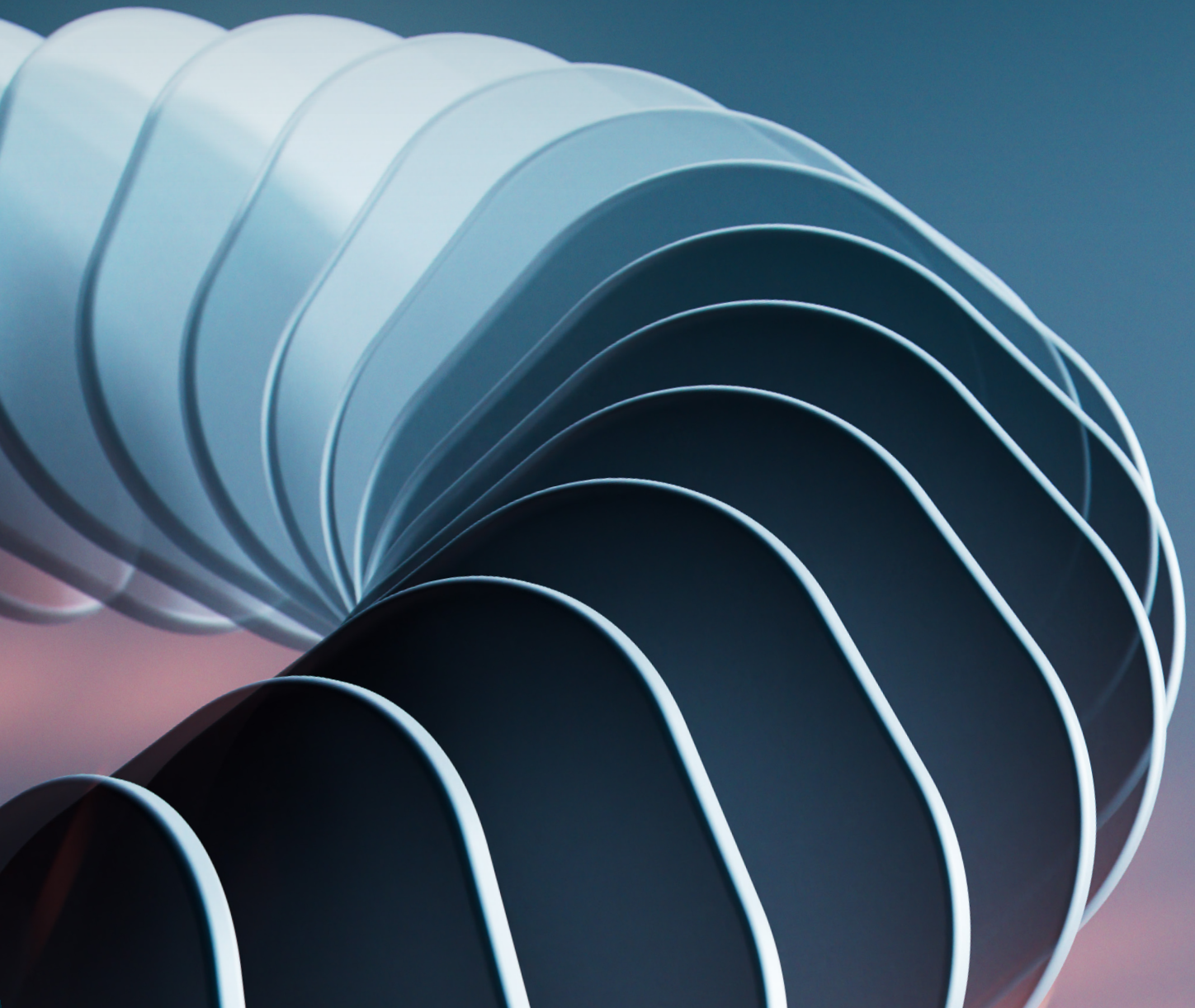


VOLKSWAGEN GROUP

ZWISCHENBERICHT

JANUAR - MÄRZ 2026



1 Aktuelles

- 1 Wesentliche Zahlen
- 2 Wesentliche Fakten

3 Zwischenlagebericht

- 3 Geschäftsverlauf
- 15 Volkswagen Aktie
- 17 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 27 Ausblick

29 Markengruppen und Geschäftsfelder

33 Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

- 33 Gewinn- und Verlustrechnung
- 34 Gesamtergebnisrechnung
- 35 Bilanz
- 36 Eigenkapitalentwicklung
- 37 Kapitalflussrechnung
- 38 Anhang
- 59 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

Der Konzernabschluss der Volkswagen AG wurde gemäß den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards erstellt. Ebenso wurden Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuches und des deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigt. Sofern nicht anders spezifiziert, bildet dies die Basis für die Erläuterungen von Finanzzahlen in diesem Bericht.

Alle Zahlen sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet, daher kann die Addition der angegebenen Werte zu geringfügigen Abweichungen führen; dies gilt auch für die Ermittlung von Prozentangaben. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden, soweit nicht anders erwähnt, neben den Werten des Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, 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, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2025 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. Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

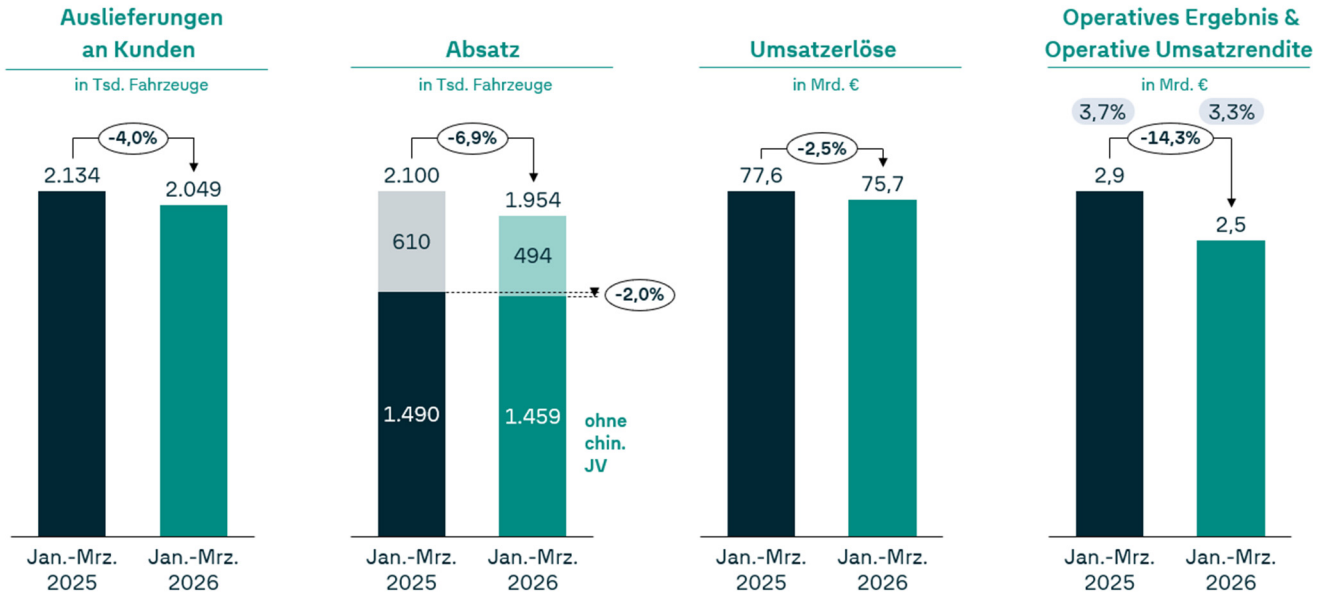
Der Volkswagen Konzern bekennt sich zu Vielfalt und Chancengleichheit, sodass in diesem Bericht geschlechterneutrale Formulierungen verwendet werden. Ausnahmen, zum Beispiel bei Komposita, verzichten im Interesse der besseren Lesbarkeit auf die verschiedenen Anspracheformen, sei es divers oder weiblich. Alle Formulierungen sprechen ausdrücklich alle Geschlechter und Geschlechteridentitäten gleichermaßen an.

Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor. Beide Sprachfassungen sind ressourcenschonend ausschließlich im Internet abrufbar unter: www.volkswagen-group.com in der Rubrik Investoren.

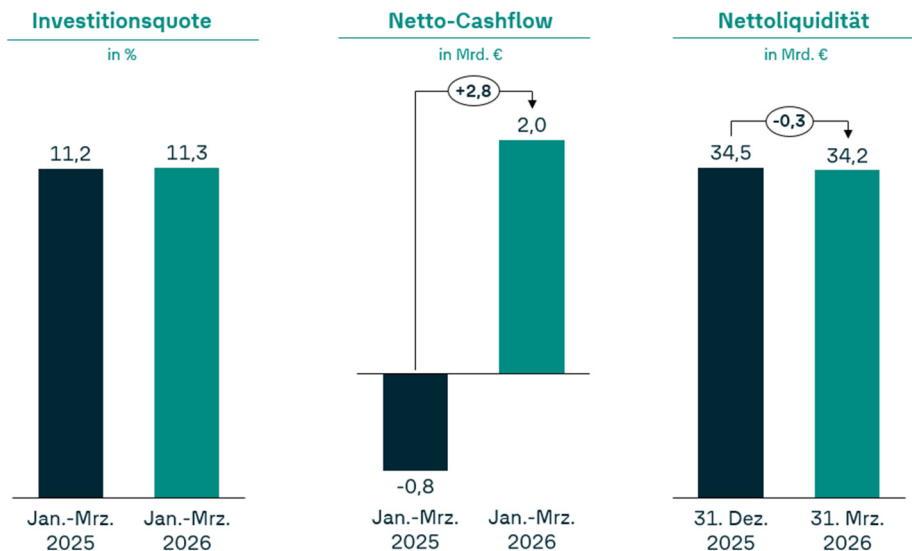


Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN¹



KONZERNBEREICH AUTOMOBILE



¹ Die Mengendaten umfassen auch die nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (chin. JV); die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Wesentliche Fakten

- > **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures im ersten Quartal 2026 mit 2,0 Mio. Fahrzeugen um 4,0% unter dem Wert des Vorjahres; rückläufige Entwicklung in Nordamerika und Asien-Pazifik, Zuwächse in Europa und Südamerika**
- > **Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden in einem gesunkenen Gesamtmarkt mit 200 (217) Tsd. Einheiten (- 7,7%) unter Vorjahr; Anteil an den Auslieferungen des Konzerns bei 9,8 (10,2)%**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns sinken um 2,5% auf 75,7 Mrd. €**
- > **Operatives Ergebnis mit 2,5 (2,9) Mrd. € rückläufig; darin enthalten sind Aufwendungen von rund 0,5 Mrd. € im Zusammenhang mit der Anpassung der Produktionsstrategie der Marke Volkswagen Pkw in den USA, die zur Einstellung der US-Produktion des ID.4 Mitte April 2026 führte**
- > **Ergebnis vor Steuern geht insgesamt auf 2,2 (3,1) Mrd. € zurück; Ergebnis nach Steuern sinkt um 0,6 Mrd. € auf 1,6 Mrd. €**
- > **Netto-Cashflow des Automobilbereichs beträgt 2,0 (- 0,8) Mrd. €; Investitionsquote im Konzernbereich Automobile liegt bei 11,3 (11,2)%**
- > **Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile beläuft sich auf 34,2 Mrd. €**

Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In den ersten drei Monaten des Jahres 2026 setzte die Weltwirtschaft insgesamt ihren Wachstumskurs fort, mit etwa gleicher Dynamik wie im Vorjahr. Die Gruppe der fortgeschrittenen Volkswirtschaften verzeichnete dabei einen ähnlichen Anstieg der Wachstumsrate wie im Vorjahreszeitraum, während das Wachstum der Schwellenländer etwas niedriger ausfiel. Geopolitische und geoökonomische Unsicherheiten, insbesondere im Zusammenhang mit der Ende Februar einsetzenden Eskalation im Nahen Osten, dämpften die Stimmung unter den Marktteilnehmern. Der Ölpreis verdoppelte sich in diesem Zusammenhang im Verlauf des ersten Quartals nahezu.

Die Wirtschaft in Westeuropa entwickelte sich in den ersten drei Monaten dieses Jahres insgesamt positiv, ihr Wachstum lag jedoch unterhalb des Vorjahresniveaus. In den Einzelstaaten Nord- und Südeuropas verlief diese Entwicklung zum Teil ähnlich. Die Europäische Zentralbank beließ den Leitzinssatz im Berichtszeitraum unverändert.

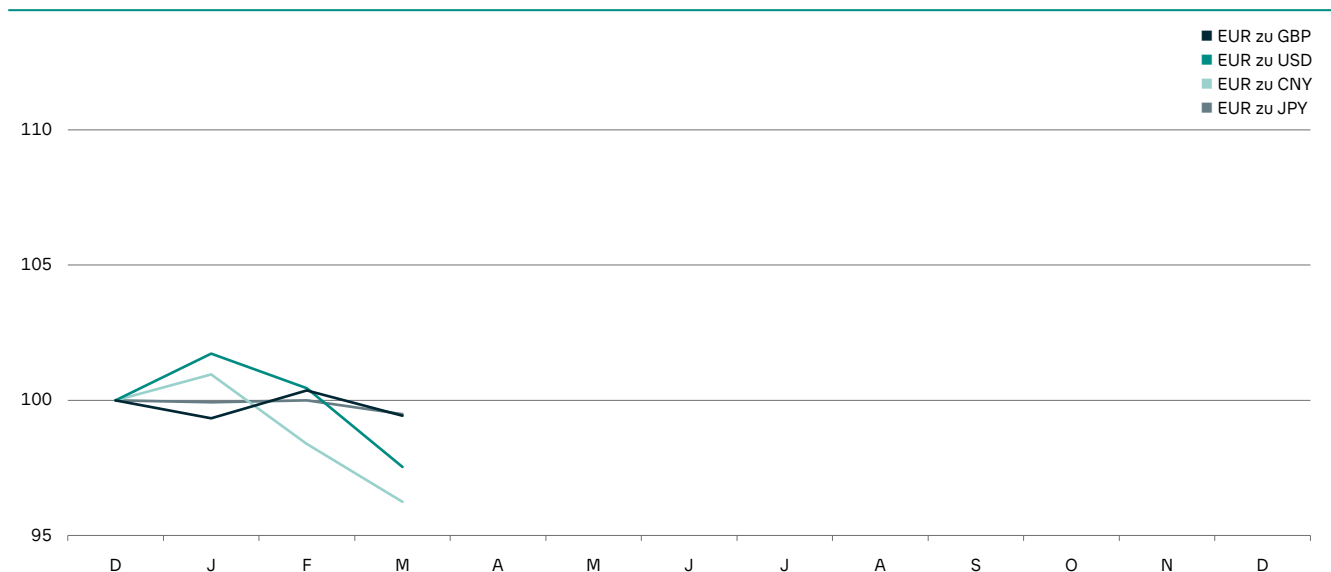
Deutschland verzeichnete im Berichtszeitraum ein leicht positives Wirtschaftswachstum und entwickelte sich damit wie in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Im Vergleich mit dem Vorjahreszeitraum lag auch die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Durchschnitt auf einem ähnlichen Niveau. Die Inflationsrate erreichte im ersten Quartal ebenfalls etwa den Vorjahreswert, stieg aber im März vor allem aufgrund der Energiepreisentwicklung überdurchschnittlich an.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wuchsen in den ersten drei Monaten des Jahres 2026 insgesamt mit einer ähnlichen Dynamik wie im Vergleichszeitraum des Vorjahres.

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich von Januar bis März 2026 mit einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum dynamischeren Wachstumsrate. Vor dem Hintergrund der ungewissen Auswirkungen der wirtschaftspolitischen Maßnahmen der US-Regierung führte die US-Notenbank ihren seit September 2025 andauernden Lockerungskurs im Berichtszeitraum nicht weiter fort.

DEISENKRURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2025 BIS MÄRZ 2026

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2025 = 100



In Brasilien wuchs die Wirtschaftsleistung mit einer deutlich niedrigeren Dynamik als im ersten Quartal des Vorjahres.

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung lag über dem weltweiten Durchschnitt, aber unterhalb des Vergleichswerts im Vorjahreszeitraum.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis März 2026 bewegte sich das weltweite Pkw-Marktvolumen leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Dabei entwickelten sich die einzelnen Regionen unterschiedlich. Während das Marktvolumen in Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Südamerika und Afrika anstieg, entwickelten sich Nordamerika, Asien-Pazifik und Nahost rückläufig. Der Markt für vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) nahm im Vergleich zum Vorjahreszeitraum ebenfalls leicht ab, der Anteil am zugrunde gelegten Gesamtmarktvolumen belief sich auf 13,9 (14,0)%.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis März 2026 auf dem Niveau des Vorjahres.

In Westeuropa übertraf die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in den ersten drei Monaten 2026 leicht den Wert des Vorjahres. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region fiel dabei unterschiedlich aus. Während Großbritannien, Italien und Spanien spürbar wuchsen, sank das Marktvolumen in Frankreich leicht.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa lag im Berichtszeitraum auf dem Niveau des Vorjahres.

Von Januar bis März 2026 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland spürbar über dem Niveau des Vorjahres, wobei die Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen sehr stark zunahm. Die Nachfrage nach Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben zeigte sich hingegen schwächer.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland blieb im ersten Quartal 2026 leicht unter dem Vergleichswert von 2025.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Dabei übertraf die Zahl der Verkäufe in Polen spürbar den Vorjahreswert, während sie sich in Tschechien in der Größenordnung des Vorjahres bewegte.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag von Januar bis März 2026 leicht unter dem Vorjahreswert.

In der Region Nordamerika sanken die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) spürbar unter den Vorjahreswert. Das Marktvolumen in den USA unterschritt in den ersten drei Monaten 2026 vor dem Hintergrund der angehobenen Importzölle und infolge des Auslaufens der staatlichen Förderung von Elektrofahrzeugen zum 30. September 2025 spürbar das Niveau des Vorjahreszeitraums. Kanada verfehlte den Vorjahreswert ebenfalls spürbar, während Mexiko leicht über dem Vorjahr lag.

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im ersten Quartal 2026 deutlich über dem Wert des Vergleichszeitraums. Dabei erhöhte sich in Brasilien die Zahl der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr deutlich, während das Marktvolumen in Argentinien leicht zurück ging.

In der Region Asien-Pazifik bewegte sich das Pkw-Marktvolumen von Januar bis März 2026 spürbar unter dem Niveau des Vorjahres. Auf dem chinesischen Pkw-Markt sank die Zahl der Neuzulassungen deutlich im Vergleich zum Vorjahr. Der indische Markt lag deutlich über dem Vorjahresvolumen. In Japan ging das Marktvolumen gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres spürbar zurück.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag im Berichtszeitraum auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, entsprach das Zulassungsvolumen ebenfalls dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

	MARKTVOLUMEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2026	2025	(%)
Pkw-Märkte			
Westeuropa	3.183.587	3.054.622	+ 4,2
davon: Deutschland	699.708	664.571	+ 5,3
Frankreich	401.569	410.089	- 2,1
Großbritannien	614.854	580.502	+ 5,9
Italien	488.570	446.808	+ 9,3
Spanien	316.286	292.991	+ 8,0
Zentral- und Osteuropa	575.720	514.407	+ 11,9
davon: Tschechische Republik	60.552	59.686	+ 1,5
Polen	151.965	142.479	+ 6,7
Übrige Märkte	1.152.496	1.269.320	- 9,2
davon: Türkei	215.831	223.793	- 3,6
Südafrika	114.643	102.227	+ 12,1
Nordamerika	4.475.598	4.715.716	- 5,1
davon: USA	3.701.017	3.926.956	- 5,8
Kanada	392.928	420.771	- 6,6
Mexiko	381.653	367.989	+ 3,7
Südamerika	1.068.097	939.363	+ 13,7
davon: Brasilien	598.839	518.467	+ 15,5
Argentinien	149.102	154.280	- 3,4
Asien-Pazifik	8.262.935	8.948.021	- 7,7
davon: China	4.317.598	5.222.045	- 17,3
Indien	1.299.502	1.147.070	+ 13,3
Japan	1.042.863	1.104.600	- 5,6
Welt	18.718.433	19.441.449	- 3,7
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) ¹	2.612.962	2.716.769	- 3,8
Märkte für leichte Nutzfahrzeuge			
Westeuropa	408.852	405.641	+ 0,8
davon: Deutschland	62.349	65.379	- 4,6
Zentral- und Osteuropa	59.650	60.969	- 2,2
Asien-Pazifik	1.241.676	1.233.729	+ 0,6
davon: China	629.000	627.348	+ 0,3
Welt	1.943.179	1.931.058	+ 0,6

1 Wesentliche Märkte, für einzelne (kleinere) Märkte liegen noch keine Daten vor.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter dem Niveau der Vergleichsperiode des Vorjahres. Weltweit bewegten sich die Lkw-Märkte ebenfalls spürbar unter dem Vorjahresniveau.

Das Verkaufsvolumen in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27 + 3) übertraf in den ersten drei Monaten 2026 das Niveau des Vorjahres spürbar. Auch in Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, lagen die Neuzulassungen spürbar über dem Vorjahr. In Großbritannien und Frankreich war die Nachfrage leicht niedriger als im Vorjahr. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) blieben die Neuzulassungen deutlich unter dem Vorjahreswert. In Südamerika sank der Lkw-Markt gegenüber dem Vorjahr spürbar. Die Nachfrage in Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, lag deutlich unter dem Wert des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag in den ersten drei Monaten 2026 auf dem Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres. In den Märkten der EU27 + 3 übertraf die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode das Vorjahresniveau deutlich, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. In Nordamerika bewegte sich die Nachfrage nach Bussen auf dem Niveau des Vorjahres. Das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada verzeichnete einen spürbaren Anstieg. In Mexiko hingegen ging die Nachfrage nach Bussen sehr stark gegenüber dem Vorjahreswert zurück. In Südamerika sank die Nachfrage deutlich unter das Vorjahresniveau, insbesondere durch den starken Marktrückgang in Brasilien.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im ersten Quartal 2026 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt. Das infolge der Eskalation im Nahen Osten gestiegene Zinsniveau wirkte sich dabei noch nicht negativ auf den Absatz von Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt bewegte sich im Berichtszeitraum in der Größenordnung des Vorjahres. Der Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten lag leicht über dem Vorjahreswert, vor allem im Neuwagengeschäft. Ebenso konnte eine positive Entwicklung beim Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen im Vergleich zum Vorjahresquartal verzeichnet werden.

In Deutschland wurden von Januar bis März 2026 mehr Neuwagen zugelassen als im Vorjahreszeitraum. Davon profitierte unmittelbar der Markt für Finanzierung, Leasing und fahrzeugnahe Services, der sich auf hohem Niveau positiv entwickelte und von der Elektromobilität getrieben war. Die Verschiebung von der Finanzierung von Neuwagen hin zum Leasing setzte sich fort, vor allem im Privatkundensegment. Auch die Vertragszugänge im Gebrauchtwagenbereich und bei Kfz-Versicherungen entwickelten sich positiv.

Das leasingbasierte Flottengeschäft in der Türkei war im Berichtszeitraum nach wie vor herausfordernd, während sich das Kreditgeschäft solide zeigte. Im Versicherungsgeschäft war ein leichter Rückgang im Premiumsegment zu verzeichnen.

In Südafrika entwickelte sich der Fahrzeugmarkt in den ersten drei Monaten 2026 positiv. Entsprechend blieb auch das Volumen der Finanzierungskäufe auf einem stabilen Niveau, trotz anhaltend hoher Finanzierungskosten. Gebrauchtfahrzeuge waren, nicht zuletzt wegen hoher Preise bei Neufahrzeugen, weiterhin gefragt.

In Nordamerika war das erste Quartal 2026 durch einen anhaltenden makroökonomischen Druck geprägt. In den USA blieben die Volumina bei Leasing- und Finanzierungsverträgen, die Penetration sowie neue Versicherungs- und After-Sales-Verträge unter dem Niveau des Vorjahres. Auch in Kanada war die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen niedriger als im Vorjahreszeitraum, während sie in Mexiko den Vergleichswert übertraf.

In der Region Südamerika stieg die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen im ersten Quartal 2026. In Brasilien verbuchte der Finanzdienstleistungsmarkt den Höchststand der letzten zehn Jahre, obwohl auch die Zinsen einen historischen Höchstwert erreichten. In Argentinien konnten sich die Abschlüsse von Finanzdienstleistungsverträgen in einem sich stabilisierenden makroökonomischen Umfeld und trotz politischer Unsicherheiten verbessern.

In China waren im ersten Quartal 2026 ein anhaltender Verkaufsdruck, eine zunehmende Abhängigkeit von Finanzierungsprodukten zur Stützung der Nachfrage und eine aktivere Regulierung, insbesondere bei Elektrofahrzeugen, zu verzeichnen. Dies führte zu einem intensiveren Wettbewerb und weiter sinkenden Margen für Fahrzeugfinanzierer. Der japanische Finanzdienstleistungsmarkt zeigte sich im Berichtszeitraum im Übergang zu einem normalisierten Zins- und Regulierungsumfeld stabil. Auch die Kreditvergabe blieb robust. Die Digitalisierung, KI-basierte Prozesse und strengere Governance-Anforderungen prägten weiterhin das Marktumfeld.

In den ersten drei Monaten 2026 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft im Segment Nutzfahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau, im Wesentlichen getrieben durch Volumenwachstum.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis März 2026 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 2.048.877 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 4,0% oder 84.753 Einheiten weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dabei verzeichnete das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge einen leichten Rückgang der Verkaufszahlen, während sie im Segment Nutzfahrzeuge spürbar unter dem Vorjahreswert lagen.

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

	2026	2025	%
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	1.980.273	2.060.552	-3,9
Nutzfahrzeuge	68.604	73.078	-6,1
Gesamt	2.048.877	2.133.630	-4,0
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs)	200.034	216.786	-7,7

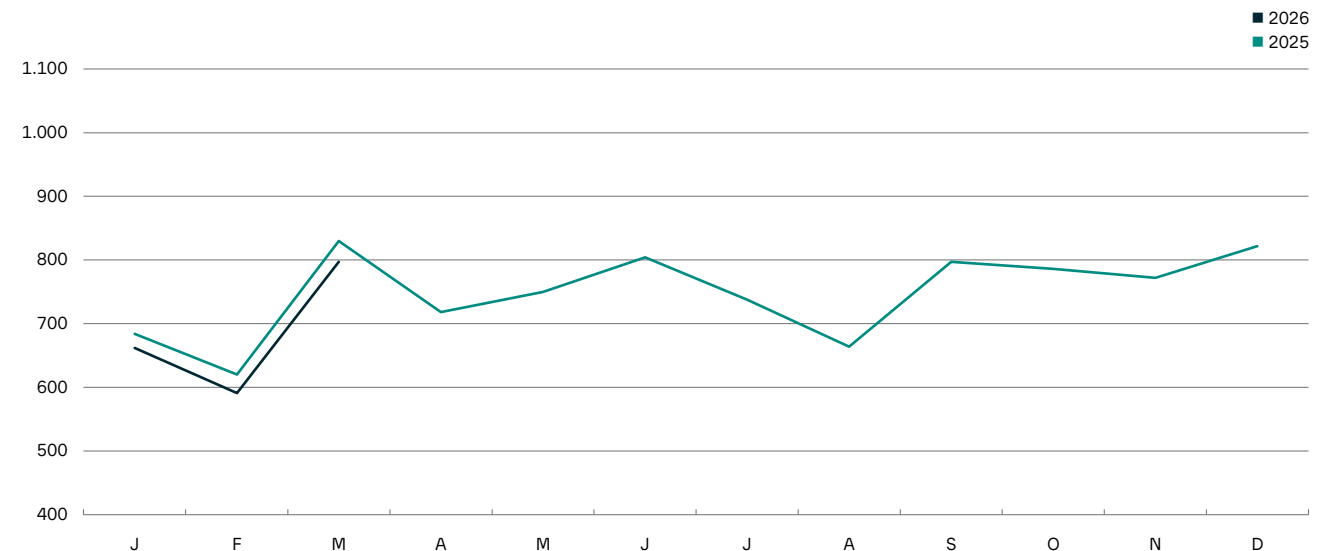
¹ Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern gingen ebenfalls zurück: Weltweit übergaben wir im Berichtszeitraum auf einem leicht rückläufigen BEV-Gesamtmarkt 200.034 vollelektrische Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an Kunden. Das waren 16.752 Einheiten beziehungsweise 7,7% weniger als im Vorjahr. Der deutliche Anstieg der Nachfrage in Europa konnte dabei die Rückgänge insbesondere in den Regionen Nordamerika und Asien-Pazifik nicht kompensieren. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich auf 9,8 (10,2)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle nahmen auf 108.847 Einheiten (+31,4%) zu. Insgesamt erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um 3,1%, so dass ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns auf 15,1 (14,0)% wuchs. Zu den volumenstärksten vollelektrischen Fahrzeugen der Konzernmarken gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Elroq und Škoda Enyaq, CUPRA Born und CUPRA Tavascan, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q4 e-tron und Q6 e-tron der Marke Audi sowie Porsche Macan.

Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie auf die Auslieferungen des Segments Nutzfahrzeuge getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Pkw-Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten, dazu gehören Europa und übrige Märkte, Nord- und Südamerika sowie Asien-Pazifik.

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern lag im ersten Quartal 2026 in einem herausfordernden Marktumfeld bei 1.980.273 Einheiten. Das waren 3,9% beziehungsweise 80.279 Fahrzeuge weniger als im Vorjahreszeitraum. Während Škoda und Volkswagen Nutzfahrzeuge mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten Volkswagen Pkw, SEAT/CUPRA, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche ihre jeweiligen Vorjahreszahlen nicht. In der regionalen Betrachtung verzeichneten wir in Westeuropa, Zentral- und Osteuropa sowie Südamerika eine steigende Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern, die die Rückgänge insbesondere in Nordamerika und Asien-Pazifik nicht vollständig kompensieren konnte. Unser Pkw-Marktanteil blieb in einem leicht rückläufigen Weltgesamtmärkte mit 10,1 (10,2)% auf stabilem Niveau, bei den BEVs betrug er in den zugrunde gelegten Märkten 7,1 (7,5)%.

Die Tabelle am Ende dieses Abschnitts gibt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an Kunden des Volkswagen Konzerns in den Regionen und den wichtigsten Einzelmärkten. Nachfolgend erläutern wir, wie sich die Verkaufszahlen von Konzernmodellen in diesen Märkten und Regionen entwickelt haben.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 821.037 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Das waren 4,1% mehr als im Vorjahr. Der Gesamtmarkt stieg währenddessen leicht an. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtszeitraum mit 171.081 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) mehr als 85% der weltweiten Verkäufe vollelektrischer Modelle an Kunden aus. Im Vorjahresvergleich stieg die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Modelle um 11,1%. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 20,2 (18,9)%. Positiv entwickelten sich in Westeuropa auch die Auftragseingänge für vollelektrische

Modelle aus dem Volkswagen Konzern, die gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 3,5% zunahmen. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen erreichten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem Tayron der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Elroq, CUPRA Terramar, der Transporter von Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie Audi A3 Sportback und Audi Q3 eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 23,6 (23,8)%, bei den BEVs ging er auf 22,8 (25,7)% zurück.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge von Januar bis März 2026 um 7,5% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete einen deutlichen Anstieg, wobei die für uns relevanten Märkte mit einer im Vergleich dazu geringeren Dynamik wuchsen. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen wiesen die Modelle Kodiaq, Octavia Combi und Kamiq der Marke Škoda auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa sank auf 20,9 (21,6)%, bei den BEVs belief er sich in den zugrunde gelegten Märkten auf 20,9 (23,3)%.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern auf einem leicht rückläufigen Pkw-Gesamtmarkt im ersten Quartal dieses Jahres 2,0% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Taigo der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem deutlich wachsenden südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 4,0% zurück. Der Polo Vivo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Deutschland

In Deutschland erhöhte sich die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge von Januar bis März 2026 um 4,8% auf 291.326 Einheiten. Der Gesamtmarkt stieg im gleichen Zeitraum spürbar an. Die Zahl der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge stieg im Vergleich zum Vorjahr um 20,2% auf 63.808 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge). Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich auf 21,3 (18,6)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Golf Limousine, Tiguan und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Tayron der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Elroq, SEAT Ibiza und Audi A6 Avant e-tron eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten acht Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Touran, Multivan/Transporter, Audi A6 und Porsche 911. Der Golf war auch in der ersten drei Monaten des Jahres 2026 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum auf einem spürbar rückläufigen Gesamtmarkt um 12,7% auf 191.542 Einheiten. Das Volumen der in dieser Region ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) sank im Vergleich zum Vorjahr um 74,9% auf 5.792 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns reduzierte sich in dieser Region auf 2,8 (9,7)%. Tiguan, Taos, Atlas und Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtszeitraum wurde unter anderem der Audi Q3 als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns belief sich in dieser Region auf 4,3 (4,7)%, bei den BEVs nahm er auf 2,3 (7,0)% ab.

Auf dem ebenfalls spürbar schwächeren US-amerikanischen Markt lieferte der Volkswagen Konzern im ersten Quartal dieses Jahres 19,7% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vergleichszeitraum 2025. Der Rückgang war insbesondere auf das herausfordernde Marktumfeld zurückzuführen, das vor allem durch die Zollsituation geprägt

war. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in den USA sank im Wesentlichen infolge des Auslaufens der staatlichen Förderung von Elektrofahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr um 80,1% auf 3.963 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge). Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns ging auf 3,0 (12,0)% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen insgesamt verzeichneten die Modelle Tiguan, Atlas und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

In Kanada stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge in der ersten drei Monaten dieses Jahres gegenüber dem Vorjahr um 7,7%. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen spürbaren Rückgang. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen registrierten die Modelle Tiguan, Taos und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auf einem leicht wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko lag die Zahl der an Kunden ausgelieferten Fahrzeuge mit einem Minus von 0,1% auf dem Niveau des Vorjahresquartals. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem die Modelle Tiguan und Tera der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem deutlich wachsenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge übertraf die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im ersten Quartal 2026 mit 133.882 Einheiten den Vorjahreswert um 11,5%. Polo, Tera und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika belief sich auf 12,5 (12,8)%. In der Region Südamerika befindet sich der Markt für vollelektrische Fahrzeuge noch auf geringem Niveau.

Der Volkswagen Konzern lieferte von Januar bis März 2026 auf einem deutlich wachsenden Markt in Brasilien 21,9% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Polo, T-Cross und Tera der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien sank die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum auf einem leicht rückläufigen Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 19,0%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Tera und Amarok der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Im ersten Quartal 2026 verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik einen Rückgang der Auslieferungen an Kunden um 14,2% auf 616.911 Fahrzeuge. Das Pkw-Gesamtmarktvolumen sank im gleichen Zeitraum spürbar. Die Zahl der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) sank in dieser Region im Vergleich zum Vorjahr um 52,8% auf 15.223 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns reduzierte sich hier auf 2,5 (4,5)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Sagitar, Passat und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in der Region Asien-Pazifik ging zurück auf 7,4 (8,0)%, bei den BEVs sank er in den zugrunde gelegten Märkten auf 0,9 (1,8)%.

In China ging der Pkw-Gesamtmarkt von Januar bis März 2026 gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück. Der Volkswagen Konzern lieferte dort mit 548.230 Einheiten 14,9% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vergleichszeitraum 2025. Belastend wirkte weiterhin vor allem die hohe Wettbewerbsintensität. Die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 9.375 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) im Vergleich zum Vorjahr um 63,8% niedriger. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns ging hier auf 1,7 (4,0)% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Sagitar, Passat und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Tayron der Marke Volkswagen Pkw, Jetta VS8 und Audi A5 Limousine einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtszeitraum wurde unter anderem der Audi Q5L als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem deutlich wachsenden indischen Pkw-Markt verzeichnete der Volkswagen Konzern in den ersten drei Monaten 2026 einen Anstieg der Nachfrage von 1,6% im Vergleich zum Vorjahr. Besonders gefragt unter den Konzernmodellen waren der Kylaq der Marke Škoda und der Virtus der Marke Volkswagen Pkw.

In Japan sank die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge im Berichtszeitraum auf einem spürbar rückläufigen Gesamtmarkt um 20,0%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Cross und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2026	2025	(%)
Europa/Übrige Märkte	1.037.938	1.002.471	+ 3,5
Westeuropa	821.037	789.077	+ 4,1
davon: Deutschland	291.326	277.991	+ 4,8
Frankreich	60.269	60.810	- 0,9
Großbritannien	132.578	133.590	- 0,8
Italien	78.945	70.719	+ 11,6
Spanien	75.023	66.360	+ 13,1
Zentral- und Osteuropa	128.400	119.433	+ 7,5
davon: Tschechische Republik	31.922	29.966	+ 6,5
Polen	43.824	39.066	+ 12,2
Übrige Märkte	88.501	93.961	- 5,8
davon: Türkei	42.969	42.114	+ 2,0
Südafrika	15.604	16.248	- 4,0
Nordamerika	191.542	219.386	- 12,7
davon: USA	121.432	151.211	- 19,7
Kanada	27.787	25.805	+ 7,7
Mexiko	42.323	42.370	- 0,1
Südamerika	133.882	120.058	+ 11,5
davon: Brasilien	99.302	81.433	+ 21,9
Argentinien	22.408	27.665	- 19,0
Asien-Pazifik	616.911	718.637	- 14,2
davon: China	548.230	643.888	- 14,9
Indien	26.771	26.346	+ 1,6
Japan	14.925	18.659	- 20,0
Weltweit	1.980.273	2.060.552	- 3,9
Volkswagen Pkw	1.048.269	1.134.182	- 7,6
Škoda	271.923	238.627	+ 14,0
SEAT/CUPRA	145.299	146.731	- 1,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	88.914	80.786	+ 10,1
Audi	360.106	383.401	- 6,1
Lamborghini	2.620	2.967	- 11,7
Bentley	2.151	2.388	- 9,9
Porsche	60.991	71.470	- 14,7

¹ Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis März 2026 übergab der Volkswagen Konzern weltweit mit 68.604 Einheiten 6,1% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Davon entfielen 53.535 auf Lkw (-7,3%) und 7.514 auf Busse (-7,8%). Die Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahr spürbar an und beliefen sich auf 7.555 Fahrzeuge (+5,0%). Insgesamt konnte die rückläufige Entwicklung in den Bereichen Lkw und Bus durch den Anstieg in der Transporterbaureihe MAN TGE nicht kompensiert werden.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27 + 3) stiegen die Verkäufe von Januar bis März 2026 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum deutlich um 10,7% auf insgesamt 33.949 Einheiten; davon entfielen 25.061 auf Lkw und 1.516 auf Busse. Der Anstieg der Lkw-Verkäufe ist auf eine verbesserte Marktsituation sowie Ersatzbedarfe nach einer Phase der geringen Auftragseingänge im Vorjahreszeitraum zurückzuführen. Die Zahl der Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE belief sich hier auf 7.372 Fahrzeuge.

Im ersten Quartal 2026 stiegen die Auslieferungen an Kunden in Frankreich im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 3.179 Fahrzeuge. Davon entfielen 2.099 Einheiten auf Lkw und 93 Einheiten auf Busse sowie 987 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Großbritannien stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahr deutlich um 13,8% auf insgesamt 3.396 Fahrzeuge; davon entfielen 2.380 auf Lkw und 67 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken in den ersten drei Monaten dieses Jahres um 21,3% auf 13.986 Fahrzeuge, darunter waren 10.663 Lkw und 3.323 Busse. Grund für den starken Rückgang der Lkw-Verkäufe gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres war insbesondere die US-Zollpolitik. Die sich zuletzt auf dem US-Markt gezeigten Anzeichen einer Belebung der Kundennachfrage hatten bisher keinen Effekt auf die Auslieferungen. Auch das Bus-Geschäft verzeichnete rückläufige Verkaufszahlen. In den USA sank die Zahl unserer Auslieferungen aufgrund der hohen Unsicherheit und der Kaufzurückhaltung infolge der Zollpolitik im vergangenen Jahr. In Mexiko stiegen die Verkäufe spürbar an.

Die Auslieferungen an Kunden sanken in Südamerika im ersten Quartal 2026 auf insgesamt 13.991 Einheiten (-23,0%); davon entfielen 12.079 auf Lkw und 1.897 auf Busse. In Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, gingen die Auslieferungen an Kunden im Berichtszeitraum im Wesentlichen aufgrund der negativen konjunkturellen Entwicklung stark zurück auf 11.201 Fahrzeuge. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 9.674 Lkw und 1.527 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 1.986 Fahrzeuge, darunter 1.687 Lkw und 299 Busse – das waren insgesamt 10,3% mehr als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ ¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2026	2025	(%)
Europa/Übrige Märkte	38.641	35.343	+ 9,3
davon: EU27+ 3	33.949	30.672	+ 10,7
davon: Deutschland	8.373	7.962	+ 5,2
Frankreich	3.179	3.082	+ 3,1
Großbritannien	3.396	2.984	+ 13,8
Nordamerika	13.986	17.769	- 21,3
davon: USA	10.108	14.256	- 29,1
Mexiko	2.301	2.094	+ 9,9
Südamerika	13.991	18.166	- 23,0
davon: Brasilien	11.201	15.145	- 26,0
Asien-Pazifik	1.986	1.800	+ 10,3
Weltweit	68.604	73.078	- 6,1
Scania	20.911	22.178	- 5,7
MAN	23.600	20.613	+ 14,5
International	13.326	16.889	- 21,1
Volkswagen Truck & Bus	10.767	13.398	- 19,6

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

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Finanzdienstleistungsaktivitäten der Volkswagen Group Mobility sowie von TRATON Financial Services und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden in den ersten drei Monaten 2026 stark nachgefragt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft belief sich auf weltweit 2,8 (2,8) Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) konnte im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 39,7 (35,8)% gesteigert werden. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. März 2026 auf 30,1 (30,0) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte wurden 2,0 (2,1) Mio. Neuverträge unterzeichnet. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtszeitraums mit 21,6 (21,5) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom 31. Dezember 2025. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,8 (7,7) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge ging im Zeitraum Januar bis März 2026 volumenbedingt auf 262 (361) Tsd. Kontrakte zurück. Der Vertragsbestand belief sich am 31. März 2026 auf 4,3 (4,3) Mio. Einheiten, davon 1,6 (1,6) Mio. Verträge im Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In der Region Südamerika wurden in den ersten drei Monaten dieses Jahres 282 (241) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des Berichtszeitraums gegenüber dem 31. Dezember 2025 auf 2,3 (2,2) Mio. Einheiten zu; dabei entfielen 0,9 (0,9) Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Berichtszeitraum stiegen im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse auf 208 (156) Tsd. Einheiten. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende März 2026 auf 1,9 (1,9) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,0 (1,0) Mio. Verträge.

ABSATZ

Im ersten Quartal 2026 sank der Absatz des Volkswagen Konzern – definiert als Absatz des Konzernbereichs Automobile – im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 6,9% auf 1.953.773 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China). Im Ausland verringerte sich das Absatzvolumen um 8,5% auf 1.659.299 Fahrzeuge. Vor allem in China sowie in den USA und in Argentinien wurden weniger Fahrzeuge abgesetzt, während insbesondere in Brasilien und Kanada Zuwächse erzielt wurden. Der Absatz des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 1.459.439 (1.489.625) Fahrzeuge und lag damit um 2,0% unter dem Vorjahresniveau. Demgegenüber erhöhte sich der Absatz im Inland gegenüber dem Vorjahreswert um 2,8%. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Volkswagen Konzerns stieg auf 15,1 (13,6)%.

PRODUKTION

Von Januar bis März 2026 lag die weltweite Fertigung des Volkswagen Konzerns, definiert als Produktion des Konzernbereichs Automobile, mit 2.156.949 Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen) in der Größenordnung des Vorjahres (-1,7%). Die Produktion des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 1.638.967 (1.559.603) Fahrzeuge und übertraf den Wert des entsprechenden Vorjahreszeitraums um 5,1%. Im Inland nahm die Fertigung gegenüber dem Vorjahr um 6,0% auf 453.576 Fahrzeuge ab. Der Anteil der in Deutschland produzierten Fahrzeuge an der Gesamtfertigung des Volkswagen Konzerns lag bei 21,0 (22,0)%.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften, den At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sowie in der Handelsorganisation lag zum Ende des Berichtszeitraums spürbar über dem Stand zum Jahresende 2025 und leicht über dem Niveau zum 31. März 2025.

GESAMTBELEGSCHAFT

Zum 31. März 2026 lag die Zahl der aktiven Beschäftigten im Volkswagen Konzern mit 625.059 Personen auf dem Niveau zum Jahresende 2025. Darüber hinaus befanden sich 16.701 Beschäftigte in der passiven Phase der Alterszeit, und 15.629 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraumes lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen bei 657.389 Beschäftigten und damit ebenfalls auf dem Niveau zum 31. Dezember 2025. Im Inland arbeiteten 279.698 Beschäftigte (-1,5%), während im Ausland 377.691 Beschäftigte (-0,3%) tätig waren. Die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen belief sich Ende März 2026 auf 598.592 Beschäftigte gegenüber 602.659 Beschäftigten am Jahresende 2025.

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

in Tsd.	2026	2025	%
Absatz (Fahrzeuge)	1.954	2.100	-6,9
Produktion (Fahrzeuge)	2.157	2.194	-1,7
Gesamtbelegschaft (am 31.03.2026/31.12.2025)	657,4	662,9	-0,8

¹ Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

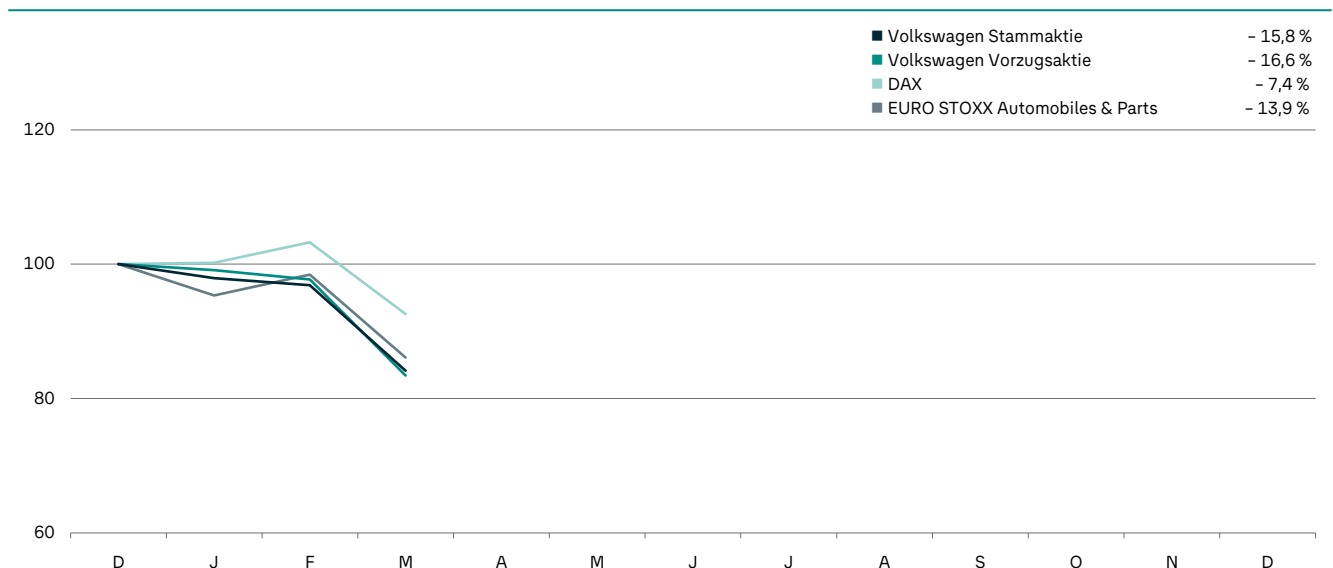
Volkswagen Aktie

Die Kurse an den internationalen Aktienmärkten verzeichneten zu Beginn des ersten Quartals 2026 einen starken Jahresauftakt und erreichten zunächst neue Rekordstände. Die positive Grundstimmung wurde maßgeblich durch die im Vorjahr vorgenommenen Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank und der US-Notenbank gestützt. In den USA kamen stabile Konjunkturerwartungen hinzu. Im weiteren Quartalsverlauf trübte sich die Stimmung infolge zunehmender geopolitischer Spannungen und dem nachlassenden KI-Boom bei Technologieaktien vorübergehend ein. Im März 2026 kam es an den internationalen Aktienbörsen zu einer ausgeprägten Abwärtsbewegung, ausgelöst durch die Eskalation im Nahen Osten und die Sperrung der für den weltweiten Handel wichtigen Straße von Hormus.

Auch der deutsche Aktienindex (DAX) startete zunächst sehr positiv in das Jahr 2026 und erreichte mehrfach neue Allzeithochs. Das deutsche Börsenbarometer profitierte vor allem vom Rückenwind durch die Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank im Vorjahr. Im weiteren Verlauf kam es jedoch zu einer Konsolidierungsphase, bedingt durch steigende geopolitische Risiken und Unsicherheiten in Bezug auf die Zollsituation. Die Eskalation im Nahen Osten führte im März zu einem deutlichen Stimmungsabschwung. Die Volatilität am Rohstoffmarkt mit sprunghaft gestiegenen Preisen zog bis zum Ende des Berichtszeitraums sinkende Aktienkurse nach sich. In der Folge lag der DAX am 31. März 2026 um 7,4% unter dem Stand zum Jahresende 2025. Der EURO STOXX Automobiles & Parts als reiner Preisindex war im Betrachtungszeitraum zudem durch das schwierige Marktumfeld der Automobilindustrie belastet und schloss das Quartal um 13,9% unter dem Niveau vom Jahresende 2025 ab.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2025 BIS MÄRZ 2026

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2025 = 100



Zu Beginn des Berichtszeitraums profitierten die Kurse der Vorzugs- und der Stammaktien der Volkswagen AG zeitweise von positiven Unternehmensnachrichten zur Finanzlage. Nach Veröffentlichung der Jahresabschlussdaten bewerteten Anleger die Fortschritte beim Sparprogramm positiv. Belastend wirkten hingegen Unsicherheiten in Bezug auf die US-Zölle und das weltweit intensive Wettbewerbsumfeld sowie rückläufige Automobilmärkte, vor allem in China. Zum Ende des ersten Quartals 2026 konnten sich die Notierungen dem stark verschlechterten Branchenumfeld, geprägt durch steigende Rohstoffpreissrisiken und allgemeine Unsicherheit über die konjunkturelle Entwicklung infolge der Eskalation im Nahen Osten, nicht entziehen. In der Folge notierten die Vorzugsaktie um 16,6% und die Stammaktie um 15,8% unter ihren jeweiligen Werten zum Jahresende 2025.

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.volkswagen-group.com/investoren verfügbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2026

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	107,50	87,00	88,45
	Datum	02.01.	20.03.	31.03.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	106,45	85,38	86,40
	Datum	02.01.	20.03.	31.03.
DAX	Kurs	25.421	22.301	22.680
	Datum	13.01.	27.03.	31.03.
ESTX Auto & Parts	Kurs	520	424	439
	Datum	02.01.	20.03.	31.03.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns umfasst gemäß IFRS 8 die drei berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Zudem werden Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, in der Segmentberichterstattung unter „Sonstige operative Gesellschaften“ zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik. Die Überleitung der Segmentberichterstattung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion.

Dieser Logik folgend berichtet der Volkswagen Konzern die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen sowie die Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen. Der Konzernbereich Automobile umfasst dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, das Segment Nutzfahrzeuge, die sonstigen operativen Gesellschaften, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen. Die Konsolidierung beinhaltet die Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den beiden Konzernbereichen und wird separat gezeigt.

EUROPCAR

Im Oktober 2025 erklärte die Attestor Limited, London/Großbritannien (Attestor), die Ausübung ihrer Put-Option in Bezug auf ihre Beteiligung an der Green Mobility Holding S.A., Strassen/Luxemburg (GMH), der Muttergesellschaft der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich (Europcar). Daraufhin unterzeichneten Volkswagen und Attestor im März 2026 einen Anteilskaufvertrag, wonach Volkswagen 27% der Anteile an der GMH zu einem Kaufpreis von rund 1 Mrd. € im Jahr 2027 erwerben wird. Dadurch wird sich der Anteil von Volkswagen an der GMH auf 93% erhöhen. Der Vollzug der Transaktion steht des Weiteren noch unter Vorbehalt der üblichen regulatorischen Genehmigungen.

KENNZAHLEN NACH SEGMENTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2026

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	55.649	9.780	16.989	82.418	1.647	- 8.408	75.657
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.298	43	971	3.311	114	- 963	2.463
in % der Umsatzerlöse	4,1	0,4	5,7				3,3

NEUAUSRICHTUNG PRODUKTIONSSTRATEGIE NORDAMERIKA

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 hat die Marke Volkswagen Pkw eine Anpassung der Produktionsstrategie in der Region Nordamerika beschlossen. Im Rahmen der Neuausrichtung auf volumenstärkere, marktnachfrageorientierte Produkte wurde die Fertigung des ID.4 am Standort Chattanooga/USA seit Mitte April 2026 beendet.

Daraus ergeben sich außerplanmäßige Abschreibungen von Sachanlagen sowie Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen in Höhe von 0,5 Mrd.€, die in den Kosten der Umsatzerlöse sowie dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst wurden.

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Im März 2026 haben die Aufsichtsräte der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche) und der Volkswagen AG die geplanten Veräußerungen der seitens Porsche und durch Tochtergesellschaften gehaltenen Anteile an der Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien, an der Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien und an der Bugatti International Holding S.à.r.l., Luxemburg, sowie weiterer mit den Beteiligungen in Zusammenhang stehender Vermögenswerte freigegeben. Im April 2026 kam es zum Abschluss eines entsprechenden Verkaufsvertrags. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Transaktion abhängig von den regulatorischen Freigaben innerhalb von zwölf Monaten abgeschlossen wird.

In der Folge waren zum 31. März 2026 Vermögenswerte in Höhe von 346 Mio. € gemäß IFRS 5 als Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte in einer separaten Zeile in der Bilanz auszuweisen. Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte wurden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis März 2026 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 75,7 (77,6) Mrd. € und lag damit leicht unter dem Wert des Vorjahres. Die gute Umsatzentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen konnte den rückläufigen Fahrzeugabsatz und negative Wechselkurseffekte nicht ausgleichen. Der Volkswagen Konzern erzielte 78,7 (79,7)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis ging um 1,0 Mrd. € auf 11,8 Mrd. € zurück. Die Bruttomarge reduzierte sich in der Folge auf 15,5 (16,5)%.

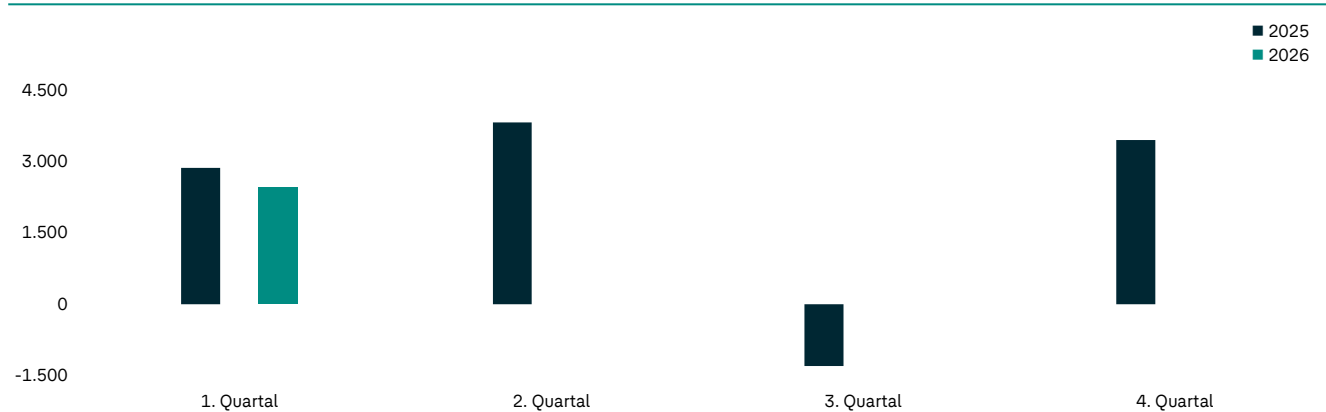
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Umsatzerlöse	75.657	77.558	66.267	68.764	16.989	15.903	- 7.598	- 7.109
Kosten der Umsatzerlöse	-63.902	-64.758	-56.451	-58.325	-14.611	-13.529	7.160	7.096
Bruttoergebnis	11.755	12.800	9.816	10.439	2.378	2.374	- 439	- 13
Vertriebskosten	-5.440	-5.425	-5.168	-5.146	-370	-321	98	41
Verwaltungskosten	-3.260	-3.344	-2.676	-2.727	-613	-650	30	34
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-594	-1.157	-159	-818	-424	-352	-11	12
Operatives Ergebnis	2.463	2.873	1.813	1.748	971	1.051	- 321	74
Operative Umsatzrendite (in %)	3,3	3,7	2,7	2,5	5,7	6,6	-	-
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	214	121	263	204	-50	-84	-	-
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-441	116	-361	772	-8	-9	-72	-647
Finanzergebnis	-228	236	-98	976	-57	-93	-72	-647
Ergebnis vor Steuern	2.235	3.109	1.715	2.724	913	958	- 393	- 573
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-670	-923						
Ergebnis nach Steuern	1.564	2.186						

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

OPERATIVES ERGEBNIS NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



Im Berichtszeitraum verringerte sich das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns um 0,4 Mrd. € auf 2,5 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite betrug 3,3 (3,7)%. Der Rückgang gegenüber Vorjahr resultierte insbesondere aus Aufwendungen in Höhe von rund 0,5 Mrd. € im Zusammenhang mit der Anpassung der Produktionsstrategie der Marke Volkswagen Pkw in den USA, die zur Einstellung der US-Produktion des ID.4 Mitte April 2026 führte. Darüber hinaus beeinträchtigten die US-Einfuhrzölle sowie negative Volumen- und Mixeffekte das Ergebnis, während die Wechselkurs- und Fixkostenentwicklung einen positiven Einfluss hatten. Zudem war das erste Quartal 2025 insbesondere durch die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung sowie für Restrukturierungsmaßnahmen geprägt, die im Berichtszeitraum jeweils geringer ausfielen als im Vorjahreszeitraum.

Das Finanzergebnis lag mit -0,2 (0,2) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr. Das Zinsergebnis fiel aufgrund zinssatzinduzierter Bewertungsanpassungen der sonstigen Rückstellungen weniger negativ aus als ein Jahr zuvor. Das übrige Finanzergebnis verringerte sich im Wesentlichen aufgrund negativer Einflüsse im Wertpapier- und Fondsergebnis. Im ersten Quartal 2026 nahm das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 0,9 Mrd. € auf 2,2 Mrd. € ab. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Mrd. € auf 1,6 Mrd. €.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis März 2026 gingen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile mit 66,3 (68,8) Mrd. € leicht zurück. Insbesondere der rückläufige Fahrzeugabsatz und die Wechselkursentwicklung hatten einen negativen Einfluss. Mit 55,6 (57,5) Mrd. € lagen die Umsatzerlöse im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge leicht unter dem Wert des Vorjahres. Auch hier resultierte der Rückgang insbesondere aus dem rückläufigen Fahrzeugabsatz und aus negativen Wechselkurseffekten. Das Segment Nutzfahrzeuge verfehlte mit 9,8 (10,3) Mrd. € im Wesentlichen aufgrund rückläufiger Volumina das Vorjahr spürbar. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse gingen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum unterproportional zu den Umsatzerlösen zurück. Die Materialkosten sanken im Wesentlichen volumenbedingt, während die Einstellung der US-Produktion des ID.4 ab Mitte April 2026 sowie gestiegene US-Einfuhrzölle einen negativen Einfluss hatten. Die primären Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile fielen im Berichtszeitraum mit 4,7 (4,9) Mrd. € um -5,4% niedriger aus als ein Jahr zuvor; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) – verringerte sich in der Folge auf 7,0 (7,2)%. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und der Sachinvestitionsquote zusammensetzt, nahm trotz stabiler Sachinvestitionen aufgrund der rückläufigen Umsatzerlöse des Automobilbereichs auf 11,3 (11,2)% zu. Die Abschreibungen auf aktivierte

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Mio. €	2026	2025 ¹
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	4.665	4.929
davon aktivierte Entwicklungskosten	2.211	2.222
Aktivierungsquote in % ²	47,4	45,1
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.970	1.669
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	4.425	4.376
Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote)³ in %	7,0	7,2

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

2 Anteil der aktivierten Entwicklungskosten an den gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten.

3 Gesamte Forschungs- und Entwicklungskosten in Prozent der Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile.

Entwicklungskosten stiegen unter anderem aufgrund von außerplanmäßigen Abschreibungen im Segment Nutzfahrzeuge im Zusammenhang mit der Anpassung einzelner Projekte im Bereich der Elektromobilität. Die ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten lagen in der Folge mit 4,4 (4,4) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

Im ersten Quartal 2026 lagen die Vertriebskosten auf dem Niveau des Vorjahres, während sich ihr Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte. Die Verwaltungskosten waren in der Größenordnung des Vorjahres, wobei ihr Anteil an den Umsatzerlösen dabei nahezu unverändert blieb. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf –0,2 (–0,8) Mrd. €. Gegenüber Vorjahr geringere Belastungen aus Währungseffekten standen im Berichtszeitraum Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung der US-Produktion des ID.4 ab Mitte April 2026 sowie negative Einflüsse aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting gegenüber. Die Belastungen aus Restrukturierungsmaßnahmen fielen im sonstigen betrieblichen Ergebnis erheblich niedriger aus als im ersten Quartal 2025.

Im Zeitraum Januar bis März 2026 erhöhte sich das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile um 0,1 Mrd. € auf 1,8 Mrd. €. Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung der Produktionsstrategie der Marke Volkswagen Pkw in den USA, die zur Einstellung der US-Produktion des ID.4 ab Mitte April 2026 führte sowie negative Effekte aus US-Einfuhrzöllen, aus dem Volumen und Mix wirkten ergebnisbelastend. Die Wechselkurs- und Fixkostentwicklung beeinflussten den Berichtszeitraum positiv. Zudem war das erste Quartal 2025 insbesondere durch die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung sowie für Restrukturierungsmaßnahmen geprägt, die im Zeitraum Januar bis März 2026 jeweils geringer ausfielen.

Die operative Umsatzrendite stieg auf 2,7 (2,5)%. Das Operative Ergebnis des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Höhe von 2,3 (1,6) Mrd. € erhöhte sich im Zeitraum Januar bis März 2026 im Wesentlichen aufgrund der oben genannten Sachverhalte. Im Segment Nutzfahrzeuge führten vor allem Aufwendungen in Verbindung mit der Anpassung einzelner Projekte im Bereich der Elektromobilität, Belastungen im Zusammenhang mit der geschlossenen Vereinbarung zum Verkauf eines Werks der Marke International in den USA und den daraus resultierenden Restrukturierungsmaßnahmen sowie Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten und negative Wechselkurseinflüsse zu einer Reduzierung des Operativen Ergebnisses um 599 Mio. € auf 43 Mio. €. Aus unseren At Equity einbezogenen chinesischen Joint Ventures berücksichtigen wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur das Ergebnis aus den Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis anteilig bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Mit 17,0 Mrd. € übertrafen die Umsatzerlöse des Finanzdienstleistungsbereichs im ersten Quartal 2026 den Vorjahreswert volumenbedingt um 6,8 %. Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen um 1,1 Mrd. € auf 14,6 Mrd. € zu. Das Bruttoergebnis lag mit 2,4 (2,4) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 1,0 (1,1) Mrd. € niedriger aus als im Vorjahr. Die operative Umsatzrendite verringerte sich auf 5,7 (6,6)%.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis März 2026 erzielte der Volkswagen Konzern einen um 2,0 Mrd. € über dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow in Höhe von 10,7 Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital lag bei -5,5 (-5,7) Mrd. € und resultierte im Berichtszeitraum vor allem aus einem Aufbau der Vorräte, der Vermieteten Vermögenswerte und der Forderungen, denen eine Zunahme der Verbindlichkeiten entgegenstand.

Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich im ersten Quartal 2026 um 2,2 Mrd. € auf 5,2 Mrd. €.

Mit 4,6 (5,6) Mrd. € nahm die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns deutlich ab. Dabei lagen sowohl die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) als auch die aktivierten Entwicklungskosten auf dem Niveau des Vorjahres. Aufgrund von Verkäufen von Beteiligungsanteilen ergab sich aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss in Höhe von 0,2 (-0,8) Mrd. €.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns resultierte im Zeitraum Januar bis März 2026 ein Zufluss in Höhe von 10,0 Mrd. €. Im Vorjahreszeitraum flossen Mittel in Höhe von 0,3 Mrd. € ab. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, Schuldverschreibungen und Direktbank-einlagen sowie die Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Hierin enthalten war zudem die Rückzahlung der zu März 2026 gekündigten Hybridanleihe in Höhe von rund 1,7 Mrd. €. Am Ende des ersten Quartals 2026 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 48,1 Mrd. €. Ende Dezember 2025 hatte er 38,8 Mrd. € betragen.

Am 31. März 2026 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei -182,0 Mrd. €; am Jahresende 2025 waren es -178,5 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im ersten Quartal 2026 verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow in Höhe von 7,6 (5,3) Mrd. €. Trotz der schwächeren Ergebnisentwicklung ergab sich ein Anstieg des Brutto-Cashflows. Dies resultierte vor allem aus geringeren Ertragsteuerzahlungen und aus im Ergebnis enthaltenen Abschreibungen im Zusammenhang mit der Einstellung der Produktion des ID.4 in den USA sowie Bewertungseffekten aus Derivaten, die nicht zahlungswirksam sind und daher bei der indirekten Methode der Kapitalflussrechnung innerhalb des Brutto-Cashflows bereinigt werden. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -0,9 (-0,6) Mrd. € und ergab sich im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus einem Aufbau der Vorräte und Forderungen, denen eine Zunahme der Verbindlichkeiten entgegenstand. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich in der Folge um 2,0 Mrd. € auf 6,7 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts ging im Zeitraum Januar bis März 2026 um 0,9 Mrd. € auf 4,7 Mrd. € zurück. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen lagen mit 2,8 (2,8) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die Sachinvestitionsquote stieg aufgrund rückläufiger Umsatzerlöse im Automobilbereich auf 4,2 (4,1)%. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen dabei in Anlagen zur Produktion von Elektrofahrzeugen, in die zugehörigen Batterietechnologien sowie in elektrische Baukästen und Plattformen als zentrale Bestandteile der Transformation des Unternehmens hin zu einem „Global Automotive Tech Driver“. Weitere Schwerpunkte bildeten die Digitalisierung unserer Produkte, Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und Förderung nachhaltiger Produktionsprozesse sowie der Ausbau der Marktpräsenz unter anderem in Nordamerika und China. Auch die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten waren mit 2,2 (2,2) Mrd. € stabil. Aufgrund von Verkäufen von Beteiligungsanteilen ergab sich im ersten Quartal 2026 in der Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ ein Mittelzufluss in Höhe von 0,2 (-0,7) Mrd. €. Der Vorjahreszeitraum enthielt Investitionen in diverse Unternehmen.

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile stieg auf 2,0 (-0,8) Mrd. €.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	38.801	40.296	30.546	28.088	12.581	16.196	-4.326	-3.988
Ergebnis vor Steuern	2.235	3.109	1.715	2.724	913	958	-393	-573
Ertragsteuerzahlungen	-774	-1.712	-481	-1.534	-732	-767	440	590
Abschreibungen ²	8.690	7.798	5.720	5.023	3.203	2.970	-232	-194
Veränderung der Pensionen	-85	1	-62	1	-23	1	-	-1
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-135	-229	-185	-312	50	84	-	-
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	813	-269	844	-559	-12	-26	-18	316
Brutto-Cashflow	10.744	8.700	7.551	5.343	3.398	3.219	-204	138
Veränderung Working Capital	-5.534	-5.723	-889	-647	-3.456	-3.709	-1.189	-1.368
Veränderung der Vorräte	-5.984	-4.541	-6.348	-4.647	283	76	80	29
Veränderung der Forderungen	-2.442	-3.577	-661	-2.652	-500	-498	-1.282	-427
Veränderung der Verbindlichkeiten	6.741	7.895	6.784	6.746	337	1.941	-380	-792
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-257	143	-392	81	171	53	-36	9
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-4.329	-5.486	-264	-172	-4.496	-5.292	431	-23
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	738	-156	-7	-2	748	11	-3	-164
Cashflow laufendes Geschäft	5.211	2.976	6.662	4.696	-58	-490	-1.393	-1.229
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-4.608	-5.587	-4.669	-5.524	47	-184	13	121
davon: Sachinvestitionen	-2.853	-2.866	-2.807	-2.797	-30	-48	-17	-21
Entwicklungskosten (aktiviert)	-2.173	-2.222	-2.173	-2.222	-	-	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	215	-757	154	-689	53	-144	8	77
Netto-Cashflow⁴	602	-2.610	1.993	-828	-11	-674	-1.380	-1.108
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-1.695	-298	3.663	111	-1.276	-301	-4.083	-108
Investitionstätigkeit	-6.304	-5.884	-1.005	-5.412	-1.229	-485	-4.070	13
Finanzierungstätigkeit	9.988	-306	-5.518	3.154	9.586	-5.032	5.921	1.572
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	358	-	358	-	-	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.719	-21	-1.719	24	8	9	-8	-55
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	421	-325	483	-350	74	-1	-136	25
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1	-1	-1	-1	0	0	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.315	-3.541	620	2.086	8.373	-6.008	322	381
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.03.⁵	48.116	36.756	31.166	30.175	20.954	10.189	-4.004	-3.607
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	48.951	45.003	74.686	78.311	21.649	19.738	-47.384	-53.045
Bruttoliquidität	97.067	81.759	105.852	108.485	42.603	29.926	-51.387	-56.652
Kreditstand	-279.032	-252.053	-71.615	-75.305	-260.239	-235.074	52.822	58.326
Nettoliquidität am 31.03.⁶	-181.965	-170.294	34.237	33.180	-217.636	-205.147	1.434	1.673

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen 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-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).

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

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

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile mit –5,5 Mrd. € einen Mittelabfluss. Darin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie Schuldverschreibungen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden sowie die Rückzahlung der fristgerecht zu März 2026 gekündigten Hybridanleihe. Im Vorjahreszeitraum ergab sich aus der Finanzierungstätigkeit ein Mittelzufluss in Höhe von 3,2 Mrd. €.

Am Ende des ersten Quartals 2026 wies der Konzernbereich Automobile eine solide Nettoliquidität in Höhe von 34,2 Mrd. € aus; am 31. Dezember 2025 hatte sie 34,5 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Zeitraum Januar bis März 2026 erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich einen Brutto-Cashflow in Höhe von 3,4 (3,2) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital betrug –3,5 (–3,7) Mrd. €. Im Wesentlichen stand im Berichtszeitraum dem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte ein Abbau der Forderungen aus Finanzdienstleistungen entgegen. Dies führte gegenüber Vorjahr zu einer leicht gesunkenen Mittelbindung im Working Capital. In der Folge lag der Cashflow aus dem laufenden Geschäft bei –0,1 (–0,5) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts reduzierte sich auf 47 (184) Mio. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss in Höhe von 9,6 Mrd. €. Hierin enthalten war vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, Schuldverschreibungen und Direktbankeinlagen sowie übrigen Finanzschulden. Im Vorjahreszeitraum flossen Mittel in Höhe von 5,0 Mrd. € ab.

Ende März 2026 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei –217,6 Mrd. €; am Jahresende 2025 belief sie sich auf –214,6 Mrd. €.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am 31. März 2026 verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 666,1 (644,5) Mrd. € unter anderem wechselkursbedingt eine um 3,4% höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2025. Mit 203,5 (203,1) Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzerns auf dem Niveau vom Jahresende 2025. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 30,6 (31,5)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Am Ende des Berichtszeitraums waren die Immateriellen Vermögenswerte und die Sachanlagen im Konzernbereich Automobile gegenüber dem Wert zum 31. Dezember 2025 nahezu unverändert. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 252,9 (254,0) Mrd. € auf dem Niveau vom Jahresende 2025.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 31. März 2026 mit 170,7 (165,7) Mrd. € höher aus als Ende 2025. Die Vorräte legten volumenbedingt deutlich zu. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte gingen leicht zurück. Der Bestand an Zahlungsmitteln erhöhte sich. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst Buchwerte der von Porsche und dessen Tochtergesellschaften gehaltenen Vermögenswerte, die zur Veräußerung vorgesehen sind.

Am Ende des ersten Quartals 2026 verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein auf dem Niveau des Vorjahres liegendes Eigenkapital in Höhe von 180,0 (180,3) Mrd. €. Die Ergebnisentwicklung und positive Effekte aus der Währungsumrechnung standen der Rückzahlung der zu März 2026 fristgerecht gekündigten Hybridanleihe entgegen. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital waren zum 31. März 2026 nahezu unverändert und umfassten im Wesentlichen die Minderheitsaktionäre des Porsche AG Konzerns und der TRATON GROUP. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 42,5 (43,0)%.

Die Langfristigen Schulden lagen am Ende des Berichtszeitraums mit 123,3 (127,3) Mrd. € leicht unter dem Wert des Vorjahres. Die langfristigen Finanzschulden nahmen spürbar ab. Auch die in den langfristigen Sonstigen Schulden enthaltenen sonstigen Rückstellungen reduzierten sich unter anderem aufgrund gesunkener Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen.

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	31.03.2026	31.12.2025	31.03.2026	31.12.2025	31.03.2026	31.12.2025	31.03.2026	31.12.2025
Aktiva								
Langfristige Vermögenswerte	398.611	396.602	252.876	253.957	204.639	201.372	-58.904	-58.728
Immaterielle Vermögenswerte	92.072	91.474	91.623	91.026	457	455	-7	-7
Sachanlagen	72.656	73.076	70.702	71.112	830	870	1.124	1.094
Vermietete Vermögenswerte	84.130	82.486	5.630	5.658	84.071	82.111	-5.571	-5.283
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	101.894	101.230	8	8	102.415	101.719	-529	-498
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	47.860	48.336	84.913	86.152	16.867	16.217	-53.920	-54.033
Kurzfristige Vermögenswerte	267.469	247.865	170.651	165.727	129.920	120.035	-33.102	-37.898
Vorräte	62.440	56.042	55.506	48.761	7.234	7.501	-300	-220
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	70.274	70.026	29	22	70.686	70.474	-441	-470
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	54.979	53.473	58.231	61.112	25.104	25.244	-28.357	-32.882
Wertpapiere und Termingeldanlagen	31.315	29.522	25.405	25.286	5.910	4.236	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	48.116	38.801	31.166	30.546	20.954	12.581	-4.004	-4.326
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	346	-	314	-	32	-	-	-
Bilanzsumme	666.081	644.467	423.528	419.684	334.559	321.408	-92.006	-96.625
Passiva								
Eigenkapital	203.535	203.054	179.998	180.304	46.795	45.717	-23.258	-22.967
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	176.164	174.002	152.950	151.533	46.343	45.314	-23.129	-22.845
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	12.527	14.275	12.527	14.275	-	-	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	188.691	188.277	165.477	165.808	46.343	45.314	-23.129	-22.845
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.844	14.777	14.521	14.496	452	403	-129	-122
Langfristige Schulden	212.483	214.887	123.330	127.284	124.744	123.079	-35.591	-35.476
Finanzschulden	135.732	137.214	52.649	55.767	112.001	110.733	-28.918	-29.286
Rückstellungen für Pensionen	22.581	22.826	22.234	22.454	346	373	-	-
Sonstige Schulden	54.171	54.847	48.446	49.063	12.397	11.974	-6.673	-6.190
Kurzfristige Schulden	250.062	226.525	120.200	112.096	163.019	152.612	-33.156	-38.183
Finanzschulden	143.301	127.489	18.966	18.273	148.238	136.792	-23.903	-27.576
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34.487	30.490	35.849	32.118	4.567	4.247	-5.929	-5.875
Sonstige Schulden	72.274	68.546	65.385	61.705	10.214	11.573	-3.324	-4.732
Bilanzsumme	666.081	644.467	423.528	419.684	334.559	321.408	-92.006	-96.625

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

Mit 120,2 (112,1) Mrd. € erhöhten sich die Kurzfristigen Schulden am Ende der ersten drei Monate 2026 gegenüber dem Jahresende 2025 spürbar. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen deutlich. Auch die kurzfristigen Sonstigen Schulden nahmen spürbar zu. Die hierin enthaltenen kurzfristigen sonstigen Rückstellungen fielen insbesondere aufgrund von Umgliederungen in den kurzfristigen Bereich höher aus als am Vorjahresende.

Am 31. März 2026 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 423,5 (419,7) Mrd. € aus; die in der Größenordnung des Jahresendes 2025 lag.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am Ende des ersten Quartals 2026 wies der Finanzdienstleistungsbereich eine Bilanzsumme in Höhe von 334,6 Mrd. € aus und war damit um 4,1% höher als am 31. Dezember 2025.

Die Langfristigen Vermögenswerte waren mit 204,6 (201,4) Mrd. € in der Größenordnung vom Jahresende 2025. Die Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen aus Finanzdienstleistungen stiegen im Wesentlichen wechsellkursbedingt. Darüber hinaus erhöhten sich die sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte des Finanzdienstleistungsbereichs lagen mit 129,9 (120,0) Mrd. € spürbar über dem Wert vom Jahresende 2025. Sowohl die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen als auch der Bestand an Zahlungsmitteln nahmen zu.

Am 31. März 2026 entfielen rund 44,1 (43,4)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns vor Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Ende März 2026 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen ein Eigenkapital in Höhe von 46,8 (45,7) Mrd. € und übertraf den Wert vom 31. Dezember 2025 leicht. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,0 (14,2)%.

Mit 124,7 (123,1) Mrd. € lagen die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich am Ende des ersten Quartals 2026 nahezu auf dem Niveau vom Jahresende 2025. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden waren in der Größenordnung des Jahresendes 2025.

Die Kurzfristigen Schulden erhöhten sich auf 163,0 (152,6) Mrd. €. Dieser Anstieg war insbesondere auf höhere kurzfristige Finanzschulden zurückzuführen, denen gesunkene sonstige Schulden gegenüberstanden.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 31. März 2026 auf 83,7 Mrd. €; am Jahresende 2025 hatte es 68,4 Mrd. € betragen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die mit dem Geschäftsbericht 2025 im zusammengefassten Lagebericht veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2026 bleibt – mit Ausnahme der Umsatzerlöse des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge – unverändert. Hier rechnen wir nun mit einer Entwicklung der Umsatzerlöse gegenüber Vorjahr in der Bandbreite zwischen -3,0 und 0%, die im Wesentlichen auf eine negative Wechselkursentwicklung zurückzuführen ist.

Die Prognose für alle übrigen Spitzenkennzahlen bleibt unverändert. Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2026 finden Sie auf Seite 27.

Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit

Im Februar 2026 begann vor dem Landgericht München II die Hauptverhandlung in dem Strafverfahren gegen zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren.

2. Sonderprüfung

In dem Unterlassungsklageverfahren, das die Volkswagen AG gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag eingeleitet hatte, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat, verwarf das Oberlandesgericht Braunschweig im April 2026 die Berufung der Volkswagen AG gegen das klageabweisende Urteil des Landgerichts Braunschweig als unzulässig und begründete dies damit, dass die zunächst erfolgte Bestellung des Sonderprüfers durch die Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts aufgehoben worden sei, sodass gegenwärtig kein Rechtsschutzbedürfnis mehr bestehe. Das Gericht wies aber auch darauf hin, dass Volkswagen im Fall der erneuten Bestellung eines Sonderprüfers nicht gehindert ist, eine neue Unterlassungsklage zu erheben.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im März 2026 stellte die koreanische Wettbewerbsbehörde das Verfahren ein, in dem unter anderem der Verdacht überprüft worden war, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Nach Auffassung der Behörde kann nicht davon ausgegangen werden, dass die untersuchten Verhaltensweisen Auswirkungen auf den koreanischen Markt gehabt haben.

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

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2026 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2025 keine wesentlichen Änderungen.

Ausblick für das Jahr 2026

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2026 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2025 etwas geringeren Dynamik wachsen wird. Risiken sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten sowie in strukturellen Defiziten einzelner Länder. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Eskalation im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA und der globalen Zunahme geoökonomischer Maßnahmen, die geopolitische Spannungen weiter verschärfen können. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Gruppe der Schwellenländer im Durchschnitt eine zum Teil leicht niedrigere Dynamik aufweisen werden als in 2025.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und einer sinkenden Verfügbarkeit von Energie führen sowie eine Neubewertung bestehender Ressourcenallokationen erforderlich machen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2026 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, insgesamt aber stabil entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2026 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das ebenfalls auf dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Auch für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2026 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen auf dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2026 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich stark übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen leicht unterhalb des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2026 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2026 voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2026, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2026 mit einer Nachfrage, die leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2026 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – weiterhin eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2026 unter herausfordernden Marktbedingungen auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, Unsicherheiten in Bezug auf Beschränkungen im internationalen Handel und geopolitische Spannungen, einer steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus hohen Anforderungen aus emissionsbezogenen Regulierungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern im Jahr 2026 eine Entwicklung der Umsatzerlöse in der Bandbreite von 0 bis + 3 % gegenüber dem Vorjahr. Die operative Umsatzrendite für den Konzern wird zwischen 4,0 und 5,5 % erwartet.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2026 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 11 und 12 % liegen wird. Den Netto-Cashflow des Jahres 2026 erwarten wir zwischen 3 und 6 Mrd.€. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2026 voraussichtlich zwischen 32 und 34 Mrd.€ liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätssteuerung fortzusetzen.

Die Prognose basiert auf der Annahme, dass die derzeit gültige Zollsituation im internationalen Handel Bestand hat. Mögliche zukünftige Auswirkungen der Eskalation im Nahen Osten können derzeit nicht belastbar eingeschätzt werden und sind daher in den prognostizierten Kennzahlen nicht berücksichtigt.

PROGNOSEÜBERSICHT DER SPITZENKENNZAHLEN

in Mrd.€	Ist 2025	Ursprüngliche Prognose auf Vorjahresniveau	Aktuelle Prognose für 2026 auf Vorjahresniveau
Auslieferungen an Kunden (in Mio. Fahrzeuge)	9,0		
Volkswagen Konzern			
Umsatzerlöse	321,9	0 bis + 3,0 %	0 bis + 3,0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	2,8	4,0 bis 5,5	4,0 bis 5,5
Operatives Ergebnis	8,9	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge			
Umsatzerlöse	244,5	0 bis + 3,0 %	-3,0 bis 0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	2,0	4,0 bis 5,0	4,0 bis 5,0
Operatives Ergebnis	5,0	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Segment Nutzfahrzeuge			
Umsatzerlöse	42,5	- 5,0 bis + 7,0 %	- 5,0 bis + 7,0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	5,7	5,0 bis 7,0	5,0 bis 7,0
Operatives Ergebnis	2,4	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Konzernbereich Finanzdienstleistungen			
Umsatzerlöse	62,1	0 bis + 3,0 %	0 bis + 3,0 %
Operatives Ergebnis	3,7	> 4	> 4
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile (in %)	11,8	11 bis 12	11 bis 12
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	6,4	3 bis 6	3 bis 6
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	34,5	32 bis 34	32 bis 34

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, 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, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2025 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. Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Markengruppen und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis März 2026 Umsatzerlöse in Höhe von 75,7 (77,6) Mrd. €. Das Operative Ergebnis betrug 2,5 (2,9) Mrd. €.

Im ersten Quartal 2026 setzte die Markengruppe Core 1,2 (1,2) Mio. Fahrzeuge ab, die Umsatzerlöse lagen mit 34,9 (35,3) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis konnte auf 1,5 (1,1) Mrd. € zulegen.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw lag in den ersten drei Monaten 2026 mit 716 (726) Tsd. Fahrzeugen unter dem Vorjahresniveau. Der Tayron sowie der Taigo verzeichneten Zuwächse. Bei den vollelektrischen Modellen war der ID.3 beliebt. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 19,9 (21,2) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag mit 73 (112) Mio. € unter dem Vorjahr, das durch Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Europa belastet war. Im Berichtszeitraum wirkten neben Volumen- und Mixeffekten insbesondere Aufwendungen aus der Einstellung der Produktion des ID.4 in den USA sowie höhere Aufwendungen im Zusammenhang mit den US-Importzöllen ergebnisbelastend. Wechselkurseffekte sowie geringere Produktkosten wirkten positiv, konnten die Belastungen jedoch nicht vollständig kompensieren.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Markengruppe Core	1.227	1.224	34.874	35.340	1.541	1.118
Markengruppe Progressive	260	277	14.178	15.431	588	537
Markengruppe Sport Luxury ¹	59	65	7.381	7.819	517	678
CARIAD	-	-	389	237	-420	-755
Battery	-	-	12	2	-230	-213
Markengruppe Trucks	69	73	9.780	10.326	40	640
At Equity einbezogene Gesellschaften China ²	494	610	-	-	-	-
Volkswagen Group Mobility	-	-	15.831	14.866	868	948
Sonstiges ³	-155	-149	-6.788	-6.464	-441	-81
Volkswagen Konzern	1.954	2.100	75.657	77.558	2.463	2.873

1 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 8.400 (8.858) Mio. €, Operatives Ergebnis 595 (762) Mio. €.

2 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 83 (272) Mio. €.

3 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.

WESENTLICHE ZAHLEN DER MARKENGRUPPE CORE VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Volkswagen Pkw	716	726	19.897	21.226	73	112
Škoda	315	276	7.921	7.259	660	546
SEAT/CUPRA	156	158	3.677	3.895	43	5
Volkswagen Nutzfahrzeuge	99	109	3.922	4.138	154	37
Tech. Components	-	-	6.211	5.972	562	387
Konsolidierung	-59	-46	-6.753	-7.149	49	32
Markengruppe Core	1.227	1.224	34.874	35.340	1.541	1.118

Im Berichtszeitraum setzte Škoda insgesamt 315 Tsd. Fahrzeuge ab und verzeichnete damit einen Anstieg von 13,9% im Vergleich zum Vorjahr. Die Nachfrage nach den vollelektrischen Modellen Elroq und Enyaq entwickelte sich dabei weiter positiv. Beide gehörten im ersten Quartal 2026 zu den meistverkauften BEVs in Europa. Auch die Modelle Superb und Kodiaq wurden verstärkt nachgefragt und trugen zur starken Positionierung der Marke Škoda im europäischen Kernmarkt bei. Die Umsatzerlöse stiegen um 9,1% auf 7,9 Mrd.€. Das Operative Ergebnis lag mit 660 (546) Mio. € volumenbedingt sowie aufgrund weiterer positiver Effekte aus dem Kostenoptimierungsprogramm über dem Niveau des Vorjahres.

Der Absatz von SEAT/CUPRA belief sich im Zeitraum Januar bis März 2026 auf 156 (158) Tsd. Fahrzeuge. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Die Nachfrageentwicklung bei den CUPRA Modellen trug dazu bei, dass CUPRA im Berichtszeitraum weiter an Bedeutung gewann. Die Umsatzerlöse lagen mit 3,7 Mrd.€ um 5,6% unter dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis stieg auf 43 (5) Mio. €, vor allem infolge geringerer Produkt- sowie Fixkosten im Zuge der Umsetzung des Performance Programms. Darüber hinaus wirkte sich im Vergleich zum Vorjahr die ab Februar geltende Ausnahmeregelung von den zusätzlichen EU-Zöllen auf den in China produzierten CUPRA Tavascan positiv aus.

Im ersten Quartal 2026 lag der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge weltweit bei 99 (109) Tsd. Einheiten. Der New Transporter konnte Zuwächse verzeichnen. Die Umsatzerlöse lagen mit 3,9 (4,1) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres. Das Operative Ergebnis stieg auf 154 (37) Mio. € im Vergleich zum Vorjahr. Die positive Entwicklung im Operativen Ergebnis wurde im Wesentlichen durch Maßnahmen zur Kostensenkung getragen.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components nahmen im Zeitraum Januar bis März 2026 auf 6,2 (6,0) Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis war mit 562 (387) Mio. € volumenbedingt sowie infolge von Kostenoptimierungen in den Fabriken und Wechselkurseffekten höher als im Vorjahr.

Der Absatz der Markengruppe Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) belief sich im Berichtszeitraum auf weltweit 260 (277) Tsd. Automobile. Insbesondere die Modelle Q3 und Q5 wurden stärker nachgefragt. Ducati verkaufte im Berichtszeitraum 10,6 (12,9) Tsd. Motorräder. Die Umsatzerlöse der Markengruppe Progressive lagen bei 14,2 (15,4) Mrd. €. Das Operative Ergebnis stand volumen- und mixbedingt unter Druck, es konnte jedoch durch geringere Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückstellungen zur CO₂-Flottenregulierung sowie durch Kostenverbesserungen auf 588 (537) Mio. € gesteigert werden.

Die Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile) setzte im ersten Quartal 2026 weltweit 59 (65) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Modellreihe 911 wurde stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse verringerten sich auf 7,4 (7,8) Mrd. € und das Operative Ergebnis auf 517 (678) Mio. €. Ursachen waren im Wesentlichen ein geringeres Absatzvolumen aufgrund der weiterhin herausfordernden Marktsituation in China sowie Belastungen aus US-Importzöllen.

Die Umsatzerlöse von CARIAD stiegen im Zeitraum Januar bis März 2026 um 151 Mio. € auf 389 Mio. €, getragen durch erfolgreiche Software-Lieferungen an die Konzernmarken. Das Operative Ergebnis verbesserte sich um 335 Mio. € auf -420 (-755) Mio. € im Vergleich zum Vorjahr, welches durch Restrukturisierungskosten belastet war. Positiv wirkten Fortschritte aus der konsequenten Umsetzung des Transformationsprogramms.

Im Geschäftsfeld Battery sind die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns – die zukünftige Fertigung von Batteriezellen sowie weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette – zusammengefasst. Das Operative Ergebnis von Battery lag im Berichtszeitraum infolge des Aufbaus des Geschäftsfelds im Wesentlichen fixkostenbedingt bei -230 (-213) Mio. €.

Der Absatz der Markengruppe Trucks (Scania, MAN, International, Volkswagen Truck & Bus) war mit 69 (73) Tsd. Einheiten geringer als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse sanken um 5,3% auf 9,8 Mrd. €. Das Operative Ergebnis ging auf 40 (640) Mio. € zurück. Neben einem niedrigeren Absatzvolumen sowie Währungs- und Zolleffekten wirkten insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung einzelner Projekte im Bereich der Elektromobilität, Rechtsstreitigkeiten sowie Belastungen im Zusammenhang mit der geschlossenen Vereinbarung zum Verkauf eines Werks der Marke International in den USA negativ.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Group Mobility neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtszeitraum auf 2,6 (2,6) Mio. Kontrakte. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns stieg bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 39,5 (35,9)%. Ende März 2026 war der Gesamtvertragsbestand mit 27,9 (27,8) Mio. Kontrakten höher als am 31. Dezember 2025. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,6 (10,5) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 17,3 (17,3) Mio. Kontrakte. Am 31. März 2026 verzeichnete die Volkswagen Bank 2,3 (2,1) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis ging auf 868 (948) Mio. € zurück.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte lag der Absatz des Volkswagen Konzerns im ersten Quartal 2026 mit 1,0 (1,0) Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse stiegen auf 50,9 (49,6) Mrd. €.

Auf den Märkten Nordamerikas setzte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 189 (209) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse lagen mit 12,9 (14,6) Mrd. € im Wesentlichen volumenbedingt unter dem Vorjahreswert.

Im Zeitraum Januar bis März 2026 war der Absatz in Südamerika mit 144 (140) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse sanken mixbedingt auf 4,3 (4,6) Mrd. €.

In der Region Asien-Pazifik lag der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtszeitraum bei 574 (719) Tsd. Fahrzeugen. Die Umsatzerlöse gingen vor allem volumenbedingt auf 7,3 (8,8) Mrd. € zurück. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2026	2025	2026	2025
Europa/Übrige Märkte	1.047	1.032	50.935	49.648
Nordamerika	189	209	12.946	14.610
Südamerika	144	140	4.270	4.618
Asien-Pazifik ¹	574	719	7.293	8.846
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	214	-164
Volkswagen Konzern¹	1.954	2.100	75.657	77.558

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 des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	2026	2025
Umsatzerlöse	75.657	77.558
Kosten der Umsatzerlöse	-63.902	-64.758
Bruttoergebnis	11.755	12.800
Vertriebskosten	-5.440	-5.425
Verwaltungskosten	-3.260	-3.344
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-594	-1.157
Operatives Ergebnis	2.463	2.873
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	214	121
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-441	116
Finanzergebnis	-228	236
Ergebnis vor Steuern	2.235	3.109
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-670	-923
Ergebnis nach Steuern	1.564	2.186
davon entfallen auf		
Minderheiten	121	204
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	153	151
Aktionäre der Volkswagen AG	1.290	1.831
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €¹	2,55	3,63
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €¹	2,61	3,69

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

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	2026	2025
Ergebnis nach Steuern	1.564	2.186
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	178	2.731
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-73	-827
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	105	1.904
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	-738	381
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	144	-93
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-594	288
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	2	1
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-486	2.194
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.028	-764
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	2
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	1.028	-762
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-5
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	1.028	-766
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	361	905
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-298	-171
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	63	735
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	50	-199
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	114	536
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-141	-140
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	157	210
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	15	70
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	38	-36
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	53	34
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-32	18
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	-5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-31	13
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	11	-1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-21	12
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	117	30
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.291	-154
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	635	3.200
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	169	-1.160
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	804	2.039
Gesamtergebnis	2.368	4.225
davon entfallen auf		
Minderheiten	61	364
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	153	151
Aktionäre der Volkswagen AG	2.154	3.710

Bilanz des Volkswagen Konzerns zum 31. März 2026 und zum 31. Dezember 2025

Mio. €	2026	2025
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	398.611	396.602
Immaterielle Vermögenswerte	92.072	91.474
Sachanlagen	72.656	73.076
Vermietete Vermögenswerte	84.130	82.486
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	101.894	101.230
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	47.860	48.336
Kurzfristige Vermögenswerte	267.469	247.865
Vorräte	62.440	56.042
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	70.274	70.026
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	54.979	53.473
Wertpapiere und Termingeldanlagen	31.315	29.522
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	48.116	38.801
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	346	-
Bilanzsumme	666.081	644.467
Passiva		
Eigenkapital	203.535	203.054
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	176.164	174.002
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	12.527	14.275
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	188.691	188.277
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.844	14.777
Langfristige Schulden	212.483	214.887
Finanzschulden	135.732	137.214
Rückstellungen für Pensionen	22.581	22.826
Sonstige Schulden	54.171	54.847
Kurzfristige Schulden	250.062	226.525
Finanzschulden	143.301	127.489
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34.487	30.490
Sonstige Schulden	72.274	68.546
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	-
Bilanzsumme	666.081	644.467

Eigenkapitalentwicklung

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	SICHERUNGSGESCHÄFTE												Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinn- rücklagen	Währungs- umrechnung	Cash-flow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- beziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapital- instrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapital- geber der Volkswagen AG	Anteile der Anteils- eigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten		
Stand am 01.01.2025	1.283	14.551	155.130	-2.156	466	-267	-906	303	13.890	182.294	14.437	196.731	
Ergebnis nach Steuern	-	-	1.831	-	-	-	-	-	151	1.982	204	2.186	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.851	-757	400	47	300	39	-	1.879	160	2.039	
Gesamtergebnis	-	-	3.682	-757	400	47	300	39	151	3.861	364	4.225	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-185	-185	-	-185	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungssquote	-	-	-431	48	0	0	14	0	-	-368	726	358	
Übrige Veränderungen	-	-	-7	-	-	-	-	1	-	-7	13	6	
Stand am 31.03.2025	1.283	14.551	158.373	-2.865	866	-220	-592	342	13.857	185.595	15.541	201.136	
Stand am 01.01.2026	1.283	14.551	161.357	-5.326	1.766	-66	293	142	14.275	188.277	14.777	203.054	
Ergebnis nach Steuern	-	-	1.290	-	-	-	-	-	153	1.443	121	1.564	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	105	991	218	57	-618	110	-	864	-60	804	
Gesamtergebnis	-	-	1.395	991	218	57	-618	110	153	2.307	61	2.368	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	1	-	-	-	-1	-	-	-	-	-	
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.728	-1.728	11	-1.717	
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-174	-174	-	-174	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	0	-	-	-	-	-	-	0	0	-	
Übrige Veränderungen	-	-	7	-	5	-3	-	0	-	9	-5	4	
Stand am 31.03.2026	1.283	14.551	162.760	-4.335	1.990	-12	-326	253	12.527	188.691	14.844	203.535	

Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	2026	2025
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	38.801	40.296
Ergebnis vor Steuern	2.235	3.109
Ertragsteuerzahlungen	-774	-1.712
Abschreibungen ¹	8.690	7.798
Veränderung der Pensionen	-85	1
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-135	-229
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ²	813	-269
Brutto-Cashflow	10.744	8.700
Veränderung Working Capital	-5.534	-5.723
Veränderung der Vorräte	-5.984	-4.541
Veränderung der Forderungen	-2.442	-3.577
Veränderung der Verbindlichkeiten	6.741	7.895
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-257	143
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-4.329	-5.486
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	738	-156
Cashflow laufendes Geschäft	5.211	2.976
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-4.608	-5.587
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-2.853	-2.866
Entwicklungskosten (aktiviert)	-2.173	-2.222
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	215	-757
Netto-Cashflow³	602	-2.610
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-1.695	-298
Investitionstätigkeit	-6.304	-5.884
Finanzierungstätigkeit	9.988	-306
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	358
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.719	-21
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	421	-325
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1	-1
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.315	-3.541
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.03.⁴	48.116	36.756
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	48.951	45.003
Bruttoliquidität	97.067	81.759
Kreditstand	-279.032	-252.053
Nettoliquidität am 31.03.⁵	-181.965	-170.294
nachrichtlich am 01.01.	-178.506	-169.122

1 Saldiert mit Zuschreibungen.

2 Im Wesentlichen Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.

3 Netto-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzern-Zwischenabschlusses zum 31. März 2026

Rechnungslegung nach IFRS Accounting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2025 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 31. März 2026 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.

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 2026 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 4,3 % (31. Dezember 2025: 4,2 %) verwendet.

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 2025 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2025 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ veröffentlicht. Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2025 ist auch im Internet unter www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar.

Wesentliche Ereignisse

EUROPCAR

Im Oktober 2025 erklärte die Attestor Limited, London/Großbritannien (Attestor) die Ausübung ihrer Put-Option in Bezug auf ihre Beteiligung an der Green Mobility Holding S.A., Strassen/Luxemburg (GMH), der Muttergesellschaft der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich (Europcar). Daraufhin unterzeichneten Volkswagen und Attestor im März 2026 einen Anteilskaufvertrag, wonach Volkswagen 27 % der Anteile an der GMH zu einem Kaufpreis von rund 1 Mrd. € im Jahr 2027 erwerben wird. Dadurch wird sich der Anteil von Volkswagen an der GMH auf 93 % erhöhen. Der Vollzug der Transaktion steht des Weiteren noch unter Vorbehalt der üblichen regulatorischen Genehmigungen.

NEUAUSRICHTUNG PRODUKTIONSSTRATEGIE NORDAMERIKA

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 hat die Marke Volkswagen Pkw eine Anpassung der Produktionsstrategie in der Region Nordamerika beschlossen. Im Rahmen der Neuausrichtung auf volumenstärkere, marktnachfrageorientierte Produkte wurde die Fertigung des ID.4 am Standort Chattanooga/USA seit Mitte April 2026 beendet. Daraus ergeben sich außerplanmäßige Abschreibungen von Sachanlagen sowie Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen in Höhe von 0,5 Mrd. €, die in den Kosten der Umsatzerlöse sowie dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst wurden.

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.

IFRS 5 - ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte des laufenden Geschäftsjahres

Im März 2026 haben die Aufsichtsräte der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche) und der Volkswagen AG die geplanten Veräußerungen der seitens Porsche und durch Tochtergesellschaften gehaltenen Anteile an der Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien, an der Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien und an der Bugatti International Holding S.à.r.l., Luxemburg, sowie weiterer mit den Beteiligungen in Zusammenhang stehender Vermögenswerte freigegeben. Im April 2026 kam es zum Abschluss eines entsprechenden Verkaufsvertrags. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Transaktion abhängig von den regulatorischen Freigaben innerhalb von zwölf Monaten abgeschlossen wird.

In der Folge waren zum 31. März 2026 Vermögenswerte in Höhe von 346 Mio. € gemäß IFRS 5 als Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte in einer separaten Zeile in der Bilanz auszuweisen. Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte wurden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2026

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	41.667	6.298	-	47.966	-	-5.856	42.109
Originalteile	4.116	1.707	-	5.823	-	-54	5.770
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	3.530	422	7.196	11.148	-	-1.167	9.981
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	2.651	254	-	2.905	-	-12	2.892
Power Engineering	-	-	-	-	1.202	-1	1.201
Motorräder	153	-	-	153	-	0	153
Vermiet- und Leasinggeschäft	294	352	5.862	6.507	0	-438	6.069
Zinsen und ähnliche Erträge	7	0	3.663	3.671	-	-156	3.515
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	202	2	-	204	-	10	214
Sonstige Umsatzerlöse	3.030	744	268	4.042	445	-734	3.753
	55.649	9.780	16.989	82.418	1.647	-8.408	75.657

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	43.974	6.909	-	50.883	-	-5.367	45.516
Originalteile	4.161	1.724	-	5.885	-	-50	5.835
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	3.535	417	6.596	10.548	-	-1.213	9.335
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	2.951	227	-	3.178	-	-22	3.156
Power Engineering	2	-	-	2	1.126	0	1.128
Motorräder	197	-	-	197	-	0	197
Vermiet- und Leasinggeschäft	239	355	5.428	6.022	1	-416	5.607
Zinsen und ähnliche Erträge	61	0	3.639	3.700	-	-183	3.517
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-166	-2	-	-168	-	5	-164
Sonstige Umsatzerlöse	2.584	697	240	3.521	551	-640	3.432
	57.538	10.326	15.903	83.767	1.678	-7.887	77.558

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 2.350 Mio. € (Vorjahr: 2.437 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die in den Kosten der Umsatzerlöse enthaltenen außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf 878 Mio. € (Vorjahr: 227 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen infolge der Einstellung der Produktion des Volkswagen ID.4 in den USA. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 betragen die erfolgswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten im Volkswagen Konzern 4.421 Mio. € (Vorjahr: 4.368 Mio. €).

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	
		2026	2025
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. €	1.564	2.186
Anteil von Minderheiten	Mio. €	121	204
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	153	151
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	1.290	1.831
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	752	1.070
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	538	760
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	2,55	3,63
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	2,61	3,69

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. MÄRZ 2026

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2026	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 31.03.2026
Immaterielle Vermögenswerte	91.474	2.728	-243	2.373	92.072
Sachanlagen	73.076	2.578	-93	3.092	72.656
Vermietete Vermögenswerte	82.486	9.257	4.343	3.270	84.130

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 beliefen sich die außerplanmäßigen Abschreibungen auf insgesamt 891 Mio. € (Vorjahr: 261 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen infolge der Einstellung der Produktion des Volkswagen ID.4 in den USA. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

6. Vorräte

Mio. €	31.03.2026	31.12.2025
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.942	8.362
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5.486	4.800
Fertige Erzeugnisse, Waren	36.844	31.924
Kurzfristiges Vermietvermögen	6.865	6.656
Geleistete Anzahlungen	4.283	4.268
Sicherungsgeschäfte Vorräte	21	33
	62.440	56.042

Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betragen 803 Mio. € (31. Dezember 2025: 828 Mio. €). Wesentliche Zuschreibungen waren nicht vorzunehmen.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	31.03.2026	31.12.2025
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	22.050	20.760
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	32.928	32.714
	54.979	53.473

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entfallen 17,4 Mrd. € (31. Dezember 2025: 16,0 Mrd. €) auf den Konzernbereich Automobile.

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2026 in Summe mit 375 Mio. € (Vorjahr: 458 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 den Porsche AG Konzern sowie die TRATON GROUP.

Im Februar 2026 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2014 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 12 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.750 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 24. März 2026 erfolgt.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2026	31.12.2025
Anleihen und Schuldverschreibungen	98.595	102.461
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	23.506	22.409
Einlagengeschäft	6.030	4.738
Leasingverbindlichkeiten	6.340	6.337
Übrige Finanzschulden	1.260	1.269
	135.732	137.214

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2026	31.12.2025
Anleihen und Schuldverschreibungen	49.419	46.779
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	13.719	14.607
Einlagengeschäft	77.827	63.609
Leasingverbindlichkeiten	1.288	1.320
Übrige Finanzschulden	1.047	1.174
	143.301	127.489

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 2025 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

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

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente, die nicht nach den Regelungen des Hedge Accounting bilanziert werden. Hierzu zählen im Wesentlichen Warentermingeschäfte, Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte, Optionen auf den Erwerb von Eigenkapitalinstrumenten 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 finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten 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. MÄRZ 2026

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET		ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ-POSTEN ZUM 31.03.2026
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte							
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	-	10.032	10.032
Sonstige Beteiligungen	3.647	-	-	-	-	3.030	6.677
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	11	55.308	56.749	-	-	46.575	101.894
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.319	7.700	7.885	-	2.523	-	11.542
Kurzfristige Vermögenswerte							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	22.050	22.050	-	-	-	22.050
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	5	45.828	45.828	-	-	24.440	70.274
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.002	13.917	13.917	2.186	-	-	19.105
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.467	2.848	2.848	-	-	-	31.315
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	48.116	48.116	-	-	-	48.116
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	62	-	-	-	-	284	346
Langfristige Schulden							
Finanzschulden	-	129.392	129.408	-	-	6.340	135.732
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.231	2.773	2.806	1.441	-	-	6.446
Kurzfristige Schulden							
Finanzschulden	-	142.012	142.012	-	-	1.288	143.301
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	34.487	34.487	-	-	-	34.487
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.234	12.257	12.257	1.027	-	-	14.517

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2025

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET		ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2025
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte							
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	-	9.996	9.996
Sonstige Beteiligungen	4.328	-	-	-	-	3.038	7.366
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1	54.637	55.998	-	-	46.592	101.230
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.387	7.514	7.837	-	2.791	-	11.692
Kurzfristige Vermögenswerte							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	20.760	20.760	-	-	-	20.760
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	45.755	45.755	-	-	24.257	70.026
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.346	14.569	14.569	-	2.243	-	20.158
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.118	1.404	1.404	-	-	-	29.522
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	38.801	38.801	-	-	-	38.801
Langfristige Schulden							
Finanzschulden	-	130.877	132.015	-	-	6.337	137.214
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.027	2.802	2.824	-	1.593	-	6.422
Kurzfristige Schulden							
Finanzschulden	-	126.169	126.169	-	-	1.320	127.489
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	30.490	30.490	-	-	-	30.490
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	953	11.493	11.493	-	1.197	-	13.643

In der Klasse „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ werden insbesondere Anteile an At Equity bewerteten Beteiligungen, Anteile an verbundenen nicht konsolidierten Gesellschaften sowie Leasingforderungen erfasst.

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 71,0 Mrd. € (Vorjahr: 70,8 Mrd. €) und einen Fair Value von 72,1 Mrd. € (Vorjahr: 72,1 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. €	31.03.2026	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	3.647	79	2.830	739
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	11	-	-	11
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.319	-	853	466
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	5	-	-	5
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.002	-	1.522	1.480
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.467	27.698	544	225
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	62	-	-	62
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.231	-	1.955	276
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.234	-	628	606

Mio. €	31.12.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	4.328	86	3.534	708
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.387	-	884	503
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	-	-	13
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.346	-	1.647	1.699
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.118	27.339	600	180
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.027	-	1.428	599
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	953	-	386	568

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.03.2026	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.523	-	2.309	215
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.186	-	2.186	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.441	-	1.381	61
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.027	-	1.027	-

Mio. €	31.12.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.791	-	2.504	287
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.243	-	2.243	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.593	-	1.519	74
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.197	-	1.197	-

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, die an einem öffentlichen Markt notiert sind und gehandelt werden. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven, Rohstoffpreise sowie Börsenkurse notierter Anteile verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle, Forderungen aus Kundenfinanzierung sowie Fahrzeugfinanzierungsprogramme und sonstige Beteiligungen 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	Zur Veräußerung gehaltene finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.2026	3.105	1.167	-
Währungsänderungen	16	11	-
Änderung Konsolidierungskreis	0	-	-
Gesamtergebnis	-199	126	-
erfolgswirksam	-229	126	-
erfolgsneutral	30	-	-
Zugänge (Zukäufe)	147	-	62
Realisierungen	-82	-422	-
Umgliederung in Stufe 2	-	-	-
Umgliederung Hedge Accounting	0	1	-
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-62	-	-
Stand am 31.03.2026	2.925	883	62
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-229	-126	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-9	-126	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-9	-126	-
Finanzergebnis	-220	-	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-222	-	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2025	2.607	977
Währungsänderungen	-34	-16
Änderung Konsolidierungskreis	0	-
Gesamtergebnis	517	23
erfolgswirksam	434	23
erfolgsneutral	83	-
Zugänge (Zukäufe)	11	-
Realisierungen	-128	-12
Umgliederung in Stufe 2	-	-
Umgliederung Hedge Accounting	-	-
Stand am 31.03.2025	2.972	971
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	434	-23
Sonstiges betriebliches Ergebnis	23	-23
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	23	-23
Finanzergebnis	411	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	411	-

ENTWICKLUNG DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen
Stand am 01.01.2026	287	74
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	7	-7
erfolgswirksam	1	0
erfolgsneutral	6	-7
Umgliederung nicht Hedge Accounting	0	-1
Umgliederung in Stufe 2	-79	-6
Stand am 31.03.2026	215	61

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen
Stand am 01.01.2025	74	152
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	37	-23
erfolgswirksam	1	1
erfolgsneutral	36	-25
Umgliederung nicht Hedge Accounting	-	-
Umgliederung in Stufe 2	-21	-29
Stand am 31.03.2025	90	100

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.

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 2026 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) und das Eigenkapital um 168 Mio. € (Vorjahr: 213 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

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 2026 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. März 2026 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 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 2026 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 441 Mio. € (Vorjahr: 434 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. März 2026 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 443 Mio. € (Vorjahr: 436 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. März 2026 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. März 2026 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 12 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs des zum Fair Value bewerteten Wandeldarlehens zum 31. März 2026 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 84 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs zum 31. März 2026 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 84 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2026 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 14 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2026 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 14 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. März 2026 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 46 Mio. € (Vorjahr: 47 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 46 Mio. € (Vorjahr: 47 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 9 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. €	31.03.2026	31.03.2025
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	48.116	36.756
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	-	-
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	48.116	36.756

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. QUARTAL	
	2026	2025
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.719	-21
Dividendenzahlungen	-174	-185
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	358
Aufnahmen von Anleihen	16.159	7.698
Tilgungen von Anleihen	-18.038	-11.224
Aufnahmen von Schuldverschreibungen ¹	18.711	3.752
Tilgungen von Schuldverschreibungen ¹	-19.360	-2.508
Veränderungen der übrigen Finanzschulden ¹	14.757	2.155
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-348	-331
	9.988	-306

1 Die Commercial Paper werden ab dem vierten Quartal des Geschäftsjahres 2025 unter „Aufnahmen/Tilgungen von Schuldverschreibungen“ ausgewiesen. Im Vergleichszeitraum erfolgte der Ausweis noch unter „Veränderungen der übrigen Finanzschulden“. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

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 drei berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, 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 Einkauf, 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 Einkauf, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt.

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

Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, werden unter „Sonstige operative Gesellschaften“ zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik.

Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion.

Die Kaufpreisallokation aus erworbenen Gesellschaften wird direkt den entsprechenden Segmenten zugeordnet. Das Segmentergebnis wird bei Volkswagen auf Basis des Operativen Ergebnisses bestimmt.

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

BERICHTSSEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2026

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	48.857	9.589	15.858	74.304	1.342	11	75.657
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	6.792	191	1.131	8.114	305	-8.418	-
Umsatzerlöse	55.649	9.780	16.989	82.418	1.647	-8.408	75.657
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.298	43	971	3.311	114	-963	2.463

BERICHTSSEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	51.592	9.979	14.624	76.195	1.352	12	77.558
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	5.945	347	1.280	7.572	327	-7.899	-
Umsatzerlöse	57.538	10.326	15.903	83.767	1.678	-7.887	77.558
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	1.610	641	1.051	3.302	77	-506	2.873

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. QUARTAL	
	2026	2025
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	3.311	3.302
Sonstige operative Gesellschaften	114	77
Konzernfinanzierung	-10	-11
Konsolidierung/Holdingfunktion	-953	-495
Operatives Ergebnis	2.463	2.873
Finanzergebnis	-228	236
Konzernergebnis vor Steuern	2.235	3.109

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Die Porsche Automobil Holding SE (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. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. QUARTAL		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. QUARTAL	
	2026	2025	2026	2025
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	1	0	0
Aufsichtsräte	0	1	0	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	258	463	465	666
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	2.729	3.387	283	492
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	122	99	679	660
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	2	1	1

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.03.2026	31.12.2025	31.03.2026	31.12.2025
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	0	0	0
Aufsichtsräte	0	0	78	92
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	2.076	1.974	2.270	2.252
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	17.524	19.046	5.208	5.363
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	491	456	912	1.083
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	3	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 14.011 Mio. € (31. Dezember 2025: 14.714 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.176 Mio. € (31. Dezember 2025: 3.957 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 1.201 Mio. € (31. Dezember 2025: 1.108 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 218 Mio. € (31. Dezember 2025: 181 Mio. €).

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 524 Mio. € (31. Dezember 2025: 561 Mio. €) wertberichtigt wurden. Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 14 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 74 Mio. € (31. Dezember 2025: 76 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 49 Mio. € (Vorjahr: 628 Mio. €) getätigt.

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

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

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit

Im Februar 2026 begann vor dem Landgericht München II die Hauptverhandlung in dem Strafverfahren gegen zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren.

2. Sonderprüfung

In dem Unterlassungsklageverfahren, das die Volkswagen AG gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag eingeleitet hatte, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat, verwarf das Oberlandesgericht Braunschweig im April 2026 die Berufung der Volkswagen AG gegen das klageabweisende Urteil des Landgerichts Braunschweig als unzulässig und begründete dies damit, dass die zunächst erfolgte Bestellung des Sonderprüfers durch die Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts aufgehoben worden sei, sodass gegenwärtig kein Rechtsschutzbedürfnis mehr bestehe. Das Gericht wies aber auch darauf hin, dass Volkswagen im Fall der erneuten Bestellung eines Sonderprüfers nicht gehindert ist, eine neue Unterlassungsklage zu erheben.

WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Im März 2026 stellte die koreanische Wettbewerbsbehörde das Verfahren ein, in dem unter anderem der Verdacht überprüft worden war, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Nach Auffassung der Behörde kann nicht davon ausgegangen werden, dass die untersuchten Verhaltensweisen Auswirkungen auf den koreanischen Markt gehabt haben.

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

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2026 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2025 keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Konzernabschluss 2025 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich zum 31. März 2026 keine wesentlichen Veränderungen.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2025 leicht um 1,3 Mrd. € erhöht und belaufen sich zum 31. März 2026 auf 42,1 Mrd. €.

18. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 31. März 2026 hat es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

Wolfsburg, 28. April 2026

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung, verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung, sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar 2026 bis 31. März 2026, die Bestandteile des unterjährigen Finanzberichts nach § 115 Abs. 7 i.V.m. Abs. 2 Nr. 1 und 2 und Abs. 3 und 4 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Hannover, 29. April 2026

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gaenslen
Wirtschaftsprüfer

Dr. Janze
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Hybridanleihe

Die von Volkswagen begebenen Hybridanleihen werden vollständig dem Eigenkapital zugerechnet. 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.

Plug-in-Hybrid

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

Gesamtrendite Aktie

Die Gesamtrendite (auch bekannt als Total Shareholder Return (TSR)) einer Aktie ist eine Kennzahl, die sowohl die Kursentwicklung als auch die Dividenden berücksichtigt. Unter der Annahme der Re-Investition der gezahlten Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der Ausschüttung wird der Kurswert am Ende des Betrachtungszeitraums mit dem Kurswert zu Beginn prozentual ins Verhältnis gesetzt.

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.

Investitionsquote

Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile ergibt sich aus der Addition der Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) mit der Sachinvestitionsquote und spiegelt deren Anteil an den Umsatzerlösen wider: Die 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 und Digitalisierung unseres Produktportfolios, dem Ausbau unserer Batteriekompetenz, der Entwicklung von Software und neuer Plattformen sowie dem Aufbau neuer Technologien. Die F&E-Quote spiegelt unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider. 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, Erweiterung Elektrifizierung und Digitalisierung der Produktpalette, für umweltfreundliche Aggregate sowie für die Anpassung der Produktionskapazitäten und Verbesserung der Fertigungsprozesse – ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

Netto-Cashflow

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

Nettoliquidität

Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile bildet den nicht durch Kreditstand finanzierten Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen ab.

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.

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
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon + 49 (0) 5361 9-0

Investor Relations

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
E-Mail: ir@volkswagen.de
Internet: www.volkswagen-group.com

Finanzkalender

- **18. Juni 2026**
Hauptversammlung der Volkswagen AG
- **24. Juli 2026**
Halbjahresfinanzbericht 2026
- **29. Oktober 2026**
Zwischenbericht Januar – September 2026

