (10,7)%.

Der Volkswagen Konzern profitierte von der anhaltenden Erholung des brasilianischen Marktes und steigerte dort im Berichtszeitraum die Zahl der Verkäufe an Kunden im Vorjahresvergleich um 26,7%. Dies war vor allem auf den Markterfolg der im Vorjahr neu in den Markt eingeführten Modelle Polo, Virtus und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw zurückzuführen. Aber auch die Nachfrage nach den Modellen Fox, Saveiro der Marke Volkswagen Pkw und Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge entwickelte sich sehr erfreulich.

In Argentinien sank die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge auf einem drastisch rückläufigen Gesamtmarkt in den ersten drei Monaten 2019 um 41,2%. Die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen verzeichneten der Suran der Marke Volkswagen Pkw und der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die im Vorjahr neu eingeführten Modelle Virtus und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw wurden von den Kunden ebenfalls gut angenommen.

### Auslieferungen in Asien-Pazifik

Der Volkswagen Konzern verzeichnete in der Region Asien-Pazifik unter schwierigen Marktbedingungen eine schwächere Nachfrage und übergab 6,6% weniger Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 11,7 (11,7)%.

In China ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle von Januar bis März 2019 im Vorjahresvergleich um 6,4% zurück. Besonders gefragt waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Roc, Tayron, Tharu, Bora, Lavida und Touareg der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q2L e-tron sowie ŠKODA Karoq und Kamiq.

Die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns lagen in Indien um 8,9% unter dem Vorjahreswert. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

In Japan übergaben wir im Berichtszeitraum 12,5% weniger Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr. Die Modelle Polo und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw verzeichneten erfreuliche Nachfragezuwächse.

#### AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

In den ersten drei Monaten 2019 übergab der Volkswagen Konzern weltweit insgesamt 57.163 Nutzfahrzeuge an Kunden (+7,4%). Davon entfielen 49.831 (+6,5%) Einheiten auf Lkw und 4.210 (-17,6%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen von leichten Nutzfahrzeugen der Marke MAN beliefen sich auf 3.122 Fahrzeuge.

In Westeuropa erhöhten sich die Verkäufe gegenüber dem entsprechenden Vorjahresquartal um 22,4% auf insgesamt 30.140 Einheiten; davon entfielen 26.280 auf Lkw und 1.133 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 2.727 leichte Nutzfahrzeuge aus.

Im Zeitraum von Januar bis März 2019 lagen die Auslieferungen auf den Märkten der Region Zentral- und Osteuropa mit 8.497 Fahrzeugen auf dem Vorjahresniveau; darunter

waren 7.891 Lkw, 291 Busse und 315 leichte Nutzfahrzeuge. In Russland, dem größten Markt der Region, sanken die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um 31,7% auf 1.688 Einheiten.

Auf den Übrigen Märkten, insbesondere in der Türkei, verringerten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 43,2% auf insgesamt 2.583 Fahrzeuge; davon entfielen 2.205 auf Lkw und 298 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken im ersten Quartal 2019 auf 757 Fahrzeuge (-4,5%); diese wurden ausschließlich in Mexiko an Kunden übergeben, darunter waren 396 Lkw und 361 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika stiegen auf insgesamt 12.151 Einheiten (+10,8%); davon entfielen 10.398 auf Lkw und 1.753 auf Busse. Nachdem sich das wirtschaftliche Klima in Brasilien weiter aufhellte, konnten wir hier unsere Verkäufe um 33,0% steigern. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 9.226 Lkw und 1.178 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 3.035 Fahrzeuge: 2.661 Lkw und 374 Busse – das waren insgesamt 19,8% weniger als im Vorjahr. In China stiegen die Verkäufe um 50,9% auf 1.286 Einheiten, davon entfielen 1.213 auf Lkw und 73 auf Busse.

#### AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ<sup>1</sup>

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2019	2018	(%)
<b>Europa/Übrige Märkte</b>	<b>41.220</b>	<b>37.675</b>	<b>+9,4</b>
Westeuropa	30.140	24.625	+22,4
Zentral- und Osteuropa	8.497	8.501	-0,0
Übrige Märkte	2.583	4.549	-43,2
<b>Nordamerika</b>	<b>757</b>	<b>793</b>	<b>-4,5</b>
<b>Südamerika</b>	<b>12.151</b>	<b>10.968</b>	<b>+10,8</b>
davon: Brasilien	10.404	7.821	+33,0
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>3.035</b>	<b>3.785</b>	<b>-19,8</b>
davon: China	1.286	852	+50,9
<b>Weltweit</b>	<b>57.163</b>	<b>53.221</b>	<b>+7,4</b>
Scania	23.576	22.640	+4,1
MAN	33.587	30.581	+9,8

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

**AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING**

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

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

**FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS**

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

Im Zeitraum Januar bis März 2019 erfreuten sich die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen großer Beliebtheit. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft belief sich weltweit auf 2,1 (2,1) Mio. Kontrakte. In den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) im Berichtszeitraum auf 33,8 (33,1)%. Der Gesamtvertragsbestand übertraf am 31. März 2019 mit 22,7 Mio. Einheiten den Bestand vom 31. Dezember 2018 um 2,6%.

In den ersten drei Monaten 2019 nahm die Zahl der unterzeichneten Neuverträge in Europa/Übrige Märkte um 3,2% auf 1,6 Mio. Einheiten zu. Der Gesamtvertragsbestand zum 31. März 2019 betrug 16,6 Mio. Kontrakte und war damit um 3,5% höher als am Jahresende 2018; von diesen Kontrakten entfielen 7,3 Mio. Verträge (+2,4%) auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In Nordamerika nahm die Zahl der im ersten Quartal 2019 neu abgeschlossenen Verträge im Vergleich zum Vorjahr um 4,7% auf 221 Tsd. Kontrakte ab. Der Vertragsbestand lag Ende März mit 3,0 (3,0) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom Jahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,9 (1,9) Mio. Verträge.

Von Januar bis März dieses Jahres wurden in Südamerika 62 (66) Tsd. neue Kontrakte abgeschlossen. Der

Gesamtvertragsbestand betrug Ende März 587 (589) Tsd. Einheiten und erreichte damit nahezu den Stand vom 31. Dezember 2018. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Die neuen Vertragsabschlüsse im Raum Asien-Pazifik gingen im ersten Quartal 2019 im Vorjahresvergleich um 5,6% auf 231 Tsd. Einheiten zurück. Am 31. März 2019 belief sich der Gesamtvertragsbestand auf 2,4 Mio. Kontrakte und übertraf damit den Jahresendstand 2018 um 0,7%. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,8 Mio. Verträge (+0,7%).

**ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION**

In den ersten drei Monaten 2019 ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 6,7% auf 2.583.207 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Grund war eine geringere Nachfrage vor allem in China, der Türkei und Argentinien. Der Auslandsabsatz sank gegenüber dem Zeitraum Januar bis März 2018 um 7,8%. Im Inland stieg der Absatz gegenüber dem Vorjahreswert um 1,6%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz erhöhte sich auf 13,2 (12,1)%.

**PRODUKTION**

Von Januar bis März 2019 sank die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 2,6% auf insgesamt 2.655.044 Fahrzeuge. Im Inland lag die Produktion bei 554.432 Einheiten, ein Rückgang von 14,2%. Die Inlandsquote verringerte sich auf 20,9 (23,7)%.

**LAGERBESTÄNDE**

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 31. März 2019 über dem Stand zum Jahresende 2018 und über dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

**BELEGSCHAFT**

Am 31. März 2019 beschäftigte der Volkswagen Konzern 638.845 aktive Mitarbeiter; weitere 9.167 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 17.248 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des ersten Quartals 2019 blieb die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 665.260 Mitarbeitern auf dem Stand vom Jahresende 2018. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag mit 292.437 Beschäftigten ebenfalls auf dem Jahresendniveau 2018.

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

## ANWENDUNG NEUER RECHNUNGSLEGUNGSSTANDARDS

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

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

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

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

Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst.

## NEUE BERICHTSSTRUKTUR

Seit dem 1. Januar 2019 ordnen wir die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge dem Segment Pkw zu und das Segment wurde in Pkw und leichte Nutzfahrzeuge umbenannt. Folglich

umfasst der Bereich Pkw in der finanziellen Berichterstattung nun die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge. Das Segment Nutzfahrzeuge entspricht weiterhin dem Bereich Nutzfahrzeuge, jetzt jedoch ohne die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Vorjahreswerte wurden angepasst. Der Konzernbereich Automobile bleibt dabei unverändert.

## SONDEREINFLÜSSE

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

Im Zeitraum Januar bis März 2019 ergaben sich im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von –1,0 Mrd.€ im Bereich Pkw. Sie resultierten aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken.

## ABFINDUNG AN DIE MINDERHEITSAKTIONÄRE DER MAN SE

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

## ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns beliefen sich im ersten Quartal 2019 auf 60,0 Mrd.€, das waren 3,1% mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte trotz Volumenverlusten im Wesentlichen aus Mix- und Preisverbesserungen sowie der guten Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Der Volkswagen Konzern erzielte 79,7 (80,1)% seiner Umsatzerlöse im Ausland.

Das Bruttoergebnis lag mit 11,7 (11,6) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahres. Die Bruttomarge belief sich auf 19,5 (19,9)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen verbesserte sich in den ersten drei Monaten 2019 um 0,6 Mrd.€ auf 4,8 Mrd.€, die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 8,1 (7,2)%. Positive Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten, Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung sowie eine vorteilhafte Wechselkursentwicklung konnten gestiegene Fixkosten und den geringeren Fahrzeugabsatz mehr als ausgleichen. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik in Höhe von –1,0 Mrd.€ belasteten das Operative Ergebnis. Infolgedessen verzeichnete der Volkswagen Konzern im Zeitraum Januar bis März 2019 ein um 0,3 Mrd.€ unter dem Vorjahr liegendes Operatives Ergebnis in Höhe von 3,9 Mrd.€. Die operative Umsatzrendite sank auf 6,4 (7,2)%.

Das Finanzergebnis blieb mit 0,2 (0,3) Mrd.€ nahezu unverändert. Höhere Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von Rückstellungen sowie aus der Anwendung des neuen IFRS 16 standen höhere Ergebnisse aus Geldanlagen entgegen. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen und die darin enthaltenen Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen lagen auf dem Niveau des Vorjahres.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns fiel mit 4,1 (4,5) Mrd.€ geringer aus als ein Jahr zuvor. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 0,2 Mrd.€ auf 3,1 Mrd.€ ab.

#### Ertragslage im Konzernbereich Automobile

In den ersten drei Monaten 2019 erzielte der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 50,8 Mrd.€, ein Anstieg von 2,1% gegenüber Vorjahr. Verbesserungen im Mix sowie aus der Preispositionierung hatten einen positiven Einfluss, Volumenrückgänge wirkten belastend. Im Bereich Pkw lagen die Umsatzerlöse im Zeitraum Januar bis März 2019 auf dem Niveau des Vorjahres. In den Bereichen Nutzfahrzeuge und Power Engineering übertrafen die Umsatzerlöse den Vorjahreswert deutlich. 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.

In den Kosten der Umsatzerlöse führten im Wesentlichen gestiegene Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens, höhere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten sowie Fixkostensteigerungen zu einem überproportionalen Anstieg. Ihr Anteil an den Umsatzerlösen fiel höher aus als ein Jahr zuvor. Mit 6,9 (6,7)% stieg der Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) – gegenüber dem ersten Quartal 2018.

Im Zeitraum Januar bis März 2019 erhöhten sich die Vertriebskosten. Ihr Anteil an den Umsatzerlösen blieb dabei nahezu unverändert. Sowohl die Verwaltungskosten als auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen nahmen zu. Das Sonstige betriebliche Ergebnis ging um 0,2 Mrd.€ auf –0,4 Mrd.€ zurück. Positive Effekte, vor allem aus der hier erfassten Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting sowie die vorteilhafte Wechselkursentwicklung, konnten negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik nicht ausgleichen.

Mit 3,2 Mrd.€ lag das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile im ersten Quartal 2019 mit 0,4 Mrd.€ unter dem Wert des Vorjahres. Positiv wirkten die Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten sowie die Mix-, Preis- und Wechselkursentwicklung, die den geringeren Neuwagenabsatz, gestiegene Abschreibungen und Forschungs- und Entwicklungskosten sowie insbesondere die im ersten Quartal 2019 erfassten negativen Sondereinflüsse nicht kompensieren konnten. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 6,2 (7,2)%. Ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse erhöhte sich das Operative Ergebnis des Automobilbereichs auf 4,1 (3,6) Mrd.€. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen stieg auf 8,2 (7,2)%. Wir profitieren im Operativen Ergebnis von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

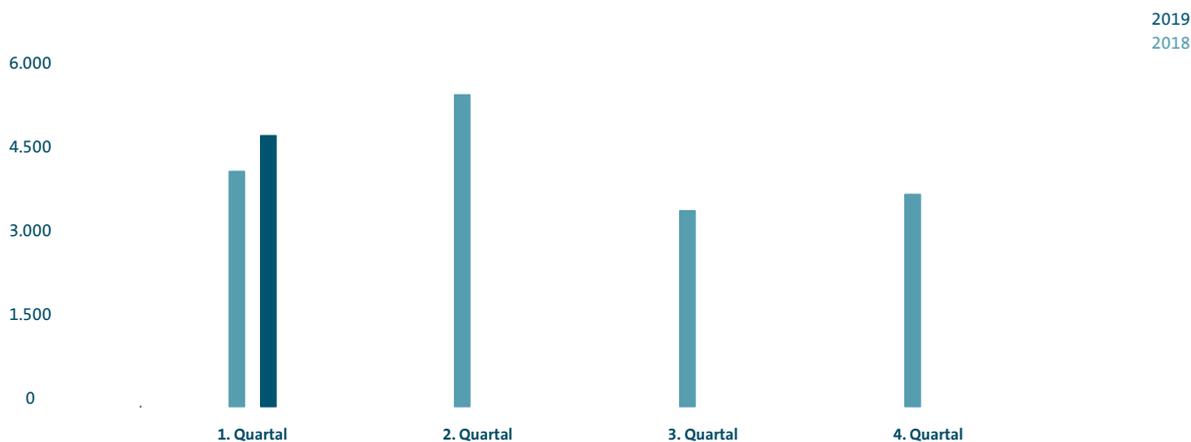
#### ERTRAGSLAGE IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Mio. €	2019	2018
<b>Pkw<sup>1</sup></b>		
Umsatzerlöse	43.581	43.243
Operatives Ergebnis	2.803	3.301
Operative Umsatzrendite (in %)	6,4	7,6
<b>Nutzfahrzeuge<sup>1</sup></b>		
Umsatzerlöse	6.305	5.734
Operatives Ergebnis	420	312
Operative Umsatzrendite (in %)	6,7	5,4
<b>Power Engineering</b>		
Umsatzerlöse	891	766
Operatives Ergebnis	–56	–42
Operative Umsatzrendite (in %)	–6,3	–5,4

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

## OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



### Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Zeitraum Januar bis März 2019 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von 9,2 Mrd. € und übertraf damit im Wesentlichen aufgrund eines höheren Geschäftsvolumens den Vorjahreswert um 8,9%.

Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen leicht überproportional um 0,6 Mrd. € auf 7,5 Mrd. € zu. Sowohl die Vertriebskosten als auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen erhöhten sich volumenbedingt. Die Verwaltungskosten stiegen leicht, ihr Anteil an den Umsatzerlösen ging dabei allerdings zurück.

Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs verbesserte sich im Berichtszeitraum um 9,7% auf 0,7 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite lag bei 7,6 (7,5)%.

### FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern verzeichnete im Zeitraum Januar bis März 2019 einen um 1,8 Mrd. € über Vorjahr liegenden Brutto-Cash-flow in Höhe von 10,4 Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital nahm durch eine höhere Mittelbindung um -3,0 Mrd. € auf -7,6 Mrd. € zu. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge auf 2,8 (4,0) Mrd. € zurück.

Im Zeitraum Januar bis März 2019 lag die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns mit 3,4 (3,2) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelabfluss von -7,4 (2,4) Mrd. €. Er beinhaltet im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden sowie den Erwerb angedienter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV. Unter Anwendung des neuen IFRS 16 ist seit dem 1. Januar 2019 der Tilgungsanteil aus Leasingzahlungen in der Finanzierungstätigkeit zu erfassen.

Am Ende der ersten drei Monate 2019 war der Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns bei 19,7 (21,5) Mrd. €.

Am 31. März 2019 belief sich die Netto-Liquidität des Konzerns auf -144,1 Mrd. €, am Jahresende 2018 hatte sie -134,7 Mrd. € betragen.

### Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile erzielte im ersten Quartal 2019 einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 8,1 (6,5) Mrd. €. Im Vorjahresvergleich wirkte eine bereits im ersten Quartal 2019 zu erfassende Dividendenforderung gegenüber dem chinesischen Joint Venture SAIC VOLKSWAGEN positiv im Brutto-Cash-flow, erhöhte jedoch für den noch nicht gezahlten Umfang die Mittelbindung im Working Capital. Zudem hatte der neue IFRS 16 im Berichtszeitraum einen positiven Effekt auf den Brutto-Cash-flow. Belastend wirkten hier die Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik, die in der Veränderung des Working Capital die sonstigen Rückstellungen erhöhten. Die Veränderung des Working Capital war mit -2,7 Mrd. € zudem durch den Lageraufbau insgesamt um 1,7 Mrd. € höher als ein Jahr zuvor. Die Mittelabflüsse aus der Dieseldematik fielen deutlich geringer aus als im Vorjahreszeitraum. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft verringerte sich um 0,1 Mrd. € auf 5,4 Mrd. €.

Aus der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts ergab sich im Zeitraum Januar bis März 2019 insgesamt ein Mittelabfluss in Höhe von 3,4 (3,0) Mrd. €. Die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) nahmen um 0,1 Mrd. € auf 2,0 Mrd. € zu. Die Sachinvestitionsquote belief sich auf 4,0 (3,9)%. Die Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung unserer Modellpalette, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und in unsere modularen Baukästen.

**FINANZIELLE SITUATION IN DEN BEREICHEN PKW,  
NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING  
VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ**

Mio. €	2019	2018
<b>Pkw<sup>1</sup></b>		
Brutto-Cash-flow	7.297	5.710
Veränderung Working Capital	-1.801	-541
Cash-flow laufendes Geschäft	5.496	5.169
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-5.057	-2.739
Netto-Cash-flow	439	2.430
<b>Nutzfahrzeuge<sup>1</sup></b>		
Brutto-Cash-flow	776	740
Veränderung Working Capital	-894	-457
Cash-flow laufendes Geschäft	-118	283
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	1.721	-254
Netto-Cash-flow	1.602	29
<b>Power Engineering</b>		
Brutto-Cash-flow	37	87
Veränderung Working Capital	-50	-83
Cash-flow laufendes Geschäft	-13	3
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-38	-25
Netto-Cash-flow	-51	-22

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

Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten lagen mit 1,1 (1,2) Mrd. € unter dem Niveau zum 31. März 2018.

Mit 2,0 Mrd. € fiel der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile in den ersten drei Monaten des Jahres 2019 um 0,4 Mrd. € niedriger aus als ein Jahr zuvor.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile flossen im Zeitraum Januar bis März 2019 Mittel in Höhe von -6,1 (-3,1) Mrd. € ab. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden sowie als Folge der Kündigung des BGAV mit der MAN SE den Erwerb der angedienten MAN Aktien. Seit 1. Januar 2019 ist hierin unter Anwendung des neuen IFRS 16 zudem der Tilgungsanteil aus Leasingzahlungen enthalten.

Durch die gemäß IFRS 16 vorzunehmende Erfassung der Leasingverbindlichkeiten als Finanzschulden erhöhte sich der Kreditstand zum 31. März 2019 im Konzernbereich Automobile um 5,1 Mrd. €. Infolge dieses nicht zahlungswirksamen Effekts war die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile Ende März 2019 mit 16,0 Mrd. € deutlich unter dem Wert vom 31. Dezember 2018 in Höhe von 19,4 Mrd. € auszuweisen.

**Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen**

Im ersten Quartal 2019 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 2,3 (2,0) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital nahm durch eine höhere Mittelbindung im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens um -1,3 Mrd. € auf -4,8 Mrd. € zu. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge um 1,1 Mrd. € auf -2,5 Mrd. € zurück.

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

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Berichtszeitraum im Konzernbereich Finanzdienstleistungen ein Mittelabfluss in Höhe von 1,3 Mrd. €, im Vorjahresquartal flossen 5,5 Mrd. € zu. Hierin ist vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden enthalten.

Die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich Ende März 2019 auf -160,0 Mrd. €, am 31. Dezember 2018 waren es -154,1 Mrd. €.

**BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS**

Am 31. März 2019 lag die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns mit 471,2 Mrd. € um 2,9% über dem Wert vom Jahresende 2018. Der Anstieg resultierte vor allem aus der Währungskursentwicklung und aus der Anwendung des neuen IFRS 16. Das Eigenkapital des Konzerns war mit 117,5 Mrd. € um 0,2 Mrd. € höher als Ende 2018. Die Eigenkapitalquote betrug 24,9 (25,6)%.

**Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile**

Ende März 2019 lagen die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile auf dem Niveau vom 31. Dezember 2018. Aufgrund des neuen IFRS 16 legten die Sachanlagen zu. Die für das Geschäftsjahr 2018 bereits beschlossene Dividende des chinesischen Gemeinschaftsunternehmens SAIC VOLKSWAGEN reduzierte die At Equity bewerteten Anteile. Gegenläufig wirkten die Geschäftsergebnisse der chinesischen Joint Ventures in den ersten drei Monaten 2019. In Summe lagen die At Equity bewerteten Anteile zum Ende des ersten Quartals 2019 unter dem Niveau vom 31. Dezember 2018. Insgesamt waren die Langfristigen Vermögenswerte um 3,5% höher als zum Jahresende 2018.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 5,3% zu; die darin enthaltenen Vorräte stiegen im Wesentlichen produktions- und wechselkursbedingt. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich insbesondere aufgrund der Dividendenforderungen gegenüber der SAIC VOLKSWAGEN und gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile ging unter anderem aufgrund der Tilgung kurzfristiger Finanzschulden um 7,4 Mrd. € auf 16,8 Mrd. € zurück.

Am Ende des ersten Quartals 2019 lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile mit 89,2 (88,9) Mrd.€ auf dem Wert vom 31. Dezember 2018. Die gute Ergebnisentwicklung und positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung wirkten eigenkapitalerhöhend, gestiegene versicherungsmathematische Verluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen sowie negative Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung hatten einen gegenläufigen Einfluss. Der verbliebene Betrag in Höhe von 0,7 Mrd. € aus den Minderheitsgesellschaftern an der MAN SE gewährten Andienungs- und Ausgleichsrechten wurde infolge der Kündigung des BGAV erfolgsneutral ins Eigenkapital umgliedert, wovon 0,3 Mrd. € die Anteile an Minderheiten am Eigenkapital erhöhten. Diese sind nun im Wesentlichen der MAN SE, der RENK AG und der AUDI AG zuzurechnen. Da die Minderheiten am Eigenkapital insgesamt geringer waren als die dem Konzernbereich Finanzdienstleistungen zugeordneten Anteile von Minderheiten, ergab sich für den im Abzug ermittelten Konzernbereich Automobile ein negativer Wert.

Die Langfristigen Schulden erhöhten sich um 13,3 % auf 88,0 Mrd.€. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden nahmen durch die Anwendung des neuen IFRS 16 deutlich zu. Die Pensionsrückstellungen stiegen vor allem aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes.

Mit 67,2 (68,0) Mrd. € gingen die Kurzfristigen Schulden insgesamt zum 31. März 2019 leicht zurück. Infolge der außerordentlichen Kündigung des BGAV mit der MAN SE wurde die Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ abgewickelt: angediente MAN Aktien erworben, Ausgleichszahlungen geleistet und der verbliebene Betrag erfolgsneutral ins Eigenkapital umgebucht. Die kurzfristigen Finanzschulden lagen bei –6,9 (–1,5) Mrd.€. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die Kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile in beiden Zeiträumen geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert jeweils negativ. Die kurzfristigen Sonstigen Schulden stiegen unter anderem aufgrund negativer Einflüsse aus der Derivatebewertung gegenüber dem 31. Dezember 2018 deutlich an, die im ersten Quartal 2019 zu erfassenden Sondereinflüsse erhöhten die kurzfristigen sonstigen Rückstellungen.

Am Ende des ersten Quartals 2019 verzeichnete der Konzernbereich Automobile mit 244,4 Mrd.€ eine um 4,2% höhere Bilanzsumme als Ende 2018.

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

Mio. €	31.03.2019	31.12.2018
<b>Pkw<sup>1</sup></b>		
Langfristige Vermögenswerte	120.742	116.537
Kurzfristige Vermögenswerte	79.727	70.408
<b>Bilanzsumme</b>	<b>200.470</b>	<b>186.945</b>
Eigenkapital	72.860	72.110
Langfristige Schulden	76.550	66.406
Kurzfristige Schulden	51.060	48.429
<b>Nutzfahrzeuge<sup>1</sup></b>		
Langfristige Vermögenswerte	24.854	24.117
Kurzfristige Vermögenswerte	12.864	17.366
<b>Bilanzsumme</b>	<b>37.718</b>	<b>41.483</b>
Eigenkapital	13.456	13.788
Langfristige Schulden	10.637	10.532
Kurzfristige Schulden	13.625	17.162
<b>Power Engineering</b>		
Langfristige Vermögenswerte	2.632	2.499
Kurzfristige Vermögenswerte	3.612	3.597
<b>Bilanzsumme</b>	<b>6.244</b>	<b>6.097</b>
Eigenkapital	2.920	2.953
Langfristige Schulden	851	754
Kurzfristige Schulden	2.472	2.391

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

#### Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich am 31. März 2019 auf 226,8 (223,6) Mrd.€. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte um 4,0 % über dem Niveau vom Jahresende 2018. Die darin enthaltenen Sachanlagen gingen zurück. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und Vermietete Vermögenswerte erhöhten sich aufgrund des Geschäftswachstums sowie im Zuge der Anwendung des neuen IFRS 16, die Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte verringerten sich entsprechend. Die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen volumenbedingt zu.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte gingen um 2,2% zurück. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte verringerten sich deutlich, während

die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen zunahmen. Am Bilanzstichtag stieg der Zahlungsmittelbestand im Finanzdienstleistungsbereich um 0,7 Mrd. € auf 5,5 Mrd. €. Am Ende des ersten Quartals 2019 entfielen rund 48,1 (48,8)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 28,3 (28,5) Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen am Ende des Berichtszeitraums nahezu auf dem Niveau vom 31. Dezember 2018. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 12,5 (12,7)%.

Die Langfristigen Schulden erhöhten sich vor allem aufgrund gestiegener langfristiger Finanzschulden zur Refinanzierung des Geschäftsvolumens um 3,2%.

Innerhalb der Kurzfristigen Schulden gingen die kurzfristigen Finanzschulden zurück, während die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistung zunahmen. Insgesamt lagen die Kurzfristigen Schulden mit 100,3 (100,0) Mrd. € annähernd auf dem Wert zum Jahresende 2018.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich auf 29,9 Mrd. €; am Jahresende 2018 hatte es ebenfalls 29,9 Mrd. € betragen.

#### PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Im Berichtszeitraum ergaben sich Sondereinflüsse aus der Dieselmotorthematik, die das Operative Ergebnis belasten. Unsere Prognose für das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen für den Konzern und den Bereich Pkw bleibt bestehen, die Prognose für das Operative Ergebnis inklusive Sondereinflüsse haben wir abgesenkt.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2019 finden Sie auf Seite 21.

#### Dieselmotorthematik

##### 1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

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

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

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

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig hat nunmehr Anklagen unter anderem auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG erhoben. Aus der Anklageerhebung gegen diesen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden ergibt sich nach vorliegender Kenntnislage zum gegenwärtigen

Zeitpunkt keine Veränderung der Risikolage für den Volkswagen Konzern.

##### 3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Das Oberlandesgericht Stuttgart hat im März 2019 die Durchführung der ihm vom Landgericht Stuttgart vorgelegten Kapitalanleger-Musterverfahren mit der Begründung abgelehnt, dass der gegenständliche Lebenssachverhalt im Wesentlichen bereits von dem insoweit vorrangigen Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig umfasst sei, welches gegenüber weiteren Musterverfahren eine Sperrwirkung entfalte. Die entsprechenden Entscheidungen des Oberlandesgerichts Stuttgart sind noch nicht rechtskräftig.

##### 4. Verfahren in den USA/Kanada

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

Die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen verteidigen sich weiterhin gegen die Klagen der Attorneys General bestimmter US-Bundesstaaten und Kommunen wegen angeblicher Verletzungen von lokalen umweltrechtlichen Vorschriften. Im März 2019 ist die Klage des Attorney General des Bundesstaates Tennessee vom Berufungsgericht in Tennessee wegen Vorrangs des Bundesrechts abgewiesen worden. Gegen diese Entscheidung kann der Bundesstaat Tennessee die Zulassung von Rechtsmitteln beantragen. Ebenfalls im März 2019 hat der Attorney General des Bundesstaates New Mexico seine umweltrechtliche Klage freiwillig zurückgezogen und der Attorney General des Bundesstaates Alabama hat entschieden, gegen die Abweisung seiner Klage gegen die Volkswagen AG durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Alabama kein Rechtsmittel einzulegen.

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

### Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

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

Im Verfahren wegen möglicher wettbewerbswidriger Absprachen gegen mehrere herstellereigene Automobilfinan-

zierungsgesellschaften haben die Volkswagen AG und die Volkswagen Bank GmbH gegen den Bußgeldbescheid der italienischen Wettbewerbsbehörde im März 2019 Rechtsmittel eingelegt.

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

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder und Wirtschaftsräume, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten

Währungskursverhältnissen oder Rohstoffen ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2018 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

# Ausblick

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

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

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

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

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

Der Volkswagen Konzern ist auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Fahrzeugmärkte insgesamt gut vorbereitet. Unsere Markenvielfalt, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie wegweisende Technologien und Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation unseres Kerngeschäfts positionieren wir die Konzernmarken trennschärfer und optimieren unser Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO<sub>2</sub>-Bilanz unserer Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

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

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

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

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

# Marken und Geschäftsfelder

## UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

In den ersten drei Monaten des Jahres 2019 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 60,0 (58,2) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen belief sich auf 4,8 (4,2) Mrd.€. Aus der Dieselmaterie ergaben sich im Berichtszeitraum Sondereinflüsse in Höhe von -1,0 Mrd.€.

Die Marke Volkswagen Pkw setzte im Berichtszeitraum 910 (912) Tsd. Fahrzeuge ab. Stark nachgefragt wurden vor allem die Modelle T-Roc, Tiguan, Touareg und Atlas. Die Umsatzerlöse legten im Vergleich zum Vorjahr um 7,1% auf 21,5 Mrd.€ zu. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen stieg auf 921 (879) Mio.€. Belastungen aus geringeren Volumina und Wechselkursen konnten durch Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung sowie eine positive Kostenentwicklung kompensiert werden. Aus der Dieselmaterie ergaben sich im Berichtszeitraum Sondereinflüsse in Höhe von -0,4 Mrd.€.

Zur Erhöhung der Transparenz und Vergleichbarkeit werden ab 2019 die Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften aus der Marke Audi herausgelöst und in der Zeile „Sonstiges“ ausgewiesen. Im ersten Quartal 2019 verzeichnete die Marke Audi einen Absatz von weltweit 305 (394) Tsd. Fahrzeugen. Das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen veräußerte weitere 130 (159) Tsd. Audi Fahrzeuge. Zuwächse verzeichneten die Modelle A1, Q2 und Q8. Im März startete die sukzessive Markteinführung des vollelektrischen Großserien-SUVs Audi e-tron. Die Umsatzerlöse gingen unter anderem infolge der neuen Zuordnung von Gesellschaften auf 13,8 (15,3) Mrd.€ zurück. Das Operative Ergebnis lag mit 1,1 (1,3) Mrd.€ unter dem Vergleichswert 2018. Belastungen

aus Modellan- und -ausläufen im Rahmen der Produkt-offensive und WLTP-bedingten Angebotsschwankungen sowie höheren Vorleistungen für neue Produkte und Technologien konnten durch Mix- und Margenverbesserungen sowie positive Wechselkurseffekte nicht ausgeglichen werden. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. Im Berichtszeitraum setzte Ducati 13.806 (13.850) Motorräder ab.

Die Marke ŠKODA steigerte ihren Absatz im Zeitraum Januar bis März 2019 um 7,2% auf 275 Tsd. Fahrzeuge. Insbesondere die Modelle Karoq und Kodiaq verzeichneten eine hohe Nachfrage. Die Umsatzerlöse nahmen um 8,2% auf 4,9 Mrd.€ zu. Das Operative Ergebnis sank um 6,2% auf 410 Mio.€. Der Rückgang resultierte aus negativen Wechselkurseffekten sowie Kostenerhöhungen. Positiv wirkten hingegen Volumensteigerungen und Preismaßnahmen.

Der Absatz der Marke SEAT stieg im Berichtszeitraum um 5,5% auf 176 Tsd. Fahrzeuge. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Stark nachgefragt wurden die Modelle Arona und Ateca, der Tarraco ist gut im Markt gestartet. Die Umsatzerlöse konnten mit 3,1 Mrd.€ den guten Wert der Vorjahresperiode noch um 9,7% übertreffen. Das Operative Ergebnis nahm volumen- und mixbedingt um 5,5% auf 89 Mio.€ zu. Belastungen aus Kostensteigerungen konnten dabei mehr als ausgeglichen werden.

Die Marke Bentley konnte ihren Absatz in den ersten drei Monaten dieses Jahres auf 2.584 (2.086) Fahrzeuge steigern. In der Folge legten die Umsatzerlöse auf 456 (351) Mio.€ zu. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 49 (-44) Mio.€, was vor allem aus der Verfügbarkeit des neuen Continental GT und einer vorteilhaften Mix- und Wechselkursentwicklung resultierte.

## BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

### KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

**Bereich Pkw**  
Volkswagen Pkw  
Audi  
ŠKODA  
SEAT  
Bentley  
Porsche Automobile  
Volkswagen Nutzfahrzeuge  
Sonstiges

**Bereich Nutzfahrzeuge**  
Scania Vehicles and Services  
MAN Nutzfahrzeuge

**Bereich Power Engineering**  
Power Engineering

### KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Händler- und Kundenfinanzierung  
Leasing  
Direktbank  
Versicherungen  
Flottenmanagement  
Mobilitätsangebote

Von Januar bis März 2019 setzte Porsche Automobile weltweit 57 (61) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse lagen mit 5,2 (5,4) Mrd. € unter dem Vergleichswert 2018. Infolge des markt- und produktionsbedingten Volumentrückgangs verringerte sich auch das Operative Ergebnis um 11,6% auf 829 Mio. €.

Der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge war im Berichtszeitraum mit weltweit 129 (117) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. Die Modelle Multivan/Transporter und Crafter wiesen erfreuliche Steigerungsraten auf. Mit 3,3 Mrd. € waren die Umsatzerlöse um 11,8% höher als im ersten Quartal 2018. Vor allem das höhere Volumen sowie Mixverbesserungen und eine vorteilhafte Wechselkursentwicklung führten dazu, dass das Operative Ergebnis um 29,9% auf 291 Mio. € zunahm.

Ab dem 1. Januar 2019 wird das Finanzdienstleistungsgeschäft von Scania innerhalb der Zeile „Sonstiges“ berichtet. Scania Vehicles and Services steigerte den Absatz in den ers-

ten drei Monaten 2019 auf 24 (23) Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse lagen bei 3,4 (3,0) Mrd. €. Scania Vehicles and Services verbesserte das Operative Ergebnis auf 370 (301) Mio. €. Der höhere Fahrzeugabsatz, ein verbessertes Originalteile- und Dienstleistungsgeschäft sowie eine vorteilhafte Wechselkursentwicklung konnten dabei Belastungen aus Kostensteigerungen mehr als ausgleichen.

MAN Nutzfahrzeuge setzte im ersten Quartal dieses Jahres 34 Tsd. Einheiten ab und übertraf damit den Vergleichswert 2018 um 9,8%. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 3,0 (2,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis nahm im Wesentlichen volumenbedingt auf 115 (83) Mio. € zu.

Power Engineering erwirtschaftete in den ersten drei Monaten 2019 Umsatzerlöse in Höhe von 891 (766) Mio. €. Das Operative Ergebnis ging auf 9 (21) Mio. € zurück.

#### WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Volkswagen Pkw	910	912	21.538	20.115	921	879
Audi <sup>1</sup>	305	394	13.812	15.320	1.100	1.300
ŠKODA	275	256	4.920	4.547	410	437
SEAT	176	167	3.053	2.782	89	85
Bentley	3	2	456	351	49	-44
Porsche Automobile <sup>2</sup>	57	61	5.224	5.438	829	939
Volkswagen Nutzfahrzeuge	129	117	3.294	2.945	291	224
Scania Vehicles and Services <sup>3</sup>	24	23	3.350	3.029	370	301
MAN Nutzfahrzeuge	34	31	2.988	2.771	115	83
Power Engineering	-	-	891	766	9	21
VW China <sup>4</sup>	901	1.040	-	-	-	-
Sonstiges <sup>5</sup>	-229	-233	-8.220	-7.834	28	-622
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	8.706	7.999	638	608
<b>Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen</b>	-	-	-	-	<b>4.849</b>	<b>4.211</b>
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-981	-
<b>Volkswagen Konzern</b>	<b>2.583</b>	<b>2.769</b>	<b>60.012</b>	<b>58.228</b>	<b>3.868</b>	<b>4.211</b>
Konzernbereich Automobile <sup>6</sup>	2.583	2.769	50.777	49.743	3.166	3.572
davon: Bereich Pkw <sup>7</sup>	2.526	2.716	43.581	43.243	2.803	3.301
Bereich Nutzfahrzeuge <sup>7</sup>	57	53	6.305	5.734	420	312
Bereich Power Engineering	-	-	891	766	-56	-42
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	9.236	8.485	701	639

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

2 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 5.799 (5.936) Mio. €, Operatives Ergebnis 868 (976) Mio. €.

3 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 3.458 (3.118) Mio. €, Operatives Ergebnis 402 (331) Mio. €.

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

Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 1.074 (1.163) Mio. €.

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

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

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

Volkswagen Finanzdienstleistungen berücksichtigt seit dem 1. Januar 2019 auch Vertragsabschlüsse der internationalen Gemeinschaftsunternehmen, die Vergleichswerte wurden angepasst. Im Berichtszeitraum wurden 1,9 (1,9) Mio. neue Vertragsabschlüsse im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft verzeichnet. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns belief sich bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 33,5 (32,8)%. Der Gesamtvertragsbestand übertraf am 31. März 2019 mit 20,5 Mio. Kontrakten den Stand vom 31. Dezember 2018 um 1,2%. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing nahm der Bestand im Vergleich zum Jahresende 2018 um 1,5% auf 10,9 Mio. Kontrakte zu. Im Bereich Service/Versicherungen lag der Vertragsbestand mit 9,6 (9,6) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom Vorjahresende. Die Volkswagen Bank hatte am 31. März 2019 rund 1,4 (1,5) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis legte im Berichtszeitraum um 5,0% auf 638 Mio. € zu, was vor allem auf das Geschäftswachstum zurückzuführen war.

#### ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte ging der Absatz des Volkswagen Konzerns in den ersten drei Monaten 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 1,9% auf 1,2 Mio. Fahrzeuge

zurück. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 38,1 (36,5) Mrd. €. Mixeffekte wirkten positiv.

Auf den Märkten Nordamerikas war der Absatz des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum mit 226 Tsd. Fahrzeugen um 4,2% höher als im Vorjahr. Neben der Volumensteigerung trug die Wechselkursentwicklung dazu bei, dass die Umsatzerlöse um 16,1% auf 10,1 Mrd. € stiegen.

In Südamerika setzten wir im ersten Quartal dieses Jahres 125 (143) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse gaben volumen- und wechselkursbedingt auf 2,3 (2,6) Mrd. € nach.

In der Region Asien-Pazifik verringerte sich der Absatz des Volkswagen Konzern – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – im Berichtszeitraum auf insgesamt 1,0 (1,2) Mio. Fahrzeuge. In der Folge gingen auch die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 6,2% auf 9,3 Mrd. € zurück. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

Im Zeitraum Januar bis März 2019 erhöhten Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen in Fremdwährung die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um 206 Mio. €.

#### WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2019	2018	2019	2018
Europa/Übrige Märkte	1.223	1.247	38.063	36.519
Nordamerika	226	216	10.140	8.735
Südamerika	125	143	2.348	2.572
Asien-Pazifik <sup>1</sup>	1.010	1.163	9.255	9.868
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	206	534
<b>Volkswagen Konzern<sup>1</sup></b>	<b>2.583</b>	<b>2.769</b>	<b>60.012</b>	<b>58.228</b>

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 31. März

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2019	2018	AUTOMOBILE <sup>1</sup>		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2019	2018	2019	2018
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>60.012</b>	<b>58.228</b>	<b>50.777</b>	<b>49.743</b>	<b>9.236</b>	<b>8.485</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-48.324	-46.657	-40.805	-39.783	-7.519	-6.874
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>11.688</b>	<b>11.570</b>	<b>9.971</b>	<b>9.960</b>	<b>1.717</b>	<b>1.610</b>
Vertriebskosten	-4.941	-4.759	-4.559	-4.445	-383	-314
Verwaltungskosten	-2.271	-2.125	-1.809	-1.677	-463	-448
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-608	-475	-437	-267	-171	-209
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>3.868</b>	<b>4.211</b>	<b>3.166</b>	<b>3.572</b>	<b>701</b>	<b>639</b>
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	808	829	799	812	9	17
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-605	-562	-629	-540	24	-22
<b>Finanzergebnis</b>	<b>203</b>	<b>266</b>	<b>169</b>	<b>272</b>	<b>34</b>	<b>-6</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>4.071</b>	<b>4.477</b>	<b>3.336</b>	<b>3.844</b>	<b>735</b>	<b>633</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.018	-1.178	-833	-1.009	-185	-169
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>3.053</b>	<b>3.300</b>	<b>2.503</b>	<b>2.835</b>	<b>550</b>	<b>465</b>
davon entfallen auf						
Minderheiten	7	1	-8	-12	15	13
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	134	77	134	77	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	2.912	3.221	2.377	2.769	535	452
<b>Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)<sup>2</sup></b>	<b>5,78</b>	<b>6,40</b>				
<b>Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)<sup>2</sup></b>	<b>5,78</b>	<b>6,40</b>				
<b>Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)<sup>2</sup></b>	<b>5,84</b>	<b>6,46</b>				
<b>Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)<sup>2</sup></b>	<b>5,84</b>	<b>6,46</b>				

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 31. März

Mio. €	2019	2018
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>3.053</b>	<b>3.300</b>
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-4.086	-845
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	1.200	255
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-2.886	-590
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	23	-21
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	12	12
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-2.851</b>	<b>-599</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	860	-596
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	860	-596
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	12	4
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	872	-592
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI I)	-1.820	806
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-209	-597
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-2.029	209
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	593	-73
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-1.436	136
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI II)	-518	-136
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	235	-2
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-283	-137
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	85	42
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-198	-96
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	24	20
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	24	20
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)	-7	-4
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	17	16
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	198	0
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-547</b>	<b>-537</b>
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-5.281	-1.358
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	1.883	223
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-3.398</b>	<b>-1.135</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-345</b>	<b>2.165</b>
davon entfallen auf		
Minderheiten	6	1
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	134	77
Aktionäre der Volkswagen AG	-485	2.086

## Bilanz zum 31. März 2019 und zum 31. Dezember 2018

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2019	2018	AUTOMOBILE <sup>1</sup>		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2019	2018	2019	2018
<b>Aktiva</b>						
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>284.896</b>	<b>274.620</b>	<b>148.229</b>	<b>143.153</b>	<b>136.667</b>	<b>131.467</b>
Immaterielle Vermögenswerte	64.785	64.613	64.578	64.404	207	209
Sachanlagen	62.239	57.630	60.905	54.619	1.334	3.010
Vermietete Vermögenswerte	45.354	43.545	2.566	5.297	42.787	38.249
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	81.602	78.692	-224	9	81.826	78.684
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	30.917	30.140	20.404	18.824	10.513	11.315
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>186.326</b>	<b>183.536</b>	<b>96.203</b>	<b>91.371</b>	<b>90.123</b>	<b>92.165</b>
Vorräte	49.477	45.745	45.054	41.302	4.423	4.443
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	56.250	54.216	-522	-510	56.772	54.726
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	41.321	37.557	21.513	13.033	19.808	24.524
Wertpapiere	17.022	17.080	13.377	13.376	3.646	3.703
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	22.256	28.938	16.781	24.169	5.474	4.769
<b>Bilanzsumme</b>	<b>471.222</b>	<b>458.156</b>	<b>244.432</b>	<b>234.524</b>	<b>226.790</b>	<b>223.632</b>
<b>Passiva</b>						
<b>Eigenkapital</b>	<b>117.507</b>	<b>117.342</b>	<b>89.237</b>	<b>88.850</b>	<b>28.271</b>	<b>28.492</b>
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	104.493	104.522	76.839	76.624	27.654	27.898
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	12.525	12.596	12.525	12.596	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	117.019	117.117	89.364	89.219	27.654	27.898
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	489	225	-128	-369	616	594
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>186.229</b>	<b>172.846</b>	<b>88.038</b>	<b>77.692</b>	<b>98.191</b>	<b>95.154</b>
Finanzschulden	108.811	101.126	19.150	14.187	89.661	86.939
Rückstellungen für Pensionen	37.145	33.097	36.497	32.535	647	563
Sonstige Schulden	40.273	38.623	32.390	30.970	7.882	7.652
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>167.486</b>	<b>167.968</b>	<b>67.157</b>	<b>67.982</b>	<b>100.329</b>	<b>99.986</b>
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	-	1.853	-	1.853	-	-
Finanzschulden	83.920	89.757	-6.895	-1.504	90.814	91.261
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.405	23.607	20.899	20.962	3.506	2.645
Sonstige Schulden	59.162	52.750	53.153	46.671	6.009	6.079
<b>Bilanzsumme</b>	<b>471.222</b>	<b>458.156</b>	<b>244.432</b>	<b>234.524</b>	<b>226.790</b>	<b>223.632</b>

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
<b>Stand vor Anpassung am 01.01.2018</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>81.367</b>	<b>-3.223</b>
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 9 und 15	-	-	-282	-
<b>Stand am 01.01.2018</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>81.085</b>	<b>-3.223</b>
Ergebnis nach Steuern	-	-	3.221	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-589	-592
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>2.632</b>	<b>-592</b>
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	1	-
<b>Stand am 31.03.2018</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>83.718</b>	<b>-3.815</b>
<b>Stand am 01.01.2019</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>91.105</b>	<b>-3.576</b>
Ergebnis nach Steuern	-	-	2.912	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-2.885	872
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>27</b>	<b>872</b>
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote <sup>1</sup>	-	-	401	29
Übrige Veränderungen	-	-	28	-
<b>Stand am 31.03.2019</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>91.561</b>	<b>-2.675</b>

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

SICHERUNGSGESCHÄFTE								
Cash-flow-Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital	
3.525	–	91	166	11.088	108.849	229	109.077	
56	63	–225	–	–	–388	1	–387	
3.581	63	–133	166	11.088	108.461	229	108.690	
–	–	–	–	77	3.299	1	3.300	
136	–96	–5	12	–	–1.135	0	–1.135	
136	–96	–5	12	77	2.164	1	2.165	
–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–204	–204	–	–204	
–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	51	52	0	52	
3.717	–33	–138	178	11.012	110.472	230	110.702	
1.790	–629	–230	228	12.596	117.117	225	117.342	
–	–	–	–	134	3.046	7	3.053	
–1.436	–198	40	210	–	–3.397	–1	–3.398	
–1.436	–198	40	210	134	–351	6	–345	
–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–204	–204	–	–204	
0	0	0	–3	–	429	255	684	
–	–	–	–	–	28	2	30	
354	–827	–190	435	12.525	117.019	489	117.507	

## Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2019	2018	AUTOMOBILE <sup>1</sup>		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2019	2018	2019	2018
<b>Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>28.113</b>	<b>18.038</b>	<b>23.354</b>	<b>13.428</b>	<b>4.759</b>	<b>4.609</b>
Ergebnis vor Steuern	4.071	4.477	3.336	3.844	735	633
Ertragsteuerzahlungen	-796	-743	-460	-455	-337	-288
Abschreibungen <sup>2</sup>	5.925	5.362	3.935	3.687	1.990	1.675
Veränderung der Pensionen	-6	44	-10	41	4	3
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	1.159	-828	1.168	-811	-9	-17
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen <sup>3</sup>	66	271	140	231	-75	40
<b>Brutto-Cash-flow</b>	<b>10.418</b>	<b>8.584</b>	<b>8.110</b>	<b>6.537</b>	<b>2.308</b>	<b>2.047</b>
<b>Veränderung Working Capital</b>	<b>-7.569</b>	<b>-4.585</b>	<b>-2.745</b>	<b>-1.082</b>	<b>-4.824</b>	<b>-3.503</b>
Veränderung der Vorräte	-3.301	-1.995	-3.349	-2.332	48	337
Veränderung der Forderungen	-4.017	-5.676	-3.605	-2.814	-413	-2.862
Veränderung der Verbindlichkeiten	4.123	4.897	2.994	3.666	1.129	1.232
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	1.463	959	1.476	917	-13	42
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-2.769	-2.950	-269	-317	-2.500	-2.633
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-3.067	179	7	-201	-3.075	380
<b>Cash-flow laufendes Geschäft</b>	<b>2.849</b>	<b>3.999</b>	<b>5.364</b>	<b>5.455</b>	<b>-2.515</b>	<b>-1.457</b>
<b>Investitionstätigkeit laufendes Geschäft</b>	<b>-3.414</b>	<b>-3.157</b>	<b>-3.375</b>	<b>-3.018</b>	<b>-39</b>	<b>-139</b>
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-2.059	-1.978	-2.008	-1.918	-51	-60
Entwicklungskosten (aktiviert)	-1.147	-1.203	-1.147	-1.203	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-276	-48	-274	62	-1	-110
<b>Netto-Cash-flow<sup>4</sup></b>	<b>-565</b>	<b>841</b>	<b>1.990</b>	<b>2.437</b>	<b>-2.555</b>	<b>-1.596</b>
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen	-782	308	-5.308	1.920	4.526	-1.612
<b>Investitionstätigkeit</b>	<b>-4.196</b>	<b>-2.849</b>	<b>-8.682</b>	<b>-1.098</b>	<b>4.487</b>	<b>-1.751</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	<b>-7.399</b>	<b>2.401</b>	<b>-6.085</b>	<b>-3.058</b>	<b>-1.314</b>	<b>5.458</b>
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-19	-	-19	-	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-	-	2	-24	-2	24
MAN Minderheitsaktionäre: Ausgleichzahlungen und Erwerb angedeinter Aktien	-1.063	-	-1.063	-	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	372	-77	324	-61	48	-16
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	1	0	1	0	0	0
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-8.373</b>	<b>3.473</b>	<b>-9.079</b>	<b>1.238</b>	<b>706</b>	<b>2.235</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.03.<sup>5</sup></b>	<b>19.740</b>	<b>21.511</b>	<b>14.275</b>	<b>14.666</b>	<b>5.465</b>	<b>6.844</b>
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	28.999	25.798	14.030	13.146	14.970	12.652
<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>48.739</b>	<b>47.309</b>	<b>28.305</b>	<b>27.812</b>	<b>20.435</b>	<b>19.496</b>
Kreditstand	-192.793	-164.976	-12.314	-3.518	-180.479	-161.458
<b>Netto-Liquidität am 31.03.<sup>6</sup></b>	<b>-144.054</b>	<b>-117.668</b>	<b>15.991</b>	<b>24.294</b>	<b>-160.044</b>	<b>-141.962</b>
nachrichtlich am 01.01.	-134.735	-119.143	19.368	22.378	-154.103	-141.522

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

# Anhang

## Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2018 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 31. März 2019 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

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

## Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

### IFRS 16 – LEASINGVERHÄLTNISSE

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Durch die geänderte Erfassung von Aufwendungen aus Operating-Leasingverhältnissen in der Kapitalflussrechnung ergibt sich im ersten Quartal 2019 eine Verbesserung des Cash-flow laufendes Geschäft und des Netto-Cash-flow in Höhe von 0,2 Mrd. €, davon entfallen 0,2 Mrd. € auf den Konzernbereich Automobile. Der Cash-flow aus der Finanzierungstätigkeit verringert sich entsprechend. Der aus der Änderung der Bilanzierungsregeln resultierende Anstieg der Finanzschulden wirkt sich zum 31. März 2019 mit 5,4 Mrd. € negativ auf die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns aus, davon entfallen 5,1 Mrd. € auf den Konzernbereich Automobile.

Zudem ergeben sich deutlich umfangreichere Anhangangaben.

#### SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 1,5 % (31. Dezember 2018: 2,0 %) verwendet.

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

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

Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2018 ist auch im Internet unter [www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html](http://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 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieseldiagnostik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2018 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2019 waren in diesem Zusammenhang zusätzliche Aufwendungen für Rechtsrisiken in Höhe von 1,0 Mrd. € zu erfassen.

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

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

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

### 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. QUARTAL 2018<sup>1</sup>

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	35.364	3.570	–	–	38.934	–2.719	36.215
Originalteile	3.149	837	–	–	3.985	–24	3.962
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	3.067	356	–	–	3.423	–117	3.306
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	2.974	152	–	–	3.126	–4	3.122
Power Engineering	–	–	766	–	766	–1	766
Motorräder	150	–	–	–	150	–	150
Vermiet- und Leasinggeschäft	178	391	–	6.517	7.087	–970	6.117
Zinsen und ähnliche Erträge	62	1	–	1.773	1.837	–42	1.795
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	585	9	–	–	594	–60	534
Sonstige Umsatzerlöse	1.937	417	–	194	2.548	–286	2.262
	<b>47.466</b>	<b>5.734</b>	<b>766</b>	<b>8.485</b>	<b>62.451</b>	<b>–4.223</b>	<b>58.228</b>

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

## STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. QUARTAL 2019

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	36.275	4.057	–	–	40.332	–2.913	37.419
Originalteile	3.292	873	–	–	4.164	–32	4.133
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	3.306	356	–	–	3.662	–117	3.545
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	2.481	155	–	–	2.635	–2	2.633
Power Engineering	–	–	891	–	891	–1	890
Motorräder	158	–	–	–	158	–	158
Vermiet- und Leasinggeschäft	219	421	–	7.069	7.709	–992	6.717
Zinsen und ähnliche Erträge	57	1	–	1.947	2.005	–56	1.949
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	165	–6	–	–	158	47	206
Sonstige Umsatzerlöse	1.710	448	–	220	2.378	–14	2.364
	<b>47.662</b>	<b>6.305</b>	<b>891</b>	<b>9.236</b>	<b>64.093</b>	<b>–4.081</b>	<b>60.012</b>

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 674 Mio. € (Vorjahr: 518 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die auf Basis aktualisierter Wertminderungstests ermittelten außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 223 Mio. € (Vorjahr: 164 Mio. €). Die Basis zur Berechnung der außerplanmäßigen Abschreibungen bildet der Nutzungswert.

## 3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. QUARTAL		%
	2019	2018	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.483	3.356	3,8
davon: aktivierte Entwicklungskosten	1.147	1.203	-4,7
Aktivierungsquote in %	32,9	35,9	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	891	934	-4,6
<b>Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>3.227</b>	<b>3.087</b>	<b>4,5</b>

## 4. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtszeitraums in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien.

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

		1. QUARTAL	
		2019	2018
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien			
Stammaktien: unverwässert	Mio.	295,1	295,1
verwässert	Mio.	295,1	295,1
Vorzugsaktien: unverwässert	Mio.	206,2	206,2
verwässert	Mio.	206,2	206,2
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	3.053	3.300
Anteil von Minderheiten	Mio. €	7	1
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	134	77
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	2.912	3.221
Ergebnis je Aktie			
Stammaktien: unverwässert	€	5,78	6,40
verwässert	€	5,78	6,40
Vorzugsaktien: unverwässert	€	5,84	6,46
verwässert	€	5,84	6,46

## 5. Langfristige Vermögenswerte

### ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. MÄRZ 2019

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2019 <sup>1</sup>	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 31.03.2019
Immaterielle Vermögenswerte	64.613	1.228	-22	1.078	64.785
Sachanlagen	62.345	2.418	-246	2.770	62.239
Vermietete Vermögenswerte	43.922	5.486	2.011	2.044	45.354

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

## 6. Vorräte

Mio. €	31.03.2019	31.12.2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	6.139	5.543
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.521	4.382
Fertige Erzeugnisse, Waren	32.867	30.553
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.762	5.107
Geleistete Anzahlungen	189	168
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-2	-8
	<b>49.477</b>	<b>45.745</b>

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

## 7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	31.03.2019	31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20.320	17.888
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	21.001	19.669
	<b>41.321</b>	<b>37.557</b>

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2019 mit 195 Mio.€ (Vorjahr: 148 Mio.€) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

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

## 8. Eigenkapital

Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.283 Mio. € (Dezember 2018: 1.283 Mio. €).

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

## 9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2019	31.12.2018
Anleihen und Schuldverschreibungen	84.131	81.391
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	16.241	15.447
Einlagengeschäft	1.825	1.455
Leasingverbindlichkeiten	4.961	399
Übrige Finanzschulden	1.653	2.433
	<b>108.811</b>	<b>101.126</b>

## 10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2019	31.12.2018
Anleihen und Schuldverschreibungen	37.112	41.513
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	16.407	18.455
Einlagengeschäft	28.090	28.555
Leasingverbindlichkeiten	940	51
Übrige Finanzschulden	1.371	1.183
	<b>83.920</b>	<b>89.757</b>

## 11. Angaben zum Fair Value

Die Prinzipien und Methoden zur Fair Value Bewertung sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen zu den Bewertungsprinzipien und -methoden finden sich im Konzernabschluss 2018 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

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

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

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

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

### Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

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

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

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

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

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE  
ZUM 31. MÄRZ 2019**

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.03.2019
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	7.677	7.677
Sonstige Beteiligungen	162	–	–	–	1.436	1.598
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	294	48.314	49.430	–	32.994	81.602
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	786	3.617	3.639	1.076	–	5.478
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3	19.973	19.973	–	345	20.320
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	23	38.192	38.192	–	18.036	56.250
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.176	10.643	10.643	826	2	12.647
Wertpapiere	16.881	141	141	–	–	17.022
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	22.256	22.256	–	–	22.256
<b>Langfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	103.850	104.587	–	4.961	108.811
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	791	2.187	2.189	953	–	3.931
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	82.980	82.980	–	940	83.920
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	24.405	24.405	–	–	24.405
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	881	8.176	8.176	1.497	–	10.554

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

#### ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

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

Mio. €	31.03.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige Beteiligungen	162	73	0	89
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	294	–	–	294
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	786	–	386	400
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	3	–	–	3
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	23	–	–	23
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.176	–	969	207
Wertpapiere	16.881	16.881	–	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	791	–	305	486
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	881	–	577	304

## DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

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

Mio. €	31.03.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.076	–	1.076	–
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	826	–	826	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	953	–	953	–
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.497	–	1.497	–

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

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

#### ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
<b>Stand am 01.01.2018</b>	<b>823</b>	<b>765</b>
Währungsänderungen	-8	2
Gesamtergebnis	-23	111
erfolgswirksam	-23	111
erfolgsneutral	-	-
Zugänge (Zukäufe)	2	11
Realisierungen	0	-22
Umgliederung in Stufe 2	-21	0
<b>Stand am 31.03.2018</b>	<b>772</b>	<b>867</b>
<b>Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse</b>	<b>-23</b>	<b>-111</b>
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-16	-111
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-33	-122
Finanzergebnis	-8	0
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	0	-
<b>Stand am 01.01.2019</b>	<b>990</b>	<b>816</b>
Währungsänderungen	24	8
Gesamtergebnis	44	2
erfolgswirksam	36	2
erfolgsneutral	8	-
Zugänge (Zukäufe)	35	1
Realisierungen	-69	-32
Umgliederung in Stufe 2	-5	-4
<b>Stand am 31.03.2019</b>	<b>1.016</b>	<b>790</b>
<b>Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse</b>	<b>36</b>	<b>-2</b>
Sonstiges betriebliches Ergebnis	40	-2
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	42	5
Finanzergebnis	-4	0
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	4	-

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtstichtagen 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 31. März 2019 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 60 Mio. € (Vorjahr: 39 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 31. März 2019 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. März 2019 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. März 2019 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 328 Mio. € (Vorjahr: 325 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. März 2019 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 354 Mio. € (Vorjahr: 339 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. März 2019 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. März 2019 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogramme der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2019 um 10% höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogramme der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2019 um 10% niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. März 2019 um 10% besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 3 Mio. € höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10% schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 3 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. €	31.03.2019	31.03.2018
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	22.256	21.950
Termingeldanlagen	-2.516	-439
<b>Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung</b>	<b>19.740</b>	<b>21.511</b>

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. QUARTAL	
	2019	2018
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	–	–
Dividendenzahlungen	–204	–204
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–19	–
Aufnahmen von Anleihen	6.808	4.665
Tilgungen von Anleihen	–6.405	–2.213
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	–7.381	159
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	–197	–6
	<b>–7.399</b>	<b>2.401</b>

### 13. Segmentberichterstattung

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

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

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

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

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

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

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

Die Überleitungsrechnung beinhaltet Bereiche und sonstige Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen. Darin ist auch die nicht allokierte 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. QUARTAL 2018<sup>1</sup>

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanz- dienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	44.239	5.479	766	7.758	58.243	-15	58.228
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	3.226	255	1	726	4.208	-4.208	-
Umsatzerlöse	47.466	5.734	766	8.485	62.451	-4.223	58.228
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.209	312	-42	639	5.119	-908	4.211

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

## BERICHTSSEGMENTE 1. QUARTAL 2019

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanz- dienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	44.546	6.047	890	8.447	59.930	83	60.012
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	3.116	258	1	788	4.163	-4.163	-
Umsatzerlöse	47.662	6.305	891	9.236	64.093	-4.081	60.012
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	3.086	420	-56	701	4.151	-283	3.868

## ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. QUARTAL	
	2019	2018
<b>Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)</b>	<b>4.151</b>	<b>5.119</b>
Nicht zugeordnete Bereiche	-20	14
Konzernfinanzierung	-16	-7
Konsolidierung	-248	-914
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>3.868</b>	<b>4.211</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>203</b>	<b>266</b>
<b>Konzernergebnis vor Steuern</b>	<b>4.071</b>	<b>4.477</b>

## 14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Zum 31. März 2019 hält die Porsche SE mit 53,1% die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG.

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

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	1. QUARTAL		1. QUARTAL	
	2019	2018	2019	2018
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	0	1	0
Aufsichtsräte	0	1	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	325	303	384	391
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	3.505	3.959	122	117
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	38	33	147	131
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	1	1

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.03.2019	31.12.2018	31.03.2019	31.12.2018
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	4	0
Aufsichtsräte	0	0	178	205
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.274	1.319	1.814	1.869
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	13.370	11.989	2.477	2.671
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	118	112	441	487
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	0	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen in Höhe von 572 Mio. € (Vorjahr: 27 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 7.269 Mio. € (31. Dezember 2018: 7.606 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 4.389 Mio. € (31. Dezember 2018: 4.045 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 672 Mio. € (31. Dezember 2018: 741 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 241 Mio. € (31. Dezember 2018: 214 Mio. €).

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

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

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 245 Mio. € (31. Dezember 2018: 239 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 53 Mio. € (Vorjahr: 20 Mio. €) wertberichtigt. Im ersten Quartal 2019 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 0 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) an.

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten drei Monaten Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 115 Mio. € (Vorjahr: 86 Mio. €) getätigt.

## 15. Rechtsstreitigkeiten

### Dieselthematik

#### 1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

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

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

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

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

#### 3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Das Oberlandesgericht Stuttgart hat im März 2019 die Durchführung der ihm vom Landgericht Stuttgart vorgelegten Kapitalanleger-Musterverfahren mit der Begründung abgelehnt, dass der gegenständliche Lebenssachverhalt im Wesentlichen bereits von dem insoweit vorrangigen Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig umfasst sei, welches gegenüber weiteren Musterverfahren eine Sperrwirkung entfalte. Die entsprechenden Entscheidungen des Oberlandesgerichts Stuttgart sind noch nicht rechtskräftig.

#### 4. Verfahren in den USA/Kanada

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

Die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen verteidigen sich weiterhin gegen die Klagen der Attorneys General bestimmter US-Bundesstaaten und Kommunen wegen angeblicher Verletzungen von lokalen umweltrechtlichen Vorschriften. Im März 2019 ist die Klage des Attorney General des Bundesstaates Tennessee vom Berufungsgericht in Tennessee wegen Vorrangs des Bundesrechts abgewiesen worden. Gegen diese Entscheidung kann der Bundesstaat Tennessee die Zulassung von Rechtsmitteln beantragen. Ebenfalls im März 2019 hat der Attorney General des Bundesstaates New Mexico seine umweltrechtliche Klage freiwillig zurückgezogen und der Attorney General des Bundesstaates Alabama hat entschieden, gegen die Abweisung seiner Klage gegen die Volkswagen AG durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Alabama kein Rechtsmittel einzulegen.

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

#### Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

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

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

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

## 16. Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher steuerrechtlicher Sachverhalte im Vergleich zum Konzernabschluss 2018 um 0,8 Mrd. € auf 10,7 Mrd. € erhöht.

## 17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2018 um 4,3 Mrd. € auf 22,3 Mrd. € verringert. Die Verringerung resultiert im Wesentlichen aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 (siehe Erläuterungen zu IFRS 16). Gegenläufig wirken gestiegene Verpflichtungen aus Kreditzusagen sowie ein erhöhtes Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

## Deutscher Corporate Governance Kodex

Die aktuellen Erklärungen nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, der AUDI AG, der MAN SE und der RENK AG sind auf den Internetseiten [www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html](http://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html), [www.audi.com/cgk-erklaerung](http://www.audi.com/cgk-erklaerung), [www.corporate.man.eu/de/investor-relations/corporate-governance/corporate-governance-bei-man/Corporate-Governance-bei-MAN.html](http://www.corporate.man.eu/de/investor-relations/corporate-governance/corporate-governance-bei-man/Corporate-Governance-bei-MAN.html) beziehungsweise [www.renk-ag.com/de/investor-relations/berichte](http://www.renk-ag.com/de/investor-relations/berichte) dauerhaft zugänglich.

## Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Nach dem Schluss der ersten drei Monate des Jahres 2019 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

Wolfsburg, 30. April 2019

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

# Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung und verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. März 2019, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

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

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

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

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

Hannover, den 2. Mai 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser  
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner  
Wirtschaftsprüfer

# Glossar

## Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

### Fahrzyklen

Bisher wurden Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen der in Europa zugelassenen Fahrzeuge auf einem Rollenprüfstand mit Hilfe des „Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)“ ermittelt. Seit Herbst 2017 wird das bestehende Testverfahren für Abgas und Verbrauch in der EU durch das Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) sukzessive abgelöst. Diese gilt für neue Fahrzeugtypen und für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus ist, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist die Real Driving Emission (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmesstechnik zusätzlich im realen Straßenverkehr überprüft werden.

### Hybridanleihe

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

### Aktivierungsquote

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

### Bruttomarge

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

### Eigenkapitalquote

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

### Forschungs- und Entwicklungskostenquote

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

### Netto-Cash-flow

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

### Netto-Liquidität

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

### Operatives Ergebnis

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

### Operative Umsatzrendite

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

### Sachinvestitionsquote

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

### Umsatzrendite vor Steuern

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

# Impressum

## HERAUSGEBER

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

## INVESTOR RELATIONS

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

## FINANZKALENDER

---

**14. Mai 2019**

Hauptversammlung der Volkswagen AG

---

**25. Juli 2019**

Halbjahresfinanzbericht 2019

---

**30. Oktober 2019**

Zwischenbericht Januar – September 2019

---

Neben der deutschen Fassung erscheint der  
Zwischenbericht in englischer Sprache.

Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:  
[www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html](http://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html)

Printed in Germany  
958.809.589.00



[www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com)