

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Zwischenbericht

JANUAR – MÄRZ 2020

- 1 Wesentliche Fakten
2 Wichtige Ereignisse

- 6 Volkswagen Aktie
7 Geschäftsverlauf
16 Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage
22 Ausblick

- 27 Gewinn- und
Verlustrechnung
28 Gesamtergebnisrechnung
29 Bilanz
30 Eigenkapitalentwicklung
32 Kapitalflussrechnung
33 Anhang
52 Bescheinigung nach
prüferischer Durchsicht

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	1. Quartal		%
	2020	2019	
Mengendaten¹ in Tsd.			
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	2.006	2.606	-23,0
Absatz (Fahrzeuge)	1.937	2.583	-25,0
Produktion (Fahrzeuge)	1.997	2.655	-24,8
Belegschaft (am 31.03.2020/31.12.2019)	670,0	671,2	-0,2
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €			
Umsatzerlöse	55.054	60.012	-8,3
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	904	4.849	-81,4
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	1,6	8,1	
Sondereinflüsse	-	-981	x
Operatives Ergebnis	904	3.868	-76,6
Operative Umsatzrendite (%)	1,6	6,4	
Ergebnis vor Steuern	682	4.071	-83,3
Umsatzrendite vor Steuern (%)	1,2	6,8	
Ergebnis nach Steuern	517	3.053	-83,1
Konzernbereich Automobile²			
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.563	3.483	+2,3
F&E-Quote (%)	8,0	6,9	
Cash-flow laufendes Geschäft	1.546	5.364	-71,2
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	4.064	3.375	+20,4
davon: Sachinvestitionen	2.087	2.008	+4,0
Sachinvestitionsquote (%)	4,7	4,0	
Netto-Cash-flow	-2.518	1.990	x
Netto-Liquidität am 31.03.	17.787	15.991	+11,2

- 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 3.553 (3.100) Mio. €.

Wesentliche Fakten

- > **Covid-19-Pandemie beeinträchtigt das Geschäft des Volkswagen Konzerns im ersten Quartal 2020 erheblich**
- > **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns mit 2,0 (2,6) Mio. Fahrzeugen um 23,0% unter Vorjahr; Rückgänge insbesondere in Asien-Pazifik und Europa**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns sinken um 8,3 % auf 55,1 Mrd. €**
- > **Operatives Ergebnis verfehlt mit 0,9 Mrd. € den Vorjahreswert inklusive Sondereinflüsse um 3,0 Mrd. €; nachfragebedingt geringere Volumina, Fair-Value-Bewertungen auf Rohstoffsicherungen sowie Währungseinflüsse wirken belastend**
- > **Ergebnis vor Steuern geht auf 0,7 (4,1) Mrd. € zurück**
- > **Netto-Cash-flow des Automobilbereichs mit –2,5 Mrd. € um 4,5 Mrd. € geringer als im Vorjahreszeitraum; Sachinvestitionsquote bei 4,7 (4,0) %**
- > **Netto-Liquidität im Automobilbereich beläuft sich auf 17,8 Mrd. €**
- > **Begeisternde Produkte:**
 - **Volkswagen Pkw zeigt mit dem ID.4 das zweite Modell auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens; die Modelle GTI, GTE und GTD erweitern die Golf-Baureihe**
 - **Bei Audi geht die vierte Generation des erfolgreichen A3 Sportback an den Start**
 - **ŠKODA stellt den Octavia RS iV mit Plug-in-Hybridantrieb vor**
 - **SEAT präsentiert den neuen Leon; CUPRA zeigt mit dem Formentor sein erstes eigenständiges Modell**
 - **Bentley enthüllt mit dem Bacalar sein exklusivstes und individuellstes Modell**
 - **Porsche ergänzt die Baureihe 911 um das Top-Modell 911 Turbo S**
 - **Volkswagen Nutzfahrzeuge beeindruckt mit dem neuen Caddy**

Wichtige Ereignisse

WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)

Ende Dezember 2019 wurden in Wuhan, in der chinesischen Provinz Hubei erste Fälle einer Lungenerkrankung bei Menschen mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 waren die Infektionen auch außerhalb Chinas wahrzunehmen. In Europa stieg die Zahl der infizierten Personen im Verlauf des Februars und insbesondere im März und im April 2020 laufend an. Besonders betroffen sind unter anderem Italien, Spanien, Frankreich, Österreich, Deutschland und Großbritannien. Auch in Nord- und Südamerika wurden zunehmend steigende Infektionszahlen registriert. Um die Ausbreitung des SARS-CoV-2-Virus zu verlangsamen und die dadurch hervorgerufene Covid-19-Pandemie einzudämmen, haben im Verlauf des Jahres 2020 weltweit Regierungen Maßnahmen – wie beispielsweise Ausgangsbeschränkungen – ergriffen, die zu massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens geführt haben.

NEUE KONZERNMODELLE VORGESTELLT

Nachdem der Genfer Automobilsalon aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus abgesagt wurde, nutzten die Marken des Volkswagen Konzerns hauptsächlich Online-Präsentationen, um ihre neuen Fahrzeuge und Technologien vorzustellen.

Die Marke Volkswagen Pkw gab in einem Webcast einen konkreten Ausblick auf ihren ersten rein elektrisch angetriebenen SUV: Der neue ID.4 ist das zweite Modell auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB) und soll noch im Jahr 2020 in Produktion gehen. Analog zum ID.3 wird auch der ID.4 in Europa als bilanziell CO₂-neutrales Fahrzeug auf den Markt kommen. Sein aerodynamisches Design senkt den Luftwiderstand und vergrößert die Reichweite je nach Antriebsvariante auf bis zu 500 km. Die tief im Boden der Karosserie angeordnete Hochvolt-Batterie sorgt für einen niedrigen und damit fahrdynamisch optimierten Schwerpunkt sowie eine sehr gut ausbalancierte Verteilung der Achslast. Wie alle MEB-Modelle bietet auch der ID.4 dank der kompakten Antriebstechnik viel Platz im Innenraum. Das Cockpit ist klar strukturiert und konsequent digitalisiert: Die Bedienung erfolgt weitgehend über Touch-Flächen und eine intelligente und intuitive Sprachsteuerung. Der ID.4 soll zunächst mit Heckantrieb auf den Markt kommen, eine Version mit elektrischem Allradantrieb soll folgen. Es ist geplant, das Modell in Europa, China und den USA zu produzieren und zu verkaufen.

Neben dem ID.4 wurde im Rahmen des Webcasts auch der neue Touareg R mit Hybridantrieb vorgestellt. Damit hält fortan auch beim Topmodell der Marke das effiziente Plug-in-Hybridsystem Einzug: Die Kombination aus 100 kW (136 PS)

starkem Elektromotor und V6-Turbobenziner mit 250 kW (340 PS) entwickelt eine Systemleistung von 340 kW (462 PS). Die Batteriekapazität des Touareg R ist so ausgelegt, dass die durchschnittlichen Tagesdistanzen der meisten Berufspendler emissionsfrei gefahren werden können. Im rein elektrischen Modus kann er bis zu 140 km/h schnell fahren.

Die sportlichen GT-Modelle des neuen Golf bildeten den Abschluss des Webcasts. Der neue Golf GTE wird von einem Plug-in-Hybridantrieb, bestehend aus einem Elektromotor mit 85 kW (115 PS) und einem Vierzylinder-Turbobenziner mit 110 kW (150 PS), angetrieben. Zusammen stellen sie eine Systemleistung von 180 kW (245 PS) zur Verfügung. Gegenüber dem Vorgänger vergrößert sich die rein elektrische Reichweite auf nun rund 60 km. Das Plus an Reichweite wurde über den um 50% auf 13 kWh vergrößerten Energiegehalt der Batterie realisiert. Rein elektrisch kann der Golf GTE mit bis zu 130 km/h gefahren werden. Der neue Golf GTD überzeugt mit einem 147 kW (200 PS) starken Vierzylinder-TDI-Aggregat. Wie alle Turbodiesel des neuen Golf verfügt auch der Golf GTD über zwei nachgeschaltete SCR-Katalysatoren. Dank dieses neuen Twindosing-Systems mit doppelter AdBlue-Einspritzung werden die Stickoxidemissionen im Vergleich zum Vorgänger deutlich reduziert. Seit 44 Jahren erfindet Volkswagen seine Ikone der sportlichen Kompakwagen neu: den Golf GTI. Die achte Generation ist neu designt, konsequent digitalisiert und vernetzt. Angetrieben wird der GTI von einem 180 kW (245 PS) starken Turbodiesel. Der Vierzylinder ist serienmäßig an ein manuelles 6-Gang-Getriebe gekoppelt. Optional steht ein 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe zur Verfügung.

Audi stellte im Berichtszeitraum über das Internet die vierte Generation seines Erfolgsmodells A3 Sportback vor – sportlich, digitalisiert und rundum vernetzt. Neben dem progressiv designten Exterieur, das sich durch sportliche Linienführung und Matrix-LED-Scheinwerfer auszeichnet, überzeugt der kompakte Fünftürer mit vielen Innovationen aus der Oberklasse. Das Cockpit ist serienmäßig mit einem 10,1 Zoll Touch-Display ausgestattet, das sich zentral in die Instrumententafel einfügt. Es erkennt die Eingabe von Buchstaben per Handschrift, gibt akustische Rückmeldung und lässt sich über die Sprache steuern. Hinter dem MMI-Bedienkonzept steht der neue Modulare Infotainmentbaukasten der dritten Generation. Er hat eine zehnfach höhere Rechenleistung als sein Vorgänger, kann alle Konnektivitätsaufgaben, darunter die Telefonie und die Audi connect-Dienste, mit LTE Advanced-Geschwindigkeit ausführen und integriert dazu einen WLAN-Hotspot im Fahrzeug. Fahrerassistenzsysteme wie Audi pre sense front oder der Ausweichassistent erhöhen die Sicherheit. Optional können Spurwechsel- und Ausstiegswarnung sowie der Querverkehr- und Parkassistent geordert

werden. Bei der Längs- und Querführung unterstützt der adaptive Fahrassistent, der aus vielen Oberklassemodellen bekannt ist. Zum Marktstart wird der A3 Sportback mit einem 1.5 TFSI-Motor mit 110 kW (150 PS) sowie einem 2.0 TDI-Motor mit 85 kW (116 PS) oder 110 kW (150 PS) angeboten.

ŠKODA zeigte im Februar 2020 auf der Auto Expo in Neu-Delhi die Studie VISION IN. Der Kompakt-SUV gibt einen Ausblick auf das erste lokal entwickelte Modell auf Basis des Modularen Querbaukastens (MQB). Anfang März präsentierte ŠKODA im Rahmen einer Online-Präsentation erstmals ein Modell seiner RS-Familie mit Plug-in-Hybridantrieb: Beim neuen ŠKODA Octavia RS iV stellen ein 1.4 TSI-Benziner mit 110 kW (150 PS) und ein 85 kW (115 PS) starker Elektromotor eine Systemleistung von 180 kW (245 PS) zur Verfügung. Mit schwarzen Applikationen an der Karosserie gibt sich der Octavia RS iV auf den ersten Blick als sportliches Topmodell der Baureihe zu erkennen. Die vierte Generation des ŠKODA Bestsellers Octavia ist länger und breiter als der Vorgänger, verfügt über einen nochmals gewachsenen Kofferraum, innovative Konnektivitätsfunktionen, neue Assistenzsysteme und präsentiert sich dank der neuen ŠKODA Designsprache noch emotionaler. Der Octavia iV verfügt über einen Plug-in-Hybridantrieb mit 150 kW (204 PS) Systemleistung und ist in den Ausstattungslinien Ambition und Style erhältlich.

SEAT zeigte die vierte Generation des beliebten Leon. Er besticht durch ein markantes Design mit klaren Linien, harmonischen Proportionen und einem innovativen Beleuchtungskonzept, wie beispielsweise dem durchgängigen Lichtband am Heck, den dynamischen Blinkern und den Voll-LED-Scheinwerfern. Auch im Innenraum kommt LED-Technik zum Einsatz: von einem charakteristischen Begrüßungslicht beim Entriegeln bis zu einer umlaufenden Ambientebeleuchtung. Dank der breiten Palette an fortschrittlichen Antriebskonzepten ist der SEAT Leon noch effizienter; er ist als Benzin, mit Dieselmotor, als CNG-Modell sowie in Mildhybrid und Plug-in-Hybrid Varianten erhältlich. Der Leon ist das erste umfassend digital vernetzte Fahrzeug von SEAT – von Infotainment-Apps, über die Full Link Konnektivitätstechnologie, bis hin zur SEAT Connect Technologie, die dem Benutzer unter anderem den Zugriff auf Daten des Fahrzeugs ermöglicht. Durch seine fortschrittlichen Fahrerassistenzsysteme, wie der automatische Distanzregelung (ACC) mit vorausschauender Geschwindigkeitsregelung, dem Notfallassistenten, Travel Assist sowie Toter-Winkel- und Ausparkassistent, ist der neue Leon noch sicherer unterwegs. Die größeren Abmessungen machen ihn als Fünftürer und auch als Sportstouren noch geräumiger; der Sportstouren bietet mit nunmehr 620 l zudem ein größeres Gepäckraumvolumen als sein Vorgänger. CUPRA feierte mit einer Online-Präsentation die Weltpremiere seines ersten eigenständigen Modells: des Formentor. In puncto Design und Konstruktion setzt der CUV Maßstäbe und vereint Eleganz und Innovation mit einem dynamischen Fahrerlebnis. Die zweifarbige Karosserie erinnert an die Robustheit eines Allradfahrzeugs, während seine feingezeichnete Silhouette an ein Coupé angelehnt ist. Seine Abmessungen bringen die Mischung dieser unterschied-

lichen Ansätze zum Ausdruck und bieten trotz seiner Coupé-Form ein großzügiges Raumgefühl mit genügend Kopffreiheit. Am Fahrzeugheck unterstreicht ein durchgehendes Leuchtband den sportlichen Auftritt. Im Innenraum fallen die Full-LED-Ambientebeleuchtung, hochwertige Materialien aus Kupfer und gebürstetem dunklen Aluminium sowie die Leder-Schalensitze auf. Über das Digital Cockpit und einen 12 Zoll Panoramic-Floating-Screen können vielfältige Konnektivitätsmöglichkeiten und Infotainmentfunktionen genutzt werden. Zu den Fahrerassistenz- und Sicherheitssystemen des Formentor zählen die vorausschauende adaptive Geschwindigkeitsregelung, der Notfallassistent, Travel Assist sowie Side und Exit Assist. Neben dem Formentor stellte CUPRA zudem den CUPRA Leon und den CUPRA Leon Sportstouren vor.

Porsche präsentierte Anfang März über das Internet die neue Generation des 911 Turbo S als Coupé und Cabriolet. Der jüngste Spitzen-Elfer ist stärker, fahrdynamischer und komfortabler denn je und geht mit einem neuen 3,8 l Boxermotor an den Start, der 478 kW (650 PS) leistet – satte 51 kW (70 PS) mehr als beim Vorgänger. Den Sprint von 0 auf 100 km/h legt der 911 Turbo S in lediglich 2,7 sec hin, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 330 km/h. Neue Ausstattungsoptionen unterstreichen die sportliche Ausprägung des Allrad-Elfers: Der größere Heckflügel ist auf noch mehr Abtrieb ausgelegt, das Porsche Active Suspension Management-Sportfahrwerk (PASM) legt das Fahrzeug zehn Millimeter tiefer, die Sportabgasanlage sorgt mit verstellbaren Klappen für einen markanten Sound. Kraftvoll modellierte hintere Kotflügel mit integrierten Lufteinlässen, serienmäßige LED-Matrixscheinwerfer und turbotypisch eckige Doppelendrohre in Hochglanz-Schwarz bestimmen die Heckansicht. Der Innenraum präsentiert sich mit Bi-Color-Volllederausstattung und Carbon-Elementen hochwertig und sportlich. Die Sitzlehnen der 18-Wege-Sportsitze sind als Hommage an den ersten 911 Turbo angelehnt. Der jetzt 10,9 Zoll große Centerscreen des Porsche Communication Management (PCM) kann dank der neuen Anordnung schnell und ablenkungsfrei bedienbar werden. Darüber hinaus sind das GT-Sportlenkrad, das Sport Chrono Paket und ein Surround Sound System ab Werk an Bord.

Bentley enthüllte im ersten Quartal 2020 online den exklusiven und streng limitierten Bacalar. Der Zweisitzer wird von Bentley Mulliner produziert – der spezialisierten Veredelungsschmiede, deren Wurzeln bis in das 16. Jahrhundert zurückgehen. Lediglich zwölf unverwechselbare Fahrzeuge werden nach individuellen Kundenwünschen entworfen, konstruiert und von Hand gefertigt – alle Exemplare sind bereits vergeben. Der offene Luxus-Grand Tourer, der die spektakuläre Fahrzeugstudie EXP 100 GT aus dem Jubiläumsjahr 2019 aufgreift, ist verdeckt unterwegs und wird von einem kraftvollen, doppelt turbogeladenen W12-TSI-Motor mit 485 kW (659 PS) angetrieben. Edle Materialien und intelligent eingesetzte Technologien runden dieses exklusive Fahrzeugkonzept ab.

Der Caddy von Volkswagen Nutzfahrzeuge punktet als Transporter, Familienvan, Shuttle und Camper mit außerordentlicher Vielseitigkeit. Im Berichtszeitraum zeigte die

Marke in einer Weltpremiere die fünfte Generation des Allrounders, der nun erstmals auf dem MQB basiert. Mit ihm halten neue Technologien Einzug in die Baureihe: Innovative Assistenzsysteme wie der Travel Assist, der Trailer Assist oder der Spurwechsellassistent erhöhen die Sicherheit und den Komfort. Das Digital Cockpit fusioniert mit dem zwischen 6,5 und 10,0 Zoll großen Infotainmentsystem zu einer digitalen Anzeige- und Bedienlandschaft. Über die Online-Connectivity-Unit (OCU) mit integrierter eSIM können die Infotainmentsysteme auf die mobilen Online-Dienste und Funktionen von Volkswagen We zugreifen. Gänzlich neu und auffallend sportlich wurde das Exterieur designt, das sich unter anderem durch dynamischere Proportionen, LED-Scheinwerfer und optional ein 1,4 m² großes Panoramadach über der ersten und zweiten Sitzreihe auszeichnet. Durch das neue Twindosing-SCR-System wird die Umweltverträglichkeit der TDI-Motoren des Caddy weiter verbessert.

AUSZEICHNUNGEN

Im Januar 2020 vergaben die Leser der Auto Bild und der Computer Bild den „Connected Car Award 2019“ mehrfach an den Volkswagen Konzern. Die Auszeichnung wird jährlich in acht Kategorien für die besten Innovationen rund um das vernetzte Auto vergeben. Die Marke Volkswagen Pkw überzeugte in der Kategorie New Mobility mit der Car-Sharing-Plattform „WeShare“, die ihren Dienst in Berlin gestartet hat und den Kunden ausschließlich Elektrofahrzeuge anbietet. ŠKODA gewann in der Kategorie Mittelklasse mit dem Superb und dem integrierten Zugriff auf Onlinedienste. Porsche konnte in der Kategorie Oberklasse mit dem Taycan und seiner Sprachsteuerung punkten. Volkswagen Nutzfahrzeuge holte den ersten Platz in der Kategorie Wohnmobil mit dem T6.1 California und seinem onlinefähigen Infotainmentsystem. SEAT erhielt den „Redaktions-Award 2019“ aufgrund seiner Nachhaltigkeitskonzepte und urbanen Mobilitätsansätze.

Mitte Januar 2020 erhielt der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw beim Euro-NCAP-Crashtest die Bestnote von fünf Sternen in der Fahrzeugklasse Kleinwagen. Bei dem Crashtest werden Sicherheitsaspekte des Fahrzeugs untersucht und bewertet: der Insassenschutz, der Kinderschutz, die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger und die Ausstattung mit aktuellen Sicherheitssystemen.

Der Volkswagen Konzern wurde im Februar 2020 mehrfach von der Fachzeitschrift auto motor und sport mit der Auszeichnung „Best Cars 2019“ gekürt. Die Marke Volkswagen Pkw konnte mit drei Modellen überzeugen: up!, Polo und Golf gewannen in den Kategorien Minicars, Kleinwagen und Kompaktklasse. Porsche errang mit dem 911 den Spitzenplatz in der Sportwagenklasse und in der Cabrio-Wertung. Audi setzte sich mit dem Q3 Sportback in der Kategorie Kompakt-SUV und Geländewagen gegen seine Mitbewerber durch. Volkswagen Nutzfahrzeuge gewann mit dem Multivan den ersten Platz in der Kategorie Vans. ŠKODA stand in der Kategorie Kompaktklasse in der Importwertung mit dem Octavia

ganz oben. Insgesamt wählten die Leser aus 387 Modellen in elf Fahrzeugkategorien ihre Favoriten.

Ebenfalls im Februar 2020 wurde die Marke ŠKODA bei der Gala der Vereinigung European Autobest mit der Auszeichnung „Smartbest 2019“ für ihre neue digitale Sprachassistentin „Laura“ ausgezeichnet. Die Jury würdigte sie als Innovation des Jahres im Bereich der Interaktion zwischen Fahrer und künstlicher Intelligenz. Die Sprachassistentin ist bereits in den Modellen Scala, Kamiq und Superb iV erhältlich und wird künftig auch im neuen Octavia verfügbar sein.

Im März 2020 wurde der Multivan 6.1 der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge von der Fachzeitschrift Motor Klassik als Klassiker der Zukunft mit dem „Motor Klassik Award 2020“ in der Kategorie Vans ausgezeichnet. Insgesamt nahmen über 17.000 Leser an der Wahl teil und kürten in 20 Kategorien ihre Favoriten.

Ebenfalls im März 2020 ermittelte das Fachmagazin Auto Bild zusammen mit dem Marktforschungsunternehmen Schwacke deutschlandweit die Neuwagen mit dem voraussichtlich geringsten Wertverlust in 13 Fahrzeugklassen. ŠKODA erhielt in der Kategorie Mittelklasse mit dem Superb den Titel „Wertmeister 2020“. Audi wurde in der Kategorie Oberklasse mit dem A6 zum wertstabilsten Fahrzeug der Oberklasse in Deutschland ernannt. Porsche konnte gleich in zwei Kategorien punkten: in der Luxusklasse mit dem Panamera sowie in der Sportwagenkategorie mit dem 911. Grundlage dieser Auswertung ist die Marktforschungsliste von Schwacke, in der rund 50.000 verschiedene Pkw-Modelle aus Deutschland enthalten sind.

Ende März 2020 erhielt ŠKODA für den neuen Octavia den „Red Dot Award“ in der Kategorie Produktdesign. Die vierte Generation des Bestsellers überzeugte die Expertenjury mit emotionalem Design, skulpturalen Elementen sowie eleganten und dynamischen Proportionen. 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.

JUBILÄEN

Im ŠKODA-Stammwerk in Mladá Boleslav lief im Februar dieses Jahres der siebenmillionste Octavia vom Band. Als Bestseller der Marke förderte der Octavia seit Mitte der 90er-Jahre in besonderer Weise die Entwicklung von ŠKODA von einem regional führenden zu einem international erfolgreichen Automobilhersteller.

Im März 2020 feierte der legendäre VW Bulli seinen 70. Geburtstag. Im Stammwerk Wolfsburg startete 1950 die Produktion des damals als T1 bezeichneten kastenförmigen Modells. Zunächst schätzten die Kunden den Bulli als Lastentransporter und Handwerkerfahrzeug, später gewann er die Herzen der Hippies als „Flower-Power-Gefährt“. Heute wird die sechste Generation des Transporters vielfältig genutzt, sowohl im gewerblichen Sektor als auch im privaten Gebrauch. Über alle Modellgenerationen wurde das Multitalent mehr als 13 Millionen Mal verkauft.

KOOPERATIONEN

Im Januar 2020 vereinbarten der Volkswagen Konzern und Microsoft Deutschland eine langfristig angelegte Zusammenarbeit bei Nachhaltigkeits- und sozialen Zukunftsinitiativen. Ziel ist die Förderung und gemeinsame Umsetzung von Projekten zu Themen gesellschaftlicher Verantwortung, wie Nachhaltigkeit, digitale Bildung und Fortbildung sowie betriebliches Mitarbeiterengagement zu Gunsten des Gemeinwohls. Sowohl Volkswagen als auch Microsoft Deutschland engagieren sich bereits im Rahmen ihrer jeweiligen gesellschaftlichen Verantwortung in diesen Bereichen. Jetzt wollen die Unternehmen bei ihren gesellschaftlichen Engagements kooperieren, um Synergien zu erzeugen und gemeinsam gesellschaftlichen Mehrwert zu schaffen.

HAUPTVERSAMMLUNG 2020 VERSCHOBEN

Die Ausbreitung des Coronavirus und die damit einhergehenden Bestimmungen zu dessen Eindämmung sowie unser Bestreben, die Gesundheit von Aktionären, Mitarbeitern und Dienstleistern zu schützen, führten dazu, dass die für den 7. Mai 2020 geplante ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2019 verschoben wurde. Der neue Termin und Ablauf der Hauptversammlung werden in Abhängigkeit vom weiteren Verlauf der Infektionswelle bekanntgegeben.

VOLLSTÄNDIGE ÜBERNAHME DER AUDI AKTIEN GEPLANT

Im Zuge einer Neustrukturierung von Kompetenzen und Verantwortlichkeiten im Volkswagen Konzern plant die Volkswagen AG, über einen aktienrechtlichen Squeeze-out ihre Beteiligung an der AUDI AG von derzeit rund 99,64% auf 100% zu erhöhen. Zu diesem Zweck hat die Volkswagen AG der AUDI AG im Februar 2020 ein Übertragungsverlangen übermittelt, wonach die Durchführung des aktienrechtlichen Squeeze-out von der diesjährigen ordentlichen Hauptversammlung der AUDI AG beschlossen werden soll.

Die AUDI AG behält die kapitalmarktfähige Rechtsform der Aktiengesellschaft und die Mitbestimmung der Beschäftigten bleibt unangetastet. Die Eigenständigkeit der Marke bleibt damit im Konzernverbund erhalten.

VERSCHMELZUNG DER MAN SE AUF DIE TRATON SE GEPLANT

Um die Konzernstruktur der TRATON GROUP zu vereinfachen, plant die TRATON SE (TRATON) die Verschmelzung der MAN SE (MAN) auf TRATON. In diesem Zusammenhang strebt TRATON einen verschmelzungsrechtlichen Squeeze-out an, bei dem die Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN gegen Gewährung einer angemessenen Barabfindung auf TRATON übertragen werden. Zu diesem Zweck hat TRATON im Februar 2020 ein Übertragungsverlangen an MAN übermittelt und den Vorschlag zur Aufnahme von Verhandlungen über einen Verschmelzungsvertrag unterbreitet. Derzeit hält TRATON

94,36% des Grundkapitals von MAN, die Höhe der Barabfindung steht noch nicht fest. Infolge der Verschmelzung werden insbesondere die MAN Truck & Bus SE sowie die Scania AB zu 100-prozentigen unmittelbaren Töchtern der TRATON SE.

VOLLSTÄNDIGE ÜBERNAHME VON NAVISTAR GEPLANT

Ende Januar 2020 unterbreitete die TRATON SE einen Vorschlag für den Erwerb sämtlicher in Umlauf befindlicher Stammaktien des US-amerikanischen Lkw-Herstellers Navistar International Corporation (Navistar), die sich noch nicht im Besitz von TRATON befinden, zu einem Preis von 35,00 USD pro Aktie (insgesamt rund 2,9 Mrd. USD) gegen Barzahlung.

TRATON hält bereits eine Beteiligung in Höhe von 16,8% an Navistar und erwartet von der Transaktion, den Herausforderungen neuer Regulierungen und sich dynamisch entwickelnder Technologien in den Bereichen Konnektivität, Antrieb und autonomes Fahren noch besser begegnen zu können.

Bei Annahme des Vorschlags würde TRATON alleiniger Eigentümer von Navistar. Der Vorschlag steht insbesondere unter dem Vorbehalt, dass sich TRATON und Navistar auf den Abschluss eines Zusammenschlussvertrages (Merger Agreement) einigen, eine zufriedenstellende Due-Diligence-Prüfung durchgeführt wird und die Gremien von TRATON und der Volkswagen AG wie auch das Board of Directors und die Aktionärsversammlung von Navistar dem Merger Agreement zustimmen.

VERGLEICHSLÖSUNG IM MUSTERFESTSTELLUNGSVERFAHREN

Die Volkswagen AG und der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach wird die Volkswagen AG Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anbieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt 830 Mio. €. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. wird die Musterfeststellungsklage zurücknehmen. Volkswagen hat bisher mit rund 200 Tsd. Kunden individuelle Vergleiche mit einem Gesamtvolumen von 626 Mio. € geschlossen.

VORSTANDSANGELEGENHEITEN

Mit Wirkung zum 1. April 2020 wurde Herr Markus Duesmann zum Vorsitzenden des Vorstands der AUDI AG und zum Mitglied des Vorstands des Volkswagen Konzerns bestellt. Er trat die Nachfolge von Herrn Abraham Schot an, der mit Wirkung zum 31. März 2020 einvernehmlich aus dem Unternehmen ausgeschieden war. Im Konzernvorstand wird Herr Duesmann insbesondere für die Markengruppe Premium sowie für den Konzernbereich Forschung & Entwicklung zuständig sein.

Volkswagen Aktie

Im Berichtszeitraum prägte die Covid-19-Pandemie mit ihren massiven negativen wirtschaftlichen Auswirkungen die internationalen Aktienmärkte, die ein historisch schwaches erstes Quartal verzeichneten.

Der DAX notierte am Quartalsende um rund 25% unter dem Wert zum Jahresende 2019. Nach einem zunächst guten Start in das neue Geschäftsjahr mit einem Rekordhoch im Februar brachen die Notierungen mit zunehmender Ausbreitung des SARS-CoV-2-Virus kräftig ein, wobei zum Ende des Quartals eine leichte Erholung einsetzte. Sie gründete sich auf geldpolitische Stützungsmaßnahmen der Notenbanken und die von den Regierungen beschlossenen Hilfspakete in aller Welt, die die wirtschaftlichen Folgen eindämmen sollen.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG lagen am Ende des ersten Quartals 2020 im Vergleich zum Jahresende 2019 deutlich im Minus. Anleger befürchteten einen Abschwung der globalen Automobilmachfrage durch die Covid-19-Pandemie. Belastend wirkte zudem, dass sich die Automobilindustrie derzeit in einer Transformationsphase mit hohem Investitionsbedarf befindet. Positive Impulse kamen von der einsetzenden Erholung der Wirtschaft in China.

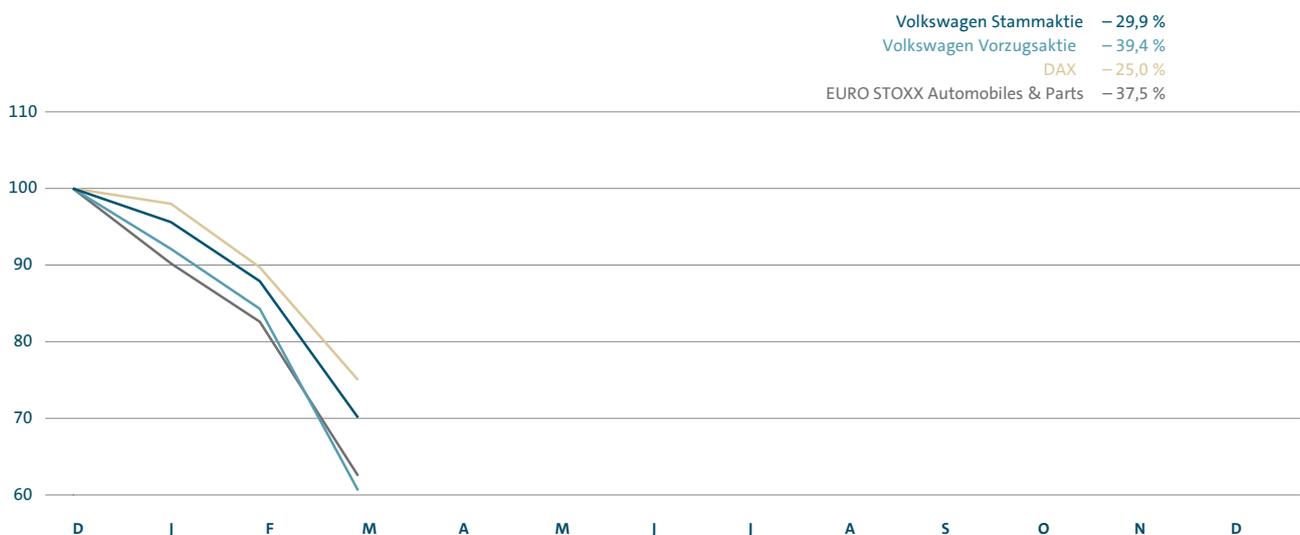
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2020

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	183,10	101,50	121,40
	Datum	10.01.	18.03.	31.03.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	185,52	87,20	106,84
	Datum	10.01.	18.03.	31.03.
DAX	Kurs	13.789	8.442	9.936
	Datum	19.02.	18.03.	31.03.
ESTX Auto & Parts	Kurs	496	255	304
	Datum	10.01.	18.03.	31.03.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2019 BIS MÄRZ 2020

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2019 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

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

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete von Januar bis März 2020 insgesamt ein rückläufiges Wachstum. Diese Entwicklung war bei nahezu allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Für erhebliche Einschnitte sorgten die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, unter anderem durch Grenzsicherungen und räumliche/physische Distanzierung, welche in einigen Regionen sowohl das gesellschaftliche Leben massiv einschränkten als auch die Wirtschaft folgeschwer belasteten.

Deutschland verzeichnete im Berichtszeitraum eine negative Wachstumsrate. Bei einer zum Jahresbeginn noch guten Lage am Arbeitsmarkt ist im Verlauf des ersten Quartals eine Vielzahl von Betrieben in Kurzarbeit gegangen. Sowohl die Stimmung der Unternehmen als auch die der Konsumenten verschlechterte sich zunehmend.

Die Volkswirtschaften Zentraleuropas erzielten in den ersten drei Monaten 2020 etwas niedrigere Wachstumsraten als im ersten Quartal des Vorjahres. In Osteuropa war das BIP-Wachstum leicht höher, was insbesondere auf die konjunkturelle Entwicklung Russlands – als größte Volkswirtschaft der Region – zurückzuführen war.

In der Türkei setzte sich die Erholung nach einer im Jahr 2018 begonnenen Schwächephase im Berichtszeitraum fort. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen eine leicht positive Steigerungsrate des BIP aus.

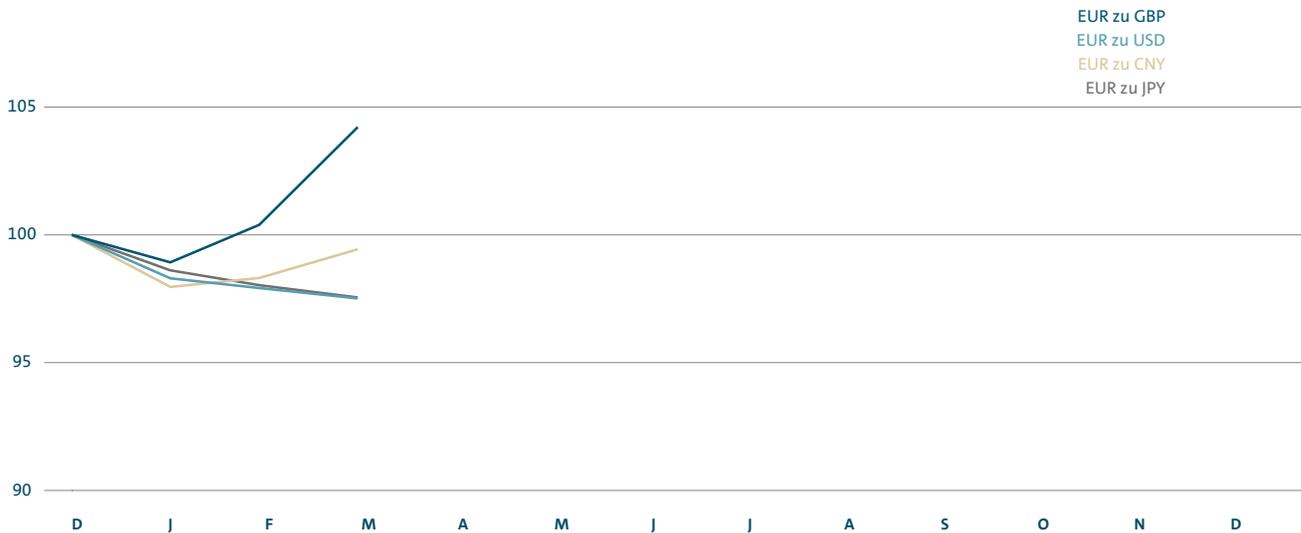
Das Wachstum der US-Wirtschaft schwächte sich im ersten Quartal des Jahres 2020 ab. Die US-Notenbank unternahm unterdessen neben weiteren wirtschaftsstützenden Maßnahmen zwei Zinssenkungen. Die wöchentlichen Erstanträge auf Arbeitslosenunterstützung stiegen in der zweiten Märzhälfte um mehrere Millionen an. Zur Stärkung der Wirtschaft im Zuge der erwarteten negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie beschloss die US-Regierung Ende März 2020 ein Rettungspaket von etwa 2 Billionen US-Dollar. In Kanada ließ die Dynamik im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2019 nach, während Mexikos Wirtschaft stagnierte.

Brasilien hat von Januar bis März 2020 das leichte Wirtschaftswachstum der Vorquartale fortgesetzt, die Situation in Südamerikas größter Volkswirtschaft blieb jedoch weiterhin angespannt. In Argentinien hielt die rezessive Wirtschaftsentwicklung bei hoher Inflation und einem starken Währungsverfall an.

Die chinesische Wirtschaftsleistung, die den negativen Effekten der Covid-19-Pandemie bereits viel früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt war, verringerte sich im Berichtszeitraum. Indien verzeichnete weiterhin eine verhältnismäßig hohe wenngleich rückläufige Wachstumsgeschwindigkeit. Japan registrierte bedingt durch die negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ein negatives BIP-Wachstum.

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2019 BIS MÄRZ 2020

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2019 = 100



ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis März 2020 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahresquartal aufgrund der Covid-19-Pandemie erheblich zurückgegangen (-23,3%). Von dem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichneten dabei insbesondere die Gesamtmärkte Asien-Pazifik und Westeuropa. In Zentral- und Osteuropa, Nahost und Afrika sowie in Nord- und Südamerika fiel der Rückgang vergleichsweise geringer aus.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis März 2020 erheblich unter dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa verfehlte die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum das Vorjahresniveau stark. Dabei entwickelten sich die Neuzulassungen in allen großen Einzelmärkten mit nahezu ähnlichen Ausprägungen rückläufig. Die Pkw-Märkte in Italien, Frankreich, Großbritannien und Spanien büßten etwa ein Drittel des Volumens innerhalb der ersten drei Monate 2020 ein. Italien wurde bisher am stärksten von der Ausbreitung des SARS-CoV-2-Virus getroffen, dessen negative Auswirkungen in Westeuropa ab dem letzten Drittel des ersten Quartals spürbar wurden.

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

In Deutschland verfehlten die Pkw-Neuzulassungen in den ersten drei Monaten 2020 das hohe Niveau des Vorjahreszeitraums. Verstärkt durch die Ausbreitung des SARS-CoV-2-Virus und die damit verbundenen Einschränkungen und Verbote ging die Nachfrage hier um rund ein Fünftel zurück.

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

In der Region Zentral- und Osteuropa lagen die Pkw-Verkäufe im Berichtszeitraum merklich unter dem Vorjahresniveau. Dabei entwickelten sich die einzelnen Märkte unterschiedlich. Während in den zentraleuropäischen EU-Ländern Rückgänge registriert wurden, zeigte sich der russische Pkw-Markt im Berichtsquartal noch vergleichsweise stabil und erreichte den Wert des Vorjahreszeitraums.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag deutlich unter dem Vorjahreswert. Dabei war in Russland die Zahl der verkauften Fahrzeuge in den Monaten Januar bis März 2020 moderat niedriger als im Vorjahr.

Auf dem Pkw-Markt in der Türkei zeigten sich deutliche Nachholeffekte. Im Zeitraum Januar bis März 2020 lag das Pkw-Marktvolumen um mehr als 40% über dem sehr geringen Vorjahresniveau. In Südafrika blieb die Zahl der Pkw-Verkäufe krisenbedingt merklich unter dem bereits sehr schwachen Wert des Vorjahres.

Auch in der Region Nordamerika gingen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahreswert zurück, wobei erste Auswirkungen der Covid-19-Pandemie zu verzeichnen waren. Das Marktvolumen in den USA blieb dabei deutlich unter dem Vorjahresniveau. Von dem Rückgang waren neben dem Pkw-Segment auch die leichten Nutzfahrzeuge wie SUV- und Pickup-Modelle betroffen. Auf dem kanadischen Automobilmarkt setzte sich der in 2018 begonnene rückläufige Trend

auch zu Beginn des Berichtsjahres fort. In Mexiko fiel die Zahl der verkauften Fahrzeuge ebenfalls unter den vergleichbaren Vorjahreswert.

Auf den Märkten der Region Südamerika war das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten drei Monaten 2020 deutlich rückläufig. Auch in dieser Region zeigte die Ausbreitung des Coronavirus auf den Automobilmärkten erste Auswirkungen. In Brasilien wurde dabei die Erholung der Automobilnachfrage vorerst unterbrochen; die Zahl der Neuzulassungen lag merklich unter dem Wert des Vorjahresquartals. Auf dem argentinischen Markt wirkte sich, neben der Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation seit Mitte 2018, aktuell auch die Ausbreitung des SARS-CoV-2-Virus negativ auf die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus. Im ersten Quartal 2020 reduzierten sich dort die Verkaufszahlen sehr stark.

In der Region Asien-Pazifik belasteten die negativen Auswirkungen aus der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 das gesamte erste Quartal 2020. Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen lag im Berichtszeitraum um knapp ein Drittel unter dem Vorjahresniveau. Das war vor allem auf die Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes zurückzuführen, der das Nachfragevolumen des Vorjahres aufgrund der Covid-19-Pandemie drastisch verfehlte und nun bereits seit Mitte 2018 negative Wachstumsraten aufweist. Nach extrem hohen Verlusten im Februar zeigten sich im Verlauf des März erste Erholungstendenzen des Gesamtmarktes. Auf dem indischen Pkw-Markt gingen die Verkäufe im Auftaktquartal 2020 gegenüber dem Vorjahr signifikant zurück. In Japan wurden in den ersten drei Monaten 2020 deutlich weniger Fahrzeuge nachgefragt als im Vorjahr, was neben der Covid-19-Pandemie auch auf die erfolgte Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Oktober 2019 zurückzuführen war.

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

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Aufgrund der Covid-19-Pandemie und Einschränkungen der Verfügbarkeit von Marktdaten für den Bereich Nutzfahrzeuge liegen belastbare Registrierungsdaten bisher nur für den Zeitraum Januar beziehungsweise Februar 2020 vor. Die negativen Effekte aus der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, die sich auf den für Volkswagen relevanten Nutzfahrzeugmärkten im März niederschlagen, sind aus diesen Zahlen nicht ersichtlich.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag von Januar bis Februar 2020 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten deutlich unter dem Wert der Vergleichs-

periode und wird sich im März pandemiebedingt zunehmend verschlechtern.

Die Nachfrage in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber inklusive Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag von Januar bis Februar 2020 signifikant unter dem Niveau von 2019, unserer bisherigen Erwartung folgend. Die Nachfrage in Russland lag signifikant über dem Vorjahresniveau. Hierzu haben insbesondere eine vorteilhafte Wechselkursentwicklung des Rubel und staatliche Ausgaben beigetragen. Die Türkei verzeichnete eine Verdoppelung der Neuzulassungen, allerdings basierend auf einer sehr niedrigen Vergleichsperiode. Dagegen entwickelte sich der südafrikanische Markt spürbar rückläufig.

In Südamerika lag das Zulassungsvolumen insgesamt leicht unter dem Wert der ersten zwei Monate 2019. In Brasilien, dem größten Markt der Region, lag die Lkw-Nachfrage ebenfalls leicht unter dem Wert der Vergleichsperiode, insbesondere aufgrund einer schwächeren saisonalen Nachfrage bedingt durch Feiertage.

Die Nachfrage nach Bussen lag von Januar bis Februar 2020 in der Region EU27+3 leicht unter dem Niveau des Vorjahres aufgrund von Großaufträgen im Jahr 2019. Insbesondere die Märkte Italien und Großbritannien verzeichneten einen erheblichen Rückgang, der aber durch einen Anstieg in Frankreich und Deutschland nahezu ausgeglichen wurde. Der mexikanische Markt verzeichnete einen erheblichen Rückgang des Zulassungsvolumens. Die Nachfrage in Brasilien lag unter anderem infolge einer saisonal verhaltenen Nachfrage – bedingt durch Feiertage – deutlich unter dem Vorjahresniveau.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Die Bestellfähigkeit im Marinemarkt war im ersten Quartal 2020 aufgrund der globalen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und der damit einhergehenden Unsicherheit deutlich geringer als im Vorjahreszeitraum. Im Bereich der Handelsschifffahrt entwickelte sich der Tankermarkt, beeinflusst durch den niedrigen Rohölpreis, vorübergehend etwas positiver. In den Bereichen der Kreuzfahrtschiffe und Passagierfahrten war, bedingt durch die angespannte Liquiditätssituation, ein Nachfragerückgang zu verzeichnen. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich stabil. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung. Außerdem beeinflussten die niedrigen Ölpreise diesen Sektor negativ.

Der Markt für Energieerzeugung zeigte sich im ersten Quartal 2020 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres leicht rückläufig. Diese Entwicklung wurde durch die Ausbreitung des SARS-CoV-2 und seine Auswirkungen auf das Weltwirtschaftssystem noch verstärkt, was insgesamt zu einem starken Preisdruck führte. Der Trend weg von schwer-

ölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken hielt weiterhin an. Die Nachfrage nach Energielösungen war nach wie vor hoch, mit einer starken Tendenz zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit.

Der Markt für Turbomaschinen hat sich gegenüber dem ersten Quartal des Vorjahres leicht verschlechtert. Die Nachfrage nach Turbokompressoren in der Grundstoff-, Öl-, Gas- und Prozessindustrie zeigte sich noch resistent gegen die durch die Ausbreitung des Coronavirus verursachten wirtschaftlichen Turbulenzen. Obwohl ein Aufschwung zum Ende des ersten Quartals 2020 verzeichnet wurde, entwickelte sich die Nachfrage nach Turbokompressoren in den ersten drei Monaten 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht rückläufig. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung ist im Bereich der erneuerbaren Energien in den ersten drei Monaten 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum weiter gewachsen. Die Nachfrage nach Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen in den Leistungsklassen der neuen Gasturbinenbaureihe verzeichnete im ersten Quartal 2020 ein leichtes Wachstum. Weiteres Marktpotenzial ergab sich durch die Kombination aus Gasturbinen und Gasmotoren. Durch die Covid-19-Pandemie sind viele Projekte in einzelnen Regionen zeitlich verzögert.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren entwickelte sich in der Marine- und Kraftwerkssparte positiv und profitierte von regulatorischen Änderungen in wichtigen Absatzmärkten.

Der After-Sales-Markt für Turbomaschinen war im ersten Quartal 2020, bedingt durch Covid-19, deutlich schwächer als im Vorjahr.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden in den ersten drei Monaten 2020 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem aus den weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen resultierte. Gleichwohl übte die Covid-19-Pandemie in nahezu allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Von Januar bis März 2020 war auf dem europäischen Pkw-Markt insgesamt ein erheblicher Rückgang der Nachfrage nach Neufahrzeugen zu verzeichnen. Der Anteil an neuen Leasing- und Finanzierungsverträgen konnte gesteigert werden, auch wenn die absolute Zahl der Verträge rückläufig war. Auch die Gebrauchtwagenverkäufe in Europa waren geringer, wohingegen bei den Leasing- und Finanzierungsverträgen für Gebrauchtwagen ein leichter Anstieg zu verzeichnen war. After-Sales-Produkte wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge wurden in den ersten drei Monaten 2020 vermehrt nachgefragt, automobilbezogene Versicherungen hingegen verzeichneten einen Rückgang.

In Deutschland konnten die Zugänge an kreditfinanzierten und geleasteten Neufahrzeugen im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahresquartal gesteigert werden. Im Privatkundenbereich wurden After-Sales-Produkte verstärkt nachgefragt, im Geschäftskundensegment war der Bedarf nach integrierten Mobilitätslösungen unverändert hoch.

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

Auf dem US-amerikanischen sowie dem kanadischen Markt lag die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen im ersten Quartal 2020 insgesamt auf einem hohen Niveau, wobei die Covid-19-Pandemie im März jedoch zu einer rückläufigen Entwicklung führte. In Mexiko lag die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen leicht unter dem Vorjahresniveau. Das Versicherungsgeschäft hingegen verzeichnet einen starken Anstieg der Nachfrage.

In Brasilien knüpfte das Verbraucherkreditgeschäft an die positive Entwicklung aus dem Jahr 2019 an. Knapp die Hälfte des Neuwagenabsatzes war im Berichtszeitraum mit Finanzdienstleistungsprodukten versehen. Auf dem argentinischen Markt stellte das infolge der Wirtschaftskrise hohe Zinsniveau eine Herausforderung für den Vertrieb von Finanzierungs- und Leasingprodukten dar. In beiden Märkten ist das Geschäft zum Quartalsende infolge der Covid-19-Pandemie deutlich eingebrochen.

In der Region Asien-Pazifik hat sich die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen in den ersten drei Monaten 2020 uneinheitlich entwickelt. In China hat die Ausbreitung des Coronavirus den Druck auf den ohnehin angespannten Pkw-Markt deutlich erhöht. Neuverträge für automobilbezogene Finanzdienstleistungen sind dadurch direkt betroffen. Im Verlauf des März führten die Lockerungen der Beschränkungen zu steigenden Vertragsabschlüssen, die jedoch insgesamt unter Vorjahresniveau lagen. In Japan war die Nachfrage nach automobilnahen Finanzdienstleistungen vor allem aufgrund attraktiver Finanzierungsangebote weiterhin robust, die Vertragszugänge lagen jedoch aufgrund eines rückläufigen Automobilmarktes unter Vorjahresniveau. Auch in Indien war die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aufgrund eines anhaltend schwachen Bankenmarktes rückläufig.

Im Nutzfahrzeugbereich entwickelte sich die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen regional unterschiedlich. In Europa war ein Rückgang der Leasing- und Finanzierungsverträge zu beobachten bei einer zugleich steigenden Penetrationsrate der Finanzprodukte. In Brasilien verzeichneten das Lkw- und Busgeschäft sowie der zugehörige Finanzdienstleistungsmarkt ein Wachstum.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis März 2020 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 2.006.044 Fahrzeuge an Kunden aus. Der Rückgang um 23,0% oder 599.516 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr war nahezu ausschließlich auf die Covid-19-Pandemie und die weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung zurückzuführen. Sowohl die Verkaufszahlen im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge waren infolge des Absinkens der Nachfrage rückläufig. Die Grafik auf Seite 13 zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Bereichs Pkw sowie auf die Auslieferungen des Bereichs Nutzfahrzeuge getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

	2020	2019	%
Pkw	1.960.054	2.548.397	-23,1
Nutzfahrzeuge	45.990	57.163	-19,5
Gesamt	2.006.044	2.605.560	-23,0

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern sank unter den beeinträchtigenden Marktbedingungen, die aus der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie resultierten, im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 23,1% auf 1.960.054 Einheiten. Dabei zeigten sich im Zusammenhang mit der Pandemie sowohl zeitliche als auch geografisch unterschiedliche Effekte auf unsere Auslieferungen an Kunden. Mit Ausnahme von Bentley und Bugatti erreichten die Marken des Volkswagen Konzerns ihre Vorjahreswerte nicht. In nahezu allen Regionen registrierten wir eine gegenüber dem Vorjahr rückläufige Nachfrage. Ausnahmen bildeten die Region Nahost und einige Einzelmärkte wie Russland, Brasilien und Japan. Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem erheblich rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 12,3 (12,3)%.

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

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Monaten dieses Jahres auf einem stark rückläufigen Gesamtmarkt 748.281 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 19,9% weniger als im gleichen Zeitraum 2019. Mit der zunehmenden Ausbreitung des SARS-CoV-2-Virus und den zur Eindämmung ergriffenen Maßnahmen ging die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen im Verlauf des ersten Quartals immer stärker zurück. In allen großen Einzelmärkten verlief der Rückgang der Nachfrage nach Konzernfahrzeugen in nahezu ähnlichen Ausprägungen. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Golf, Polo, T-Roc und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle T-Cross und Passat der Marke Volkswagen Pkw, der Q3 Sportback, der Q7 und der e-tron der Marke Audi, der Scala und der Kamiq der Marke ŠKODA, der Mii electric und der Tarraco der Marke SEAT sowie der Porsche Cayenne Coupé und der Porsche Taycan bei den Kunden sehr beliebt. Die Modelle up!, T-Roc Cabrio und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw, der

Audi A5 Sportback sowie der Citigo^e iV und der Superb iV der Marke ŠKODA wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa erhöhte sich auf 24,4 (22,1)%.

In Deutschland lag die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern auf einem signifikant schwächeren Gesamtmarkt von Januar bis März 2020 um 15,3% unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang war wie auf dem westeuropäischen Gesamtmarkt auf die Ausbreitung des SARS-CoV-2-Virus und die zur Eindämmung ergriffenen Maßnahmen zurückzuführen. Eine positive Entwicklung der Nachfrage verzeichneten unter anderem die Modelle Golf Variant und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw sowie Arona und Leon ST der Marke SEAT. Auch die im Laufe des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Cross und Passat der Marke Volkswagen Pkw, der Q3 Sportback, der Q7 und der e-tron der Marke Audi, der Scala und der Kamiq der Marke ŠKODA, der Mii electric und der Tarraco der Marke SEAT sowie der Porsche Cayenne Coupé und der Porsche Taycan waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten neun Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Polo, Golf, T-Roc, Tiguan, Touran, Passat, Audi A6, Porsche 911 und Caddy. Der Golf war auch nach den ersten drei Monaten 2020 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa ging die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum mit 10,9% weniger stark zurück als in Westeuropa. Das war auf die positive Entwicklung der Auslieferungszahlen in Russland insbesondere im März zurückzuführen. Unter anderem verzeichneten die Modelle Vento und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q7, die ŠKODA Modelle Scala, Kamiq, Karoq und Kodiaq sowie SEAT Arona und Porsche Cayenne Coupé eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 19,7 (20,3)%.

In der Türkei profitierte der Volkswagen Konzern von den Nachholeffekten des Gesamtmarktes und steigerte die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge von Januar bis März dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 72,0%. Auf dem merklich schwächeren südafrikanischen Markt sank die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 2,0%. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten verkaufte Konzernmodell.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 12,9% und folgte damit der Gesamtmarktentwicklung. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie traten in dieser Region mit zeitlicher Verzögerung auf, so dass wir in den Monaten Januar und Februar noch steigende Auslieferungszahlen verzeichneten. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 4,6 (4,5)%. Der Tiguan Allspace und der Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

Von Januar bis März 2020 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem deutlich schwächeren US-amerikanischen Markt 13,5% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die größten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem der Golf Variant der Marke Volkswagen Pkw sowie Q3, A5 Sportback und e-tron der Marke Audi. Der Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q7 und der Porsche Cayenne Coupé wurden im Berichtszeitraum erfolgreich in den Markt eingeführt.

In Kanada ging die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum im Vergleich

zum Vorjahr um 22,7% zurück. Auch der Gesamtmarkt war während dieser Zeit rückläufig. Besonders beliebt waren die Modelle Tiguan Allspace und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auf einem sinkenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir in den ersten drei Monaten dieses Jahres 6,0% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Vento, Jetta und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw.

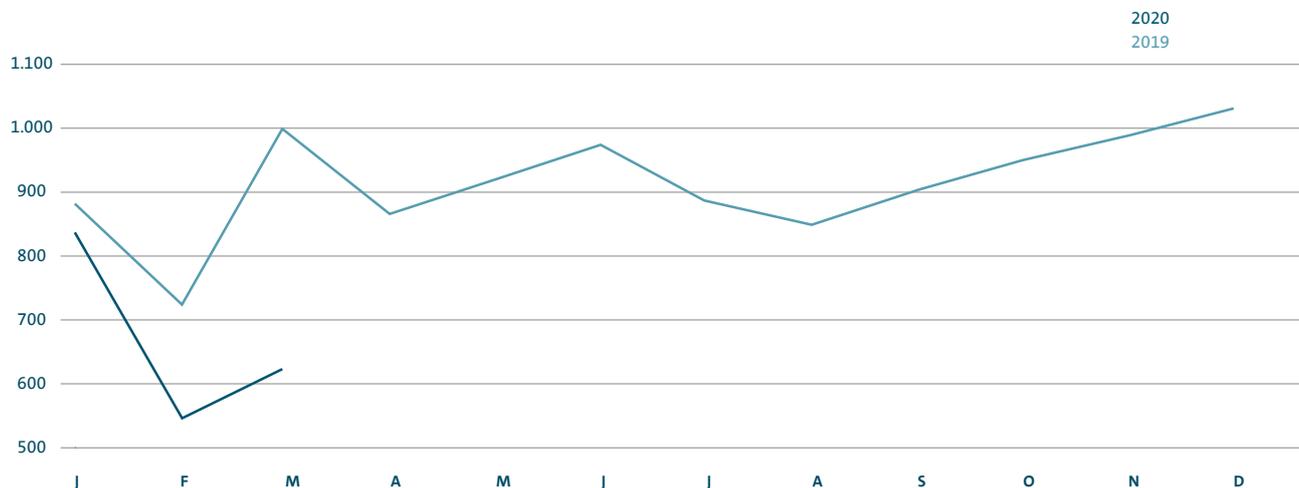
AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2020	2019	(%)
Europa/Übrige Märkte	983.547	1.198.133	-17,9
Westeuropa	748.281	934.714	-19,9
davon: Deutschland	276.988	326.993	-15,3
Frankreich	45.042	71.535	-37,0
Großbritannien	118.429	158.355	-25,2
Italien	61.264	81.873	-25,2
Spanien	60.223	79.810	-24,5
Zentral- und Osteuropa	159.147	178.619	-10,9
davon: Tschechische Republik	28.018	32.823	-14,6
Russland	51.733	46.523	+11,2
Polen	30.360	43.503	-30,2
Übrige Märkte	76.119	84.800	-10,2
davon: Türkei	25.177	14.640	+72,0
Südafrika	21.646	22.092	-2,0
Nordamerika	188.096	215.905	-12,9
davon: USA	129.797	149.985	-13,5
Kanada	17.002	22.001	-22,7
Mexiko	41.297	43.919	-6,0
Südamerika	114.282	119.308	-4,2
davon: Brasilien	87.746	84.032	+4,4
Argentinien	14.655	22.054	-33,5
Asien-Pazifik	674.129	1.015.051	-33,6
davon: China	612.737	945.305	-35,2
Indien	5.451	14.255	-61,8
Japan	19.927	19.709	+1,1
Weltweit	1.960.054	2.548.397	-23,1
Volkswagen Pkw	1.091.507	1.456.384	-25,1
Audi	352.993	447.247	-21,1
ŠKODA	232.885	307.617	-24,3
SEAT	130.316	151.612	-14,0
Bentley	2.395	2.268	+5,6
Lamborghini	1.944	1.992	-2,4
Porsche	53.125	55.700	-4,6
Bugatti	20	20	+0,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	94.869	125.557	-24,4

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Südamerika

Auf dem insgesamt deutlich rückläufigen südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ging die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im ersten Quartal 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 4,2% zurück. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie traten in dieser Region mit zeitlicher Verzögerung auf, so dass wir in den Monaten Januar und Februar noch steigende Auslieferungszahlen verzeichneten. Der Gol und der Polo der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen auf. Der im Vorjahr neu in den Markt eingeführte T-Cross der Marke Volkswagen Pkw war bei den Kunden ebenfalls sehr beliebt. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika stieg auf 13,3 (11,8)%.

Die Erholung des brasilianischen Marktes wurde durch den Ausbruch der Covid-19-Pandemie unterbrochen. Der Volkswagen Konzern steigerte dort jedoch aufgrund der positiven Entwicklung in den ersten beiden Monaten des Berichtszeitraums die Zahl der Verkäufe an Kunden im Vorjahresvergleich um 4,4%. Dies war vor allem auf den Erfolg des neuen T-Cross der Marke Volkswagen Pkw zurückzuführen, der im Vorjahr neu in den Markt eingeführt wurde. Zudem verzeichneten der Gol, der Saveiro und der Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw eine erfreuliche Entwicklung.

In Argentinien fiel die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge mit dem weiterhin sehr stark rückläufigen Gesamtmarkt in den ersten drei Monaten dieses Jahres unter den Vorjahreswert (-33,5%). Die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen verzeichneten der Gol und der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Von Januar bis März 2020 verzeichnete der Volkswagen Konzern auf dem vor allem wegen der Covid-19-Pandemie sehr stark rückläufigen Gesamtmarkt der Region Asien-Pazifik eine sinkende Nachfrage und übergab 33,6% weniger Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 11,3 (11,7)%.

In China lieferte der Volkswagen Konzern auf einem vor allem wegen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 über das gesamte erste Quartal 2020 drastisch schwächeren Gesamtmarkt im Berichtszeitraum 35,2% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Nach extrem hohen Volumentrübkängen im Februar waren im Verlauf des März erste Erholungstendenzen zu verzeichnen. Besonders gefragt waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Cross, Sagitar und Teramont X der Marke Volkswagen Pkw, VA3 und VS5 der Marke JETTA, Audi Q8, ŠKODA Kamiq GT sowie Porsche Cayenne Coupé. Zudem verzeichneten der Tayron und der Arteon der Marke Volkswagen Pkw, der Q2L und der Q2L e-tron der Marke Audi sowie der Porsche Panamera eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle Passat der Marke Volkswagen Pkw, VS7 der Marke JETTA, Audi Q7 und ŠKODA Rapid wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem signifikant rückläufigen indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Monaten dieses Jahres eine gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 61,8% schwächere Nachfrage. Der Rapid der Marke ŠKODA war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

In Japan stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis März 2020 im Vergleich zum Vorjahr leicht um 1,1%, während der Gesamtmarkt deutlich schwächer war. Der T-Cross der Marke Volkswagen verzeichnete die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

In den ersten drei Monaten 2020 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 19,5% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 45.990 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 38.532 (-22,7%) Einheiten auf Lkw und 4.030 (-4,3%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 3.428 (3.122) Fahrzeuge. Der Rückgang im Lkw-Geschäft resultierte aus einem Einbruch unserer Kernmärkte, der sich durch die Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie im März 2020 noch weiter verstärkt hat.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber inklusive Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) verringerten sich die Verkäufe gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 30,1% auf insgesamt 25.401 Einheiten; davon entfielen 20.784 auf Lkw und 1.304 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 3.313 leichte Nutzfahrzeuge aus.

In Russland sanken die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um 9,7% auf 1.525 Einheiten; darunter waren 1.404 Lkw und 121 Busse.

Von Januar bis März 2020 erhöhten sich die Auslieferungen in der Türkei auf 455 (142) Fahrzeuge. Davon ent-

fielen 402 Einheiten auf Lkw und 23 Einheiten auf Busse sowie 30 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika verringerten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 26,8% auf insgesamt 676 Fahrzeuge; davon entfielen 603 auf Lkw und 73 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken im ersten Quartal 2020 auf 537 Fahrzeuge (-29,1%); diese wurden ausschließlich in Mexiko an Kunden übergeben, darunter waren 320 Lkw und 217 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika stiegen auf insgesamt 12.694 Einheiten (+4,5%); davon entfielen 10.865 auf Lkw und 1.829 auf Busse. Nachdem sich das wirtschaftliche Klima in Brasilien im ersten Quartal 2020 weiter aufhellte, konnten wir hier unsere Verkäufe um 5,7% steigern. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 9.649 Lkw und 1.348 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 2.972 Fahrzeuge, darunter 2.653 Lkw und 315 Busse – das waren insgesamt 2,1% weniger als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2020	2019	(%)
Europa/Übrige Märkte	29.787	41.220	-27,7
davon: EU27+3	25.401	36.339	-30,1
davon: Deutschland	7.398	10.166	-27,2
Russland	1.525	1.688	-9,7
Türkei	455	142	x
Südafrika	676	923	-26,8
Nordamerika	537	757	-29,1
davon: Mexiko	537	757	-29,1
Südamerika	12.694	12.151	+4,5
davon: Brasilien	10.997	10.404	+5,7
Asien-Pazifik	2.972	3.035	-2,1
Weltweit	45.990	57.163	-19,5
Scania	18.184	23.576	-22,9
MAN	27.806	33.587	-17,2

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

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 2020 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.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis März 2020 beliebt, die Nachfrage war jedoch von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft ging die Zahl der Neuverträge um 2,0% auf weltweit 2,1 Mio. Kontrakte zurück. Da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional sanken, erhöhte sich der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen im Berichtszeitraum auf 39,8 (33,8)%. Am 31. März 2020 war der Gesamtvertragsbestand mit 23,7 Mio. Einheiten um 0,3% höher als am Jahresende 2019.

In Europa/Übrige Märkte lag die Zahl der in den ersten drei Monaten 2020 unterzeichneten Neuverträge mit 1,6 (1,6) Mio. Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende März 2020 auf 17,4 Mio. Kontrakte; ein Minus von 0,9% gegenüber dem 31. Dezember 2019. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen von diesen Kontrakten 7,6 Mio. Verträge (-1,6%).

In Nordamerika erreichte die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Berichtszeitraum mit 221 (221) Tsd. Kontrakten die Größenordnung des Vorjahres. Am 31. März 2020 lag der Vertragsbestand mit 3,2 (3,1) Mio. Kontrakten über dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,9 (1,9) Mio. Verträge.

Im ersten Quartal 2020 wurden in Südamerika 75 (62) Tsd. neue Kontrakte abgeschlossen. Der Gesamtvertragsbestand übertraf Ende März 2020 mit 723 (703) Tsd. Einheiten den Stand vom 31. Dezember 2019. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik, der als erstes von der Covid-19-Pandemie betroffen war, beliefen sich die neuen Vertragsabschlüsse im Zeitraum Januar bis März 2020 auf

199 Tsd. Einheiten; ein Minus von 13,8% gegenüber dem Vorjahr. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtszeitraums bei 2,5 Mio. Kontrakten; das waren 3,8% mehr als am Jahresende 2019. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,8 Mio. Verträge (+4,2%).

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

In den ersten drei Monaten 2020 ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 25,0% auf 1.937.191 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Grund für den Rückgang waren im Wesentlichen negative Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Die in diesem Zusammenhang aufkommende Verunsicherung sowie die zur Eindämmung der Pandemie eingeführten nationalen Maßnahmen, wie Mobilitätsbeschränkungen und Geschäftsschließungen, gingen mit einem Absinken der Kundennachfrage einher. Nachfragerückgänge waren vor allem in China und Westeuropa zu verzeichnen. Der Auslandsabsatz sank gegenüber dem Zeitraum Januar bis März 2019 um 26,3%. Im Inland sank der Absatz gegenüber dem Vorjahreswert um 16,7%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz erhöhte sich auf 14,6 (13,2)%.

PRODUKTION

Von Januar bis März 2020 sank die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr aufgrund der getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung des SARS-CoV-2-Virus um 24,8% auf insgesamt 1.996.957 Fahrzeuge. Die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie führten zu einer Unterbrechung von Lieferketten und in der Folge zu Produktionsstopps im Volkswagen Konzern. Insbesondere an den Standorten in China und zeitverzögert zum Ende des ersten Quartals 2020 in Europa führte dies zu einem Rückgang der Fertigung. Im Inland lag die Produktion bei 453.282 Einheiten, ein Rückgang von 18,2%. Im Ausland sank die Fertigung gegenüber dem Vorjahr um 26,5% auf insgesamt 1.543.675 Fahrzeuge. Die Inlandsquote erhöhte sich auf 22,7 (20,9)%.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 31. März 2020 unter dem Stand zum Jahresende 2019 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Am 31. März 2020 beschäftigte der Volkswagen Konzern 641.912 aktive Mitarbeiter; weitere 10.303 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 17.796 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des ersten Quartals 2020 blieb die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 670.011 Mitarbeitern nahezu auf dem Stand vom Jahresende 2019. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag mit 296.520 Beschäftigten ebenfalls nahezu auf dem Jahresendniveau 2019.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im ersten Quartal 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 55,1 Mrd. €; ein Rückgang um 8,3% gegenüber dem Vorjahr. Vor allem geringere Volumina infolge der Covid-19-Pandemie wirkten belastend. Zudem hatte die Währungskursentwicklung einen negativen Effekt, während Mixeffekte, eine bessere Preispositionierung und die Geschäftsentwicklung des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen positiv wirkten. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,1 (79,7)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis ging auf 9,2 (11,7) Mrd. € zurück; die Bruttomarge belief sich auf 16,8 (19,5)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns war im Zeitraum Januar bis März 2020 mit 0,9 Mrd. € um 3,0 Mrd. € geringer als im Vorjahr, in dem Sondereinflüsse aus der Dieseldiagnostik das Ergebnis mit –1,0 Mrd. € belasteten. Die operative Umsatzrendite sank auf 1,6 (6,4)%. Grund für den Rückgang waren im Wesentlichen negative Auswirkungen der Ausbreitung der Covid-19-Pandemie: Neben dem Absatzrückgang infolge des Absinkens der Kundennachfrage führten Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten zu negativen Effekten aus Fair-Value-Bewertungen auf Rohstoffsicherungen sowie der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten.

Das Finanzergebnis verringerte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,4 Mrd. € auf –0,2 Mrd. €. Auch hier hatte die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 einen insgesamt negativen Einfluss. Die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen nahmen bewertungsbedingt aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Schulden deutlich ab, während das Wertpapier- und Fondsergebnis durch Kursänderungen belastet wurde. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lag deutlich unter dem Wert des Vorjahres. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem geringeren positiven Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, die im gesamten ersten Quartal 2020 von Covid-19 betroffen waren.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns ging im Berichtszeitraum um 3,4 Mrd. € auf 0,7 Mrd. € zurück. Das Ergebnis nach Steuern belief sich auf 0,5 (3,1) Mrd. €.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile verzeichnete im Zeitraum Januar bis März 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 44,7 Mrd. €; ein Minus von 12,1% im Vergleich zum Vorjahr, das hauptsächlich auf den Volumenrückgang infolge der Covid-19-Pandemie zurückzuführen war. Zudem hatte die Währungskursentwicklung einen negativen Effekt, während Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung positiv wirkten. Die

Umsatzerlöse in den Bereichen Pkw und Nutzfahrzeuge lagen jeweils deutlich unter den Vorjahreswerten. Im Bereich Power Engineering konnten sie zulegen; Geschäftsbedingt fallen hier Auftragseingang und Umsatzrealisierung zeitlich zum Teil deutlich auseinander. Da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder.

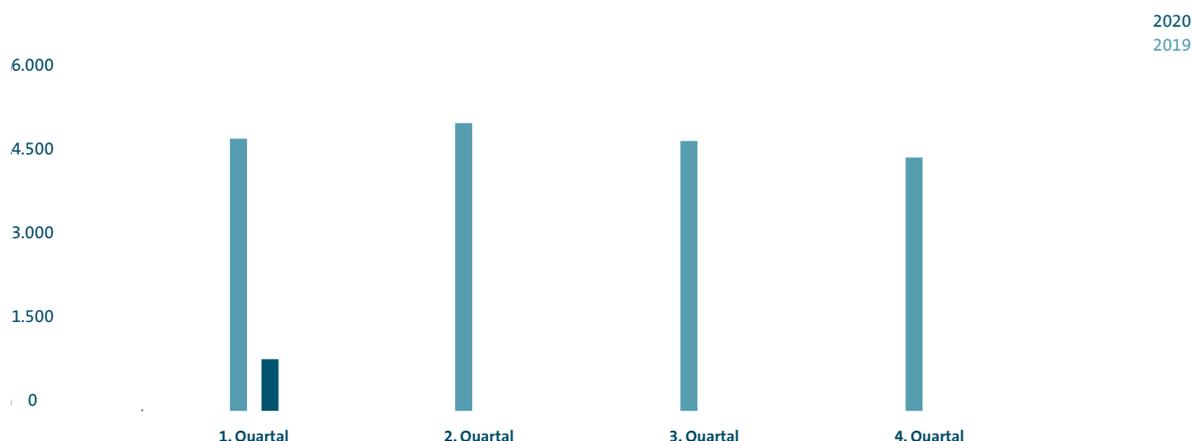
Die geringeren Volumina führten dazu, dass die Kosten der Umsatzerlöse sanken, ihr Anteil an den Umsatzerlösen stieg jedoch im Vergleich zum Vorjahr. Gestiegenen Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens standen höhere aktivierte Entwicklungskosten gegenüber. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, lag im Zeitraum Januar bis März 2020 unter anderem aufgrund des Umsatzrückgangs mit 8,0 (6,9)% über dem Wert des Vorjahres.

Die Vertriebskosten gingen im ersten Quartal 2020 zurück, ihr Anteil an den Umsatzerlösen nahm leicht zu. Die Verwaltungskosten und ihr Anteil an den Umsatzerlösen stiegen im Berichtszeitraum. Das Sonstige betriebliche Ergebnis war mit –1,1 (–0,4) Mrd. € geringer als ein Jahr zuvor. Dies war vor allem auf negative Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten zur Rohstoffsicherung außerhalb des Hedge Accounting und auf die Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten zurückzuführen, die das Sonstige betriebliche Ergebnis mit rund 1,3 Mrd. € (Vorjahr: Ertrag 0,2 Mrd. €) belasteten. Im Vorjahr waren Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von –1,0 Mrd. € zu berücksichtigen.

In den ersten drei Monaten 2020 fiel das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile mit 0,2 Mrd. € um 3,0 Mrd. € niedriger aus als 2019. Die Covid-19-Pandemie führte zu negativen Einflüssen sowohl über den geringeren Absatz als auch über Fair-Value-Bewertungen auf bestimmte Derivate sowie über die Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Daneben wirkten höhere Kosten belastend. Die operative Umsatzrendite im Konzernbereich Automobile lag bei 0,4 (6,2 beziehungsweise 8,2 vor Sondereinflüssen)%. Die Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen schlägt sich im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen nieder, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

OPERATIVES ERGEBNIS NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



1 vor Sondereinflüssen

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

Mio. €	2020	2019
Pkw		
Umsatzerlöse	38.165	43.581
Operatives Ergebnis	120	2.803
Operative Umsatzrendite (in %)	0,3	6,4
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	5.564	6.305
Operatives Ergebnis	121	420
Operative Umsatzrendite (in %)	2,2	6,7
Power Engineering		
Umsatzerlöse	922	891
Operatives Ergebnis	-44	-56
Operative Umsatzrendite (in %)	-4,7	-6,3

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis März 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 10,4 Mrd.€; ein Anstieg um 12,7% gegenüber Vorjahr. Aufgrund des Geschäftsmodells des Finanzdienstleistungsbereichs ist in den Umsatzerlösen des ersten Quartals 2020 noch kein wesentlicher negativer Effekt aus der Covid-19-Pandemie zu erkennen.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich volumenbedingt um 1,0 Mrd. € auf 8,5 Mrd. €. Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie das Sonstige betriebliche Ergebnis nahmen in Summe risikokosten- und wechselkursbedingt leicht zu, während ihr Anteil an den Umsatzerlösen nahezu gleich blieb.

Mit 0,7 (0,7) Mrd.€ legte das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs im Vorjahresvergleich leicht zu. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 6,8 (7,6)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern verzeichnete im ersten Quartal 2020 einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 7,4 Mrd.€; das waren ergebnisbedingt 3,0 Mrd.€ weniger als im Vorjahr. Die Veränderung im Working Capital lag bei -5,6 (-7,6) Mrd.€. Grund für die Veränderung gegenüber Vorjahr ist zum einen die im letzten Jahr bereits erfasste Dividendenforderung gegenüber dem chinesischen Joint Venture SAIC VOLKSWAGEN. Zum anderen zeigen sich hier die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie unter anderem in Form eines geringeren Forderungsaufbaus, geringeren Rückstellungen und höheren Vorräten aufgrund des Absinkens der Nachfrage, einem geringeren Aufbau von Verbindlichkeiten aufgrund unterbrochener Produktionsbelieferungen sowie geringeren Forderungen im Finanzdienstleistungsgeschäft infolge des Nachfrageeinbruchs. Mittelabflüsse aus der Dieselthematik fielen höher aus als im Vorjahreszeitraum. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft ging um 1,0 Mrd. € auf 1,9 Mrd. € zurück.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts stieg auf 4,1 (3,4) Mrd.€.

In der Finanzierungstätigkeit flossen im Berichtszeitraum insgesamt Mittel in Höhe von 7,5 (-7,4) Mrd.€ zu; diese dienten unter anderem der Stärkung der Brutto-Liquidität. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Aus der syndizierten Kreditlinie der Volkswagen AG in Höhe von 10 Mrd.€ wurden im Berichtszeitraum 3,3 Mrd.€ genutzt. Im Vorjahr war der Erwerb angelegter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV zu berücksichtigen.

Der Volkswagen Konzern verzeichnete am Ende des Berichtszeitraums einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 26,9 (19,7) Mrd.€.

Die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns lag am 31. März 2020 bei –149,3 Mrd.€, am Jahresende 2019 waren es –148,0 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile ging im ersten Quartal 2020 infolge des pandemiebedingten Ergebnisrückgangs auf 4,9 (8,1) Mrd.€ zurück. Die Veränderung des Working Capital belief sich auf –3,4 (–2,7) Mrd.€. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich unter anderem in Form eines geringeren Forderungsaufbaus, geringeren Rückstellungen und höheren Vorräten aufgrund des Absinkens der Nachfrage sowie einem geringeren Aufbau von Verbindlichkeiten aufgrund unterbrochener Produktionsbelieferungen aus. Im Vorjahr war bereits die Dividendenforderungen gegenüber dem chinesischen Joint Venture SAIC VOLKSWAGEN zu erfassen. Die Mittelabflüsse aus der Dieselmotorthematik fielen im ersten Quartal 2020 höher aus als im Vorjahreszeitraum. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft verringerte sich um 3,8 Mrd.€ auf 1,5 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Konzernbereichs Automobile war im Zeitraum Januar bis März 2020 mit 4,1 Mrd.€ um 0,7 Mrd.€ höher als ein Jahr zuvor. Die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) nahmen leicht um 0,1 Mrd.€ auf 2,1 Mrd.€ zu. Die Sachinvestitionsquote belief sich auf 4,7 (4,0)%; Der Anstieg resultierte aus den pandemiebedingt geringeren Umsatzerlösen. Die Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung unserer Modellpalette, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und in unsere modularen Baukästen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten stiegen im Berichtszeitraum um 0,4 Mrd.€ auf 1,6 Mrd.€; Der Anstieg ist Folge der seit Ende 2019 auf Markenebene durchzuführenden Produktwerthaltigkeits einschätzungen. Infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen nahm die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ um 0,2 Mrd.€ auf 0,5 Mrd.€ zu.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile ging um 4,5 Mrd.€ auf –2,5 Mrd.€ zurück.

Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden und verzeichnete im ersten Quartal 2020 insgesamt einen Mittelzufluss von 5,7 Mrd.€. Im Vorjahr flossen Mittel in Höhe von 6,1 Mrd.€ ab, unter anderem aufgrund des Erwerbs angedienter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV mit der MAN SE.

Die Geldanlagen in Wertpapiere und der Kreditstand wurden im Wesentlichen durch Turbulenzen an den Kapitalmärkten infolge der Covid-19-Pandemie beeinflusst:

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

Mio. €	2020	2019
Pkw		
Brutto-Cash-flow	4.421	7.297
Veränderung Working Capital	–3.081	–1.801
Cash-flow laufendes Geschäft	1.340	5.496
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–3.715	–5.057
Netto-Cash-flow	–2.375	439
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cash-flow	467	776
Veränderung Working Capital	–326	–894
Cash-flow laufendes Geschäft	141	–118
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–309	1.721
Netto-Cash-flow	–167	1.602
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	29	37
Veränderung Working Capital	36	–50
Cash-flow laufendes Geschäft	65	–13
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–41	–38
Netto-Cash-flow	24	–51

stichtagsbezogen führte dies zu einem negativen Effekt in Höhe von 0,7 Mrd.€. Die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile lag Ende März 2020 bei 17,8 Mrd.€; am Jahresende 2019 waren es 21,3 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen erwirtschaftete in den ersten drei Monaten 2020 einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 2,5 (2,3) Mrd.€. Aufgrund einer geringeren Mittelbindung infolge des nachfragebedingt gesunkenen Geschäftsvolumens nach Ausbreitung des Coronavirus belief sich die Veränderung im Working Capital auf –2,2 (–4,8) Mrd.€. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft stieg auf 0,3 (–2,5) Mrd.€.

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

Die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen enthält vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrigen Finanzschulden; im Zeitraum Januar bis März 2020 flossen insgesamt Mittel in Höhe von 1,8 Mrd.€ zu, im Vorjahr war ein Abfluss von 1,3 Mrd.€ zu verzeichnen.

Am 31. März 2020 lag die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei –167,1 Mrd.€, am 31. Dezember 2019 waren es –169,3 Mrd.€.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern verzeichnete am Ende des Berichtszeitraums eine Bilanzsumme von 491,2 Mrd.€; der Anstieg um 0,6% ist im Wesentlichen auf die Stärkung der Brutto-Liquidität zurückzuführen, gegenläufig wirkten Währungskurseffekte. Das Eigenkapital des Konzerns nahm um 2,2 Mrd.€ auf 125,9 Mrd.€ zu. Die Eigenkapitalquote lag bei 25,6 (25,3)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Immateriellen Vermögenswerte des Konzernbereichs Automobile lagen am 31. März 2020 nahezu auf dem Wert zum Bilanzstichtag 2019. Aufgrund von Wechselkurseffekten gingen die Sachanlagen zurück. Die Langfristigen Vermögenswerte nahmen im Vergleich zum Jahresende 2019 insgesamt um 1,1% ab.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 6,8%. Die darin enthaltenen Vorräte erhöhten sich in etwa gleichem Maß, pandemiebedingt kam es zu Auslieferungs- und Produktionsstopps. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte waren höher als am Jahresende. Der Bestand an Wertpapieren und Zahlungsmitteln im Konzernbereich Automobile legte um 2,2 Mrd.€ auf 35,5 Mrd.€ zu.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile war am Ende des ersten Quartals 2020 mit 95,1 Mrd.€ um 2,3 Mrd.€ höher als am 31. Dezember 2019. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus geringeren versicherungsmathematischen Verlusten aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen, denen negative Währungskurseffekte gegenüberstanden. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen den Minderheitsaktionären der TRATON GROUP zuzurechnen.

Die Langfristigen Schulden gingen im Vergleich zum 31. Dezember 2019 um 9,2% auf 82,4 Mrd.€ zurück. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden sanken im Wesentlichen durch die Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten sowie währungsbedingt. Die Pensionsrückstellungen nahmen ab, was vor allem aus der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes resultierte. Die langfristigen Sonstigen Schulden lagen über dem Niveau vom 31. Dezember 2019.

Die Kurzfristigen Schulden waren am Ende des ersten Quartals 2020 mit 73,9 Mrd.€ um 10,7 Mrd.€ höher als am 31. Dezember 2019. Die kurzfristigen Finanzschulden nahmen auf 2,9 (-7,3) Mrd.€ zu. Gründe waren Umgliederungen in den kurzfristigen Bereich sowie Maßnahmen zur Stärkung der Brutto-Liquidität. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die Kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile am Jahresende 2019 geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert negativ. Vor allem Effekte aus der Derivatebewertung

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	31.03.2020	31.12.2019
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	125.540	126.387
Kurzfristige Vermögenswerte	83.570	75.459
Bilanzsumme	209.110	201.846
Eigenkapital	78.484	75.773
Langfristige Schulden	71.121	78.679
Kurzfristige Schulden	59.506	47.394
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	24.370	25.143
Kurzfristige Vermögenswerte	11.591	13.420
Bilanzsumme	35.960	38.563
Eigenkapital	13.732	14.115
Langfristige Schulden	10.595	11.367
Kurzfristige Schulden	11.633	13.081
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	2.122	2.206
Kurzfristige Vermögenswerte	4.234	4.202
Bilanzsumme	6.357	6.408
Eigenkapital	2.837	2.885
Langfristige Schulden	717	777
Kurzfristige Schulden	2.803	2.746

führten dazu, dass die kurzfristigen sonstigen Schulden im Vergleich zum Jahresende 2019 stiegen.

Der Konzernbereich Automobile verzeichnete am 31. März 2020 eine Bilanzsumme in Höhe von 251,4 Mrd.€; das waren 1,9% mehr als am Jahresende 2019.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen lag Ende März 2020 mit 239,7 Mrd.€ um 0,6% unter dem Wert vom 31. Dezember 2019.

Die Langfristigen Vermögenswerte gingen im Vergleich zum Jahresende 2019 insgesamt um 0,8% zurück; die darin enthaltenen Sachanlagen waren nahezu unverändert. Die Vermieteten Vermögenswerte nahmen zu, die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen infolge der Covid-19-Pandemie volumen- und währungsbedingt ab.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte erreichten nahezu den Wert vom Jahresende 2019. Sowohl die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte als auch die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen waren geringer. Der Zahlungsmittelbestand im Finanzdienstleistungsbereich lag am 31. März 2020 mit 8,0 Mrd.€ um 1,7 Mrd.€ über dem Wert vom 31. Dezember 2019.

Am Ende des ersten Quartals entfielen rund 48,8 (49,4) % der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen lag nahezu unverändert bei 30,8 (30,9) Mrd. €; das positive Ergebnis stand negativen Wechselkurseffekten gegenüber. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 12,9 (12,8) %.

Im Wesentlichen aufgrund geringerer langfristiger Finanzschulden gingen die Langfristigen Schulden um 5,6 % zurück.

Die Kurzfristigen Schulden hingegen waren infolge gestiegener kurzfristiger Finanzschulden um 4,2 % höher als am Jahresende 2019.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft ging im Vergleich zum 31. Dezember 2019 auf 32,0 (32,5) Mrd. € zurück.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

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

Von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie ist der Volkswagen Konzern in allen Bereichen betroffen: insbesondere der Vertrieb infolge des Absinkens der Kundennachfrage, die Produktion und die Lieferketten. Risiken ergeben sich vor allem aus einer anhaltend rückläufigen Nachfrage und einer

steigenden Wettbewerbsintensität, die durch staatliche Konjunkturprogramme gemindert werden könnten. Herausforderungen sehen wir darüber hinaus vor allem beim Wiederaufbau der Produktion im Hinblick auf stabile Lieferketten und den Schutz der Gesundheit unserer Belegschaft. Wir haben verstärkte Hygiene- und Schutzmaßnahmen installiert, um den Betrieb sicherzustellen. Der Vorstand des Volkswagen Konzerns erwartet weltweit an seinen Standorten negative Auswirkungen auf das operative Geschäft. In der Folge gehen wir davon aus, dass wir die ursprünglichen Erwartungen an alle Spitzenkennzahlen des Konzerns für das Geschäftsjahr 2020 nicht erreichen werden.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden, die Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns unter Vorjahr liegen werden. Im Konzernbereich Automobile werden sich 2020 trotz gegensteuernder Maßnahmen die F&E-Quote und die Sachinvestitionsquote aufgrund nachfragebedingt rückläufiger Umsatzerlöse voraussichtlich über denen des Vorjahres bewegen. Infolge der geminderten Kundennachfrage sowie weiterer Auszahlungen im Rahmen der Dieseldematik und von Liquiditätsabflüssen aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten rechnen wir für das Jahr 2020 mit einem unter dem Vorjahreswert liegenden Netto-Cash-flow. Infolgedessen wird auch die Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile das Vorjahresniveau unterschreiten. Die Kapitalrendite (RoI) erwarten wir ergebnisbedingt unter dem Vorjahreswert und unter unserem definierten Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen in Höhe von 9%.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2020 finden Sie auf Seite 22.

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

Das Landgericht Braunschweig hat im Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselmaterik die Nebenbeteiligung der Volkswagen AG angeordnet.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

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

Die Volkswagen AG und der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach wird die Volkswagen AG Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anbieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt 830 Mio. €. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. wird die Musterfeststellungsklage zurücknehmen. Volkswagen hat bisher mit rund 200 Tsd. Kunden individuelle Vergleiche mit einem Gesamtvolumen von 626 Mio. € geschlossen.

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

3. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2020 hat das Gericht des Bundesstaats Montana (Montana State Court) einen Teil der vom Attorney General des Bundesstaats Montana geltend gemachten umweltrechtlichen Forderungen abgewiesen, die Klage aber hinsichtlich anderer Forderungen zugelassen. Volkswagen hat die Überprüfung dieser Entscheidung durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaats Montana (Montana Supreme Court) beantragt.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

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

Im März 2020 hat der US District Court des Northern District von Kalifornien zwei angepasste Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich seit den 1990er Jahren zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Das Gericht gewährte den Klägern die Möglichkeit, ihre Klagen hinsichtlich eines begrenzten Teils der ursprünglichen klägerischen Forderungen zu überarbeiten.

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

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2020 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2019 keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen dem Vorstand der Volkswagen AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

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

Währungskursverhältnissen oder Rohstoffen ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2019 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Ausblick

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns geht davon aus, dass das Wachstum der Weltwirtschaft 2020 infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 eine negative Wachstumsrate aufweisen wird. Risiken sehen wir darüber hinaus weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine deutlich rückläufige Wirtschaftsentwicklung verzeichnen werden. Gleichwohl gehen wir von einer einsetzenden wirtschaftlichen Erholung im Verlauf des Jahres 2020 aus.

Für die Entwicklung der Pkw-Märkte im Jahr 2020 haben wir aufgrund der Covid-19-Pandemie für einzelne Regionen Szenarien entwickelt, die zum Beispiel auch die aktuellen Erfahrungen aus der Entwicklung in China berücksichtigen. Die Szenarien reflektieren die zeitlich unterschiedliche geographische Ausbreitung der Covid-19-Pandemie. Insgesamt gehen wir davon aus, dass das weltweite Nachfragevolumen nach Neufahrzeugen im Jahr 2020 voraussichtlich zwischen 15 und 20% unter dem des Vorjahres liegen wird. In Westeuropa rechnen wir für 2020 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das um bis zu 20% unter dem Niveau des Vorjahres liegt. Dabei haben wir unterstellt, dass es nach einem sehr starken Rückgang im zweiten Quartal im dritten Quartal 2020 zu einer schnellen Erholung des Marktes kommt und im vierten Quartal das Vorjahresniveau fast wieder erreicht wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa legen wir denselben Verlauf zugrunde, erwarten aber, dass die Zahl der Verkäufe 2020 den Vorjahreswert voraussichtlich etwas weniger stark unterschreiten wird. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2020 mit einem Nachfragevolumen, das 25 bis 30% unter dem Niveau des Vorjahres liegt. Dabei gehen wir davon aus, dass es nach einem drastischen Rückgang im zweiten Quartal in den verbleibenden Quartalen des Jahres 2020 nur zu einer langsamen Erholung des Marktes kommt. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf den südamerikanischen Märkten 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um bis zu 30% sinken werden. Nach einem drastischen Rückgang im zweiten Quartal und einer schnellen Erholung im dritten Quartal könnten im vierten Quartal die Werte des Vorjahres wieder erreicht werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2020 voraussichtlich zwischen 10 und 15% unter dem Vorjahresniveau liegen. In China rechnen wir mit einer Erholung im zweiten Quartal und kontinuierlichen Aufholeffekten gegenüber dem Vorjahr in den verbleibenden Quartalen des Jahres 2020.

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

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

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

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

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

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

Wir erwarten, dass in Folge der Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns und der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge rechnen wir mit einem gravierenden Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Im Bereich Power Engineering und im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erwarten wir geschäftsmodellbedingt für das Operative Ergebnis im Jahr 2020 geringere Einflüsse aus der Pandemie. Für den Bereich Power Engineering gehen wir weiterhin von einem gegenüber Vorjahr geringeren operativen Verlust aus. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit einem Operativen Ergebnis merklich unter dem Vorjahreswert. Insgesamt erwarten wir für den Volkswagen Konzern ein positives Operatives Ergebnis im Jahr 2020.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Im ersten Quartal 2020 war das Geschäft des Volkswagen Konzerns und seiner Marken erheblich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Die Umsatzerlöse des Konzerns gingen auf 55,1 (60,0) Mrd. € zurück. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen in Höhe von -1,0 Mrd. €) sank auf 0,9 (4,8) Mrd. €.

In den ersten drei Monaten dieses Jahres setzte die Marke Volkswagen Pkw 765 (910) Tsd. Fahrzeuge ab; ein Rückgang um 16,0%. Die Modelle Gol und Passat konnten entgegen dem Trend Zuwächse verzeichnen, auch der T-Cross war sehr beliebt. Die Umsatzerlöse waren mit 19,0 Mrd. € um 11,9% niedriger als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) verringerte sich auf 481 (921) Mio. €; dabei konnten der Volumenrückgang infolge der Covid-19-Pandemie, Kostenerhöhungen und Mixverschlechterungen nicht durch eine geringere Verkaufshilfen und eine verbesserte Preispositionierung kompensiert werden.

Der Absatz der Marke Audi ging im Berichtszeitraum auf weltweit 268 (305) Tsd. Fahrzeuge zurück. Das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen veräußerte weitere 97 (130) Tsd. Audi Fahrzeuge. Vor allem der Q3 und der e-tron verzeichneten eine steigende Nachfrage. Die Umsatzerlöse verringerten sich auf 12,5 (13,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis sank auf 15 Mio. € (1,1 Mrd. €). Der Volumenrückgang, Belastungen aus der Bewertung von Rohstoffsicherungs-

geschäften sowie negative Währungseffekte konnten durch reduzierte Fix- und Entwicklungskosten nicht ausgeglichen werden. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. Im Zeitraum Januar bis März 2020 setzte Ducati 10.171 (13.806) Motorräder ab.

Die Marke ŠKODA setzte im Berichtszeitraum 237 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 13,7% weniger als ein Jahr zuvor. Die Modelle Scala und Kamiq wurden stark nachgefragt. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 4,8 (4,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis fiel mit 307 Mio. € um 103 Mio. € geringer aus als im Vorjahr. Positive Mixeffekte konnten Belastungen aus dem Volumenrückgang, aus der Wechselkursentwicklung und aus emissionsbezogenen Aufwendungen nicht ausgleichen.

Der Absatz der Marke SEAT lag in den ersten drei Monaten 2020 bei 140 Tsd. Fahrzeugen; ein Minus von 20,6% gegenüber Vorjahr. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Die SUV-Modelle Arona, Ateca und Tarraco erfreuten sich besonderer Beliebtheit. Die Umsatzerlöse verfehlten mit 2,6 Mrd. € den Vergleichswert des Vorjahres um 16,2%. Das Operative Ergebnis ging im Wesentlichen volumenbedingt auf -48 (89) Mio. € zurück.

Die Marke Bentley verzeichnete im Berichtszeitraum einen Absatz in Höhe von 3.302 (2.584) Fahrzeugen. Die Umsatzerlöse legten auf 620 (456) Mio. € zu. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 56 (49) Mio. €, was auf Volumen- und Mixeffekte zurückzuführen war.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

Porsche Automobile setzte im Zeitraum Januar bis März 2020 weltweit 56 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 1,3% weniger als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse lagen bei 5,4 (5,2) Mrd.€. Das Operative Ergebnis verringerte sich auf 529 (829) Mio.€. Neben Kostensteigerungen wirkten Währungseinflüsse und der geringere Fahrzeugabsatz belastend, während sich der Mix vorteilhaft entwickelte.

Der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge ging in den ersten drei Monaten 2020 auf weltweit 99 (129) Tsd. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse sanken um 18,9% auf 2,7 Mrd.€. Infolge des Absatzzurückgangs nahm das Operative Ergebnis auf 14 (291) Mio.€ ab. Zusätzlich zur Volumenreduzierung belasteten die ab diesem Jahr geltenden CO₂-Lenkungsabgaben, ungünstigere Wechselkurse sowie gestiegene Fix- und Entwicklungskosten das Ergebnis. Produktkostenoptimierungen und Mixeffekte wirkten positiv.

Im ersten Quartal 2020 belief sich der Absatz von Scania Vehicles and Services auf 19 (24) Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatz-

erlöse gingen auf 3,0 (3,4) Mrd.€ zurück. Das Operative Ergebnis von Scania Vehicles and Services lag bei 256 (370) Mio.€. Der rückläufige Fahrzeugabsatz stand positiven Effekten aus Mixverbesserungen und geringeren Fixkosten gegenüber. Das Servicegeschäft legte leicht zu.

MAN Nutzfahrzeuge setzte im Berichtszeitraum 28 Tsd. Einheiten ab; ein Minus von 17,2% im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse gaben auf 2,6 (3,0) Mrd.€ nach. Das Operative Ergebnis verringerte sich auf –83 (115) Mio.€. Neben dem Volumenrückgang wurde das Ergebnis durch zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Lkw-Generation und einem zunehmend schwierigen Gebrauchtfahrzeuggeschäft belastet.

Power Engineering erwirtschaftete in den ersten drei Monaten 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 922 (891) Mio.€. Das Operative Ergebnis war geschäftsmodellbedingt von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie noch wenig beeinflusst und stieg volumen- und mixbedingt auf 16 (9) Mio.€.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Volkswagen Pkw	765	910	18.965	21.538	481	921
Audi	268	305	12.454	13.812	15	1.100
ŠKODA	237	275	4.850	4.920	307	410
SEAT	140	176	2.558	3.053	–48	89
Bentley	3	3	620	456	56	49
Porsche Automobile ¹	56	57	5.394	5.224	529	829
Volkswagen Nutzfahrzeuge	99	129	2.671	3.294	14	291
Scania Vehicles and Services ²	19	24	2.982	3.350	256	370
MAN Nutzfahrzeuge	28	34	2.633	2.988	–83	115
Power Engineering	–	–	922	891	16	9
VW China ³	503	901	–	–	–	–
Sonstiges ⁴	–180	–229	–8.842	–8.220	–1.293	28
Volkswagen Finanzdienstleistungen	–	–	9.847	8.706	654	638
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	–	–	–	–	904	4.849
Sondereinflüsse	–	–	–	–	–	–981
Volkswagen Konzern	1.937	2.583	55.054	60.012	904	3.868
Konzernbereich Automobile ⁵	1.937	2.583	44.650	50.777	197	3.166
davon: Bereich Pkw	1.891	2.526	38.165	43.581	120	2.803
Bereich Nutzfahrzeuge	46	57	5.564	6.305	121	420
Bereich Power Engineering	–	–	922	891	–44	–56
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	–	–	10.404	9.236	707	701

1 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 6.016 (5.799) Mio.€, Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen 572 (868) Mio.€.

2 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 3.098 (3.458) Mio.€, Operatives Ergebnis 282 (402) Mio.€.

3 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 276 (1.074) Mio.€.

4 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.

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

Im ersten Quartal 2020 wurden im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen 1,9 (1,9) Mio. neue Verträge abgeschlossen (-1,5 %). Da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional sanken, legte die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 39,6 (33,5)% zu. Am Ende des Berichtszeitraums belief sich der Gesamtvertragsbestand auf 21,6 Mio. Kontrakte; ein Plus von 0,5 % gegenüber dem Stand vom Jahresende 2019. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 11,2 (11,2) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen stieg er auf 10,4 (10,3) Mio. Kontrakte. Am Ende des Berichtszeitraums hatte die Volkswagen Bank 1,3 (1,4) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis verbesserte sich in den ersten drei Monaten 2020 auf 654 (638) Mio. €.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Der Volkswagen Konzern setzte im ersten Quartal dieses Jahres in der Region Europa/Übrige Märkte 1,0 Mio. Fahrzeuge ab; ein Minus von 16,2% im Vergleich zum Vorjahr. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie wirkten insbesondere ab dem Ende des ersten Quartals in Europa negativ. In der Folge gingen die Umsatzerlöse aufgrund des Absinkens der

Nachfrage auf 34,5 (38,1) Mrd.€ zurück. Mixeffekte wirkten positiv.

Auf den Märkten Nordamerikas verringerte sich der Absatz des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum um 9,7% auf 204 Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse gaben um 4,0% auf 9,7 Mrd.€ nach; dem negativen Volumeneffekt standen Verbesserungen aus Wechselkursen gegenüber.

In Südamerika setzen wir im Zeitraum Januar bis März dieses Jahres 121 (125) Tsd. Fahrzeuge ab. Trotz des geringeren Volumens und Belastungen aus der Wechselkursentwicklung konnten die Umsatzerlöse mixbedingt auf 2,4 (2,3) Mrd.€ gesteigert werden.

In der von der Covid-19-Pandemie zuerst betroffenen Region Asien-Pazifik ging der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – im Berichtszeitraum deutlich auf insgesamt 0,6 (1,0) Mio. Fahrzeuge zurück. Dank eines verbesserten Mix und verringerten sich die Umsatzerlöse unterproportional auf 8,6 (9,3) Mrd.€. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

In den ersten drei Monaten 2020 belasteten Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen in Fremdwährung die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um -0,2 (+0,2) Mrd.€.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2020	2019	2020	2019
Europa/Übrige Märkte	1.024	1.223	34.509	38.063
Nordamerika	204	226	9.730	10.140
Südamerika	121	125	2.404	2.348
Asien-Pazifik ¹	588	1.010	8.645	9.255
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	-233	206
Volkswagen Konzern¹	1.937	2.583	55.054	60.012

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			
	2020	2019	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2020	2019	2020	2019
Umsatzerlöse	55.054	60.012	44.650	50.777	10.404	9.236
Kosten der Umsatzerlöse	-45.824	-48.324	-37.293	-40.805	-8.531	-7.519
Bruttoergebnis	9.231	11.688	7.357	9.971	1.874	1.717
Vertriebskosten	-4.472	-4.941	-4.148	-4.559	-324	-383
Verwaltungskosten	-2.445	-2.271	-1.886	-1.809	-559	-463
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.409	-608	-1.125	-437	-284	-171
Operatives Ergebnis	904	3.868	197	3.166	707	701
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	129	808	111	799	17	9
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-351	-605	-343	-629	-8	24
Finanzergebnis	-222	203	-232	169	9	34
Ergebnis vor Steuern	682	4.071	-34	3.336	716	735
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-165	-1.018	56	-833	-221	-185
Ergebnis nach Steuern	517	3.053	22	2.503	495	550
davon entfallen auf						
Minderheiten	-6	7	-24	-8	18	15
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	117	134	117	134	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	405	2.912	-71	2.377	477	535
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	0,78	5,78				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	0,84	5,84				

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. €	2020	2019
Ergebnis nach Steuern	517	3.053
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	4.888	-4.086
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-1.443	1.200
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	3.445	-2.886
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	-22	23
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-3	12
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	3.419	-2.851
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-1.791	860
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-1.791	860
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	1	12
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-1.790	872
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	1.026	-1.820
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-336	-209
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	690	-2.029
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	-241	593
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	450	-1.436
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-579	-518
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	341	235
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-238	-283
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	88	85
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-150	-198
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente)		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-8	24
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	-8	24
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente)	2	-7
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	-6	17
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-5	198
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1.502	-547
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	3.511	-5.281
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-1.593	1.883
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.918	-3.398
Gesamtergebnis	2.435	-345
davon entfallen auf		
Minderheiten	-58	6
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	117	134
Aktionäre der Volkswagen AG	2.376	-485

Bilanz zum 31. März 2020 und zum 31. Dezember 2019

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2020	2019	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2020	2019	2020	2019
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	297.752	300.608	152.032	153.736	145.719	146.873
Immaterielle Vermögenswerte	66.019	66.214	65.832	66.010	188	204
Sachanlagen	64.507	66.152	63.390	65.043	1.117	1.110
Vermietete Vermögenswerte	49.910	48.938	1.748	2.084	48.162	46.853
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	84.254	86.973	-417	-390	84.671	87.363
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	33.061	32.331	21.479	20.989	11.582	11.342
Kurzfristige Vermögenswerte	193.399	187.463	99.395	93.081	94.004	94.382
Vorräte	48.877	46.742	44.110	41.898	4.767	4.844
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	57.028	58.615	-628	-640	57.656	59.255
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	39.698	38.620	19.564	17.803	20.134	20.817
Wertpapiere	18.468	16.769	14.987	13.546	3.481	3.223
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	28.449	25.923	20.483	19.679	7.966	6.243
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	879	795	879	795	-	-
Bilanzsumme	491.151	488.071	251.427	246.816	239.724	241.255
Passiva						
Eigenkapital	125.886	123.651	95.053	92.774	30.833	30.877
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	111.495	109.117	81.307	78.872	30.188	30.246
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	12.576	12.663	12.576	12.663	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	124.071	121.781	93.883	91.535	30.188	30.246
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.815	1.870	1.170	1.239	645	631
Langfristige Schulden	182.212	196.497	82.432	90.822	99.780	105.675
Finanzschulden	103.139	113.556	13.123	17.592	90.015	95.965
Rückstellungen für Pensionen	36.666	41.389	35.992	40.631	674	759
Sonstige Schulden	42.408	41.551	33.317	32.600	9.091	8.951
Kurzfristige Schulden	183.053	167.924	73.942	63.220	109.111	104.703
Finanzschulden	103.334	87.912	2.946	-7.312	100.388	95.224
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.035	22.745	19.382	19.603	2.653	3.142
Sonstige Schulden	57.327	56.896	51.258	50.559	6.070	6.337
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	356	370	356	370	-	-
Bilanzsumme	491.151	488.071	251.427	246.816	239.724	241.255

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

Eigenkapitalentwicklung

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
Stand am 01.01.2019	1.283	14.551	91.105	-3.576
Ergebnis nach Steuern	-	-	2.912	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-2.885	872
Gesamtergebnis	-	-	27	872
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	401	29
Übrige Veränderungen	-	-	28	-
Stand am 31.03.2019	1.283	14.551	91.561	-2.675
Stand am 01.01.2020	1.283	14.551	96.929	-2.824
Ergebnis nach Steuern	-	-	405	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	3.429	-1.723
Gesamtergebnis	-	-	3.835	-1.723
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	2	-
Stand am 31.03.2020	1.283	14.551	100.765	-4.547

SICHERUNGSGESCHÄFTE							
Cash-flow-Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
1.790	-629	-230	228	12.596	117.117	225	117.342
-	-	-	-	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
95	-977	-235	295	12.663	121.781	1.870	123.651
-	-	-	-	117	523	-6	517
453	-150	-28	-10	-	1.970	-52	1.918
453	-150	-28	-10	117	2.493	-58	2.435
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-204	-204	-	-204
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	2	3	5
548	-1.127	-263	285	12.576	124.071	1.815	125.886

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2020	2019	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2020	2019	2020	2019
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	24.329	28.113	18.098	23.354	6.231	4.759
Ergebnis vor Steuern	682	4.071	-34	3.336	716	735
Ertragsteuerzahlungen	-875	-796	-722	-460	-154	-337
Abschreibungen ²	6.438	5.925	4.188	3.935	2.250	1.990
Veränderung der Pensionen	164	-6	162	-10	2	4
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	-124	1.159	-107	1.168	-17	-9
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	1.162	66	1.429	140	-267	-75
Brutto-Cash-flow	7.446	10.418	4.917	8.110	2.530	2.308
Veränderung Working Capital	-5.553	-7.569	-3.371	-2.745	-2.182	-4.824
Veränderung der Vorräte	-3.314	-3.301	-3.270	-3.349	-44	48
Veränderung der Forderungen	-96	-4.017	-358	-3.605	262	-413
Veränderung der Verbindlichkeiten	1.153	4.123	1.347	2.994	-194	1.129
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-1.153	1.463	-1.208	1.476	55	-13
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-3.325	-2.769	105	-269	-3.430	-2.500
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.182	-3.067	13	7	1.169	-3.075
Cash-flow laufendes Geschäft	1.894	2.849	1.546	5.364	348	-2.515
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-4.129	-3.414	-4.064	-3.375	-65	-39
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-2.126	-2.059	-2.087	-2.008	-39	-51
Entwicklungskosten (aktiviert)	-1.564	-1.147	-1.564	-1.147	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-549	-276	-511	-274	-38	-1
Netto-Cash-flow⁴	-2.236	-565	-2.518	1.990	283	-2.555
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen	-2.459	-782	-2.115	-5.308	-344	4.526
Investitionstätigkeit	-6.588	-4.196	-6.179	-8.682	-409	4.487
Finanzierungstätigkeit	7.527	-7.399	5.677	-6.085	1.850	-1.314
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	-19	-	-19	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-	-	-	2	-	-2
MAN Minderheitsaktionäre: Ausgleichszahlungen und Erwerb angedienter Aktien	-	-1.063	-	-1.063	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-267	372	-204	324	-63	48
Veränderung der Risikoversorge auf Zahlungsmittel	-1	1	-1	1	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.565	-8.373	840	-9.079	1.725	706
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.03.⁵	26.894	19.740	18.938	14.275	7.956	5.465
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	30.325	28.999	14.928	14.030	15.397	14.970
Brutto-Liquidität	57.219	48.739	33.866	28.305	23.354	20.435
Kreditstand	-206.482	-192.793	-16.078	-12.314	-190.404	-180.479
Netto-Liquidität am 31.03.⁶	-149.263	-144.054	17.787	15.991	-167.050	-160.044
nachrichtlich am 01.01.	-148.040	-134.735	21.276	19.368	-169.316	-154.103

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2019 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 31. März 2020 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2020 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 1,7 % (31. Dezember 2019: 1,1 %) verwendet.

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

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2019 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2019 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ veröffentlicht.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2019 ist auch im Internet unter www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

Wesentliche Ereignisse

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieseldematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2019 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2020 waren im Zusammenhang mit der Dieseldematik keine zusätzlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

Dem Vorstand der Volkswagen AG liegen basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen vor, die zu einer anderen Bewertung der mit der Dieseldematik verbundenen Risiken führen würden.

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

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

In Bezug auf die Werthaltigkeit von immateriellen Vermögenswerten, insbesondere der Geschäfts- und Firmenwerte, und Sachanlagen wurden zum 31. März 2020 Überprüfungen der letztjährigen Impairmenttests durchgeführt. Da Volkswagen bei der Pandemie derzeit von einem vorübergehenden Ereignis ausgeht, durch das die langfristige Geschäftsentwicklung des Konzerns nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird, wurden dazu für 2020 gegenüber der letzten verabschiedeten Planung verschiedene Szenarien entworfen. Zu den erwarteten Entwicklungen der weltweiten Automobilmärkte verweisen wir auf unsere Ausführungen im Zwischenlagebericht. Des Weiteren wurden die Kapitalkostensätze (WACC) auf den 31. März 2020 sowie einzelne Bewertungsparameter für finanzielle Vermögenswerte angepasst. Insgesamt haben sich aus der Überprüfung keine wesentlichen zusätzlichen außerplanmäßigen Wertminderungen von Vermögenswerten ergeben.

Durch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten waren im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Derivaten, die nicht im Hedge Accounting abgebildet werden, sowie der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses Aufwendungen in Höhe von 1,3 Mrd. € (Vorjahr: Ertrag 0,2 Mrd. €) zu erfassen.

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.

Zusätzlich zu den im Konzernabschluss 2019 des Volkswagen Konzerns auf den Seiten 209 bis 210 genannten Gesellschaften nehmen die vollkonsolidierten verbundenen deutschen Unternehmen Audi München GmbH, München, Auto & Service PIA GmbH, München, MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG, München, MAHAG Sportwagen Zentrum Albrechtstraße GmbH, München, Schwaba GmbH, Augsburg, und SZM Sportwagen Zentrum München GmbH, München, die in der Rechtsform einer Kapital- beziehungsweise Personengesellschaft durch die Einbeziehung in den Konzernabschluss die Bedingungen des § 264 Abs. 3 beziehungsweise § 264b HGB erfüllen, die Befreiungsvorschriften so weit wie möglich in Anspruch.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

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
	47.662	6.305	891	9.236	64.093	–4.081	60.012

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. QUARTAL 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	32.758	3.290	–	–	36.048	–3.679	32.369
Originalteile	3.026	885	–	–	3.911	–30	3.881
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	3.009	338	–	–	3.348	–175	3.173
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	2.373	169	–	–	2.542	–3	2.539
Power Engineering	–	–	922	–	922	0	922
Motorräder	121	–	–	–	121	–	121
Vermiet- und Leasinggeschäft	218	435	–	7.994	8.648	–1.076	7.572
Zinsen und ähnliche Erträge	46	2	–	2.004	2.052	–57	1.995
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–232	–8	–	0	–240	6	–233
Sonstige Umsatzerlöse	1.980	451	–	406	2.837	–120	2.717
	43.298	5.564	922	10.404	60.188	–5.133	55.054

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 635 Mio. € (Vorjahr: 674 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 178 Mio. € (Vorjahr: 223 Mio. €). Die Basis zur Berechnung der außerplanmäßigen Abschreibungen bildet der Nutzungswert.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. QUARTAL		%
	2020	2019	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.563	3.483	2,3
davon: aktivierte Entwicklungskosten	1.564	1.147	36,4
Aktivierungsquote in %	43,9	32,9	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.103	891	23,9
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	3.102	3.227	-3,9

4. Ergebnis je Aktie

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

Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 3 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06€ höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		1. QUARTAL	
		2020	2019
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:			
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	517	3.053
Anteil von Minderheiten	Mio. €	-6	7
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	117	134
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	405	2.912
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	231	1.707
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	174	1.205
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	0,78	5,78
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	0,84	5,84

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. MÄRZ 2020

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2020	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 31.03.2020
Immaterielle Vermögenswerte	66.214	1.651	552	1.293	66.019
Sachanlagen	66.152	2.410	1.221	2.834	64.507
Vermietete Vermögenswerte	48.938	6.318	3.064	2.281	49.910

6. Vorräte

Mio. €	31.03.2020	31.12.2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	6.915	6.099
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.632	4.110
Fertige Erzeugnisse, Waren	31.434	30.617
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.663	5.699
Geleistete Anzahlungen	234	222
Sicherungsgeschäfte Vorräte	0	-6
	48.877	46.742

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

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	31.03.2020	31.12.2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.845	17.941
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	22.853	20.678
	39.698	38.620

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2020 mit 266 Mio.€ (Vorjahr: 195 Mio.€) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

8. Eigenkapital

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

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

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2020	31.12.2019
Anleihen und Schuldverschreibungen	82.796	88.986
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.668	15.337
Einlagengeschäft	2.365	2.395
Leasingverbindlichkeiten	5.069	5.208
Übrige Finanzschulden	2.240	1.629
	103.139	113.556

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2020	31.12.2019
Anleihen und Schuldverschreibungen	42.631	37.893
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	28.741	17.337
Einlagengeschäft	29.732	30.252
Leasingverbindlichkeiten	974	1.002
Übrige Finanzschulden	1.256	1.429
	103.334	87.912

11. Angaben zum Fair Value

Die Prinzipien und Methoden zur Fair Value Bewertung sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen zu den Bewertungsprinzipien und -methoden finden sich im Konzernabschluss 2019 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

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

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

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

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

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

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

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

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

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. MÄRZ 2020

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.03.2020
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	8.355	8.355
Sonstige Beteiligungen	35	–	–	–	2.220	2.255
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	253	49.689	51.129	–	34.312	84.254
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.551	3.781	3.562	1.732	–	7.064
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	357	357
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	16.843	16.843	–	–	16.845
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	20	38.639	38.639	–	18.369	57.028
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.547	9.893	9.893	2.046	–	13.486
Ertragsteuerforderungen	–	7	7	–	1.428	1.434
Wertpapiere	18.374	94	94	–	–	18.468
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	28.449	28.449	–	–	28.449
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	246	246	–	630	879
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	98.069	94.877	–	5.069	103.139
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.821	2.450	2.449	1.553	–	5.824
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	102.360	102.360	–	974	103.334
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	22.035	22.035	–	–	22.035
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.582	8.840	8.840	1.303	–	11.725
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	4	4	–	382	386
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	44	44	–	312	356

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 52,7 Mrd. € (Vorjahr: 53,9 Mrd. €) und einen Fair Value von 53,3 Mrd. € (Vorjahr: 55,0 Mrd. €).

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

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

Mio. €	31.03.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	35	22	0	12
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	253	–	–	253
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.551	–	1.223	328
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	–	–	2
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	20	–	–	20
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.547	–	1.366	181
Wertpapiere	18.374	18.374	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	–	–	3
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.821	–	816	1.005
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.582	–	1.325	257

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

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

Mio. €	31.03.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.732	–	1.732	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.046	–	2.046	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.553	–	1.553	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.303	–	1.303	–

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

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2019	990	816
Währungsänderungen	24	8
Gesamtergebnis	44	2
erfolgswirksam	36	2
erfolgsneutral	8	–
Zugänge (Zukäufe)	35	1
Realisierungen	–69	–32
Umgliederung in Stufe 2	–5	–4
Stand am 31.03.2019	1.016	790
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	36	–2
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	–

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	Zur Veräußerung gehaltene finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.2020	913	765	3
Währungsänderungen	–22	–7	–
Gesamtergebnis	–81	564	–
erfolgswirksam	–81	564	–
erfolgsneutral	–	–	–
Zugänge (Zukäufe)	4	–	–
Realisierungen	–14	–34	–
Umgliederung in Stufe 2	–2	–26	–
Stand am 31.03.2020	796	1.262	3
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	–81	–564	–
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–79	–564	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–81	–539	–
Finanzergebnis	–2	–	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–	–	–

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 31. März 2020 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 136 Mio.€ (Vorjahr: 60 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 2020 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio.€ (Vorjahr: 2 Mio.€) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. März 2020 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio.€ (Vorjahr: 2 Mio.€) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. März 2020 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 347 Mio.€ (Vorjahr: 328 Mio.€) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. März 2020 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 367 Mio.€ (Vorjahr: 354 Mio.€) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. März 2020 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio.€ (Vorjahr: 2 Mio.€) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. März 2020 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio.€ (Vorjahr: 2 Mio.€) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2020 um 10% höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio.€ (Vorjahr: 7 Mio.€) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2020 um 10% niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio.€ (Vorjahr: 7 Mio.€) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. März 2020 um 10% besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 0,2 Mio.€ (Vorjahr: 3 Mio.€) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10% schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 0,2 Mio.€ (Vorjahr: 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. €	31.03.2020	31.03.2019
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	28.449	22.256
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	117	–
Termingeldanlagen	–1.672	–2.516
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	26.894	19.740

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. QUARTAL	
	2020	2019
Kapitaleinzahlungen	–	–
Dividendenzahlungen	–204	–204
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–	–19
Aufnahmen von Anleihen	6.306	6.808
Tilgungen von Anleihen	–4.726	–6.405
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	6.469	–7.381
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	–318	–197
	7.527	–7.399

13. Segmentberichterstattung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. QUARTAL 2019

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- 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

BERICHTSSEGMENTE 1. QUARTAL 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	39.240	5.308	922	9.477	54.948	106	55.054
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	4.058	255	0	927	5.240	-5.240	-
Umsatzerlöse	43.298	5.564	922	10.404	60.188	-5.133	55.054
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	1.391	121	-44	707	2.175	-1.271	904

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. QUARTAL	
	2020	2019
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.175	4.151
Nicht zugeordnete Bereiche	-25	-20
Konzernfinanzierung	2	-16
Konsolidierung/Holdingfunktion ¹	-1.248	-248
Operatives Ergebnis	904	3.868
Finanzergebnis	-222	203
Konzernergebnis vor Steuern	682	4.071

1 Die Veränderung gegenüber dem Vorjahr entfällt im Wesentlichen auf die Bewertung von Derivaten, die nicht im Hedge Accounting abgebildet werden (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

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

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

Mio. €	ERBRACHT E LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. QUARTAL		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. QUARTAL	
	2020	2019	2020	2019
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	0	0
Aufsichtsräte	1	0	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	352	325	304	384
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	3.081	3.505	126	122
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	35	38	193	147
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	2	1

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.03.2020	31.12.2019	31.03.2020	31.12.2019
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	4	0
Aufsichtsräte	0	0	164	170
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.345	1.497	1.489	1.667
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	11.899	12.953	2.493	2.683
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	364	326	942	1.063
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	1	0

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 15 Mio. € (Vorjahr: 572 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 7.771 Mio. € (31. Dezember 2019: 8.290 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.840 Mio. € (31. Dezember 2019: 4.375 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 896 Mio. € (31. Dezember 2019: 938 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 166 Mio. € (31. Dezember 2019: 188 Mio. €).

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

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

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 335 Mio. € (31. Dezember 2019: 322 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 118 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) wertberichtigt. Im ersten Quartal 2020 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 82 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) an.

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten drei Monaten Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 62 Mio. € (Vorjahr: 115 Mio. €) getätigt.

15. Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

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

Das Landgericht Braunschweig hat im Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselthematik die Nebenbeteiligung der Volkswagen AG angeordnet.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

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

Die Volkswagen AG und der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach wird die Volkswagen AG Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anbieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt 830 Mio. €. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. wird die Musterfeststellungsklage zurücknehmen. Volkswagen hat bisher mit rund 200 Tsd. Kunden individuelle Vergleiche mit einem Gesamtvolumen von 626 Mio. € geschlossen.

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

3. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2020 hat das Gericht des Bundesstaats Montana (Montana State Court) einen Teil der vom Attorney General des Bundesstaats Montana geltend gemachten umweltrechtlichen Forderungen abgewiesen, die Klage aber hinsichtlich anderer Forderungen zugelassen. Volkswagen hat die Überprüfung dieser Entscheidung durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaats Montana (Montana Supreme Court) beantragt.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

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

Im März 2020 hat der US District Court des Northern District von Kalifornien zwei angepasste Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich seit den 1990er Jahren zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Das Gericht gewährte den Klägern die Möglichkeit, ihre Klagen hinsichtlich eines begrenzten Teils der ursprünglichen klägerischen Forderungen zu überarbeiten.

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

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2020 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2019 keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen dem Vorstand der Volkswagen AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

16. Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch Währungseffekte im Vergleich zum Konzernabschluss 2019 um 0,7 Mrd. € auf 8,2 Mrd. € reduziert.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Vergleich zum Konzernabschluss 2019 mit 19,8 Mrd. € nahezu unverändert geblieben.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

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

Wolfsburg, 29. April 2020

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 2020, 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 Dieselmotorthematik, die neben den Ausführungen zu den erhobenen Vorwürfen und angemeldeten Ansprüchen im Wesentlichen auf die im Konzernabschluss 2019 sowie die im Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2019 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 Dieselmotorthematik gewonnen werden, könnten diese gegebenenfalls Auswirkungen auf den Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht als auch auf den Jahres- bzw. Konzernabschluss sowie auf den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2019 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 29. April 2020

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Fahrzyklen

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

Hybridanleihe

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

Aktivierungsquote

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

Bruttomarge

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

Eigenkapitalquote

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

Forschungs- und Entwicklungskostenquote

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

Netto-Cash-flow

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

Netto-Liquidität

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

Operatives Ergebnis

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

Operative Umsatzrendite

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

Sachinvestitionsquote

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

Umsatzrendite vor Steuern

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

Impressum

HERAUSGEBER

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

INVESTOR RELATIONS

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

FINANZKALENDER

30. Juli 2020
Halbjahresfinanzbericht 2020

29. Oktober 2020
Zwischenbericht Januar – September 2020

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

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

058.809.596.00



www.volkswagenag.com