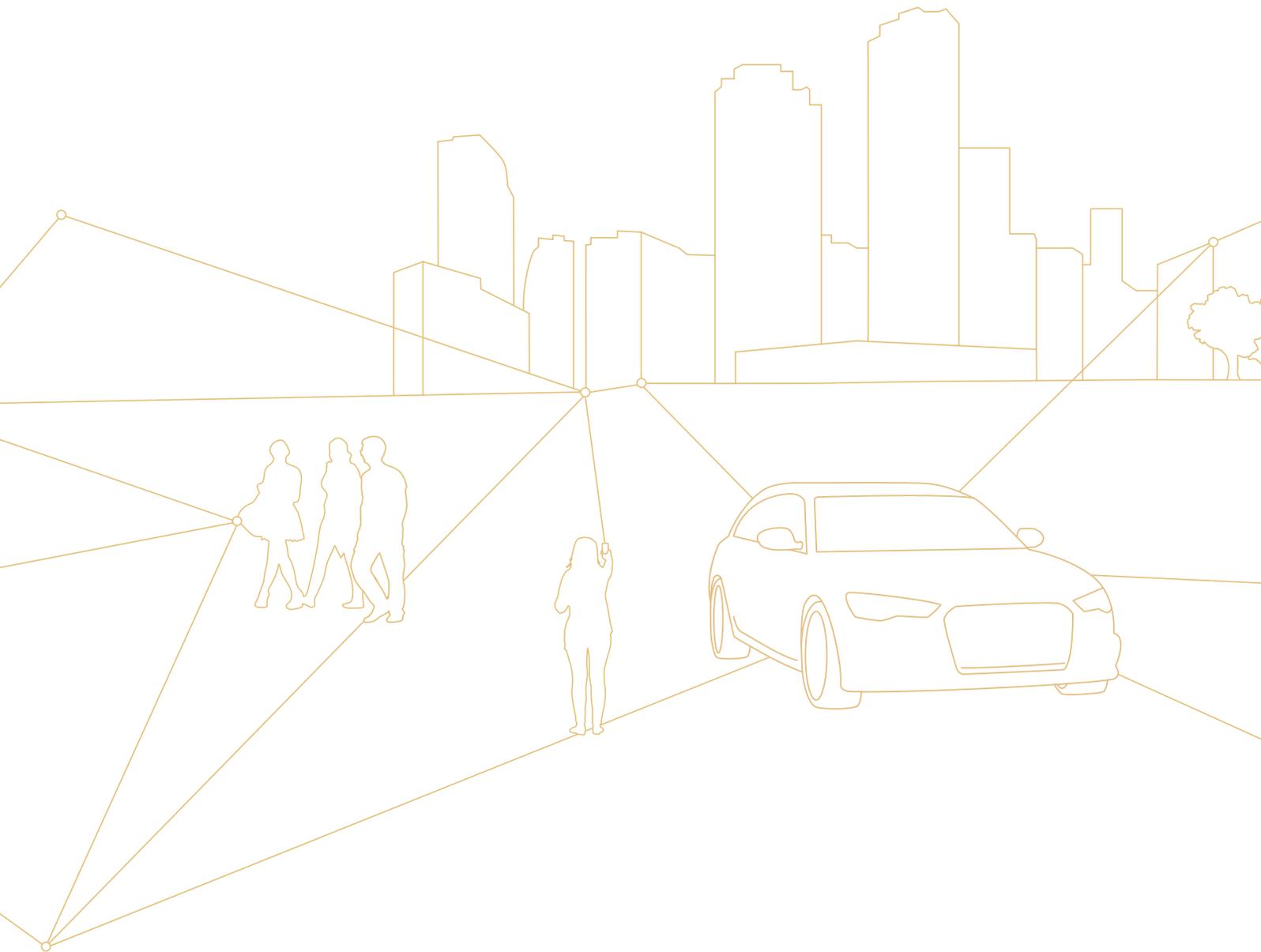


VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



Zwischenbericht

Januar – September

2016

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

Mengendaten ¹	3. QUARTAL			1. – 3. QUARTAL		
	2016	2015	%	2016	2015	%
Auslieferungen an Kunden (Tsd. Fahrzeuge)	2.493	2.392	+4,2	7.609	7.431	+2,4
davon: im Inland	307	303	+1,3	992	971	+2,1
im Ausland	2.186	2.089	+4,6	6.617	6.460	+2,4
Absatz (Tsd. Fahrzeuge)	2.454	2.350	+4,4	7.653	7.440	+2,9
davon: im Inland	281	300	-6,4	960	968	-0,9
im Ausland	2.173	2.050	+6,0	6.693	6.472	+3,4
Produktion (Tsd. Fahrzeuge)	2.377	2.125	+11,9	7.645	7.438	+2,8
davon: im Inland	623	634	-1,7	2.028	2.029	-0,0
im Ausland	1.754	1.491	+17,7	5.617	5.410	+3,8
Belegschaft (Tsd. am 30.09.2016/31.12.2015)				624,0	610,1	+2,3
davon: im Inland				282,1	278,7	+1,2
im Ausland				341,9	331,4	+3,2

Finanzdaten nach IFRS in Mio. €	3. QUARTAL			1. – 3. QUARTAL		
	2016	2015	%	2016	2015	%
Umsatzerlöse	51.997	51.487	+1,0	159.932	160.263	-0,2
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	3.750	3.206	+17,0	11.267	10.197	+10,5
in % vom Umsatz	7,2	6,2		7,0	6,4	
Sondereinflüsse	-442	-6.685	-93,4	-2.620	-6.855	-61,8
Operatives Ergebnis	3.308	-3.479	x	8.647	3.342	x
in % vom Umsatz	6,4	-6,8		5,4	2,1	
Ergebnis vor Steuern	3.348	-2.522	x	8.159	5.142	+58,7
in % vom Umsatz	6,4	-4,9		5,1	3,2	
Ergebnis nach Steuern	2.337	-1.673	x	5.915	3.990	+48,2
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	2.277	-1.731	x	5.738	3.827	+49,9
Cash-flow laufendes Geschäft ²	5.268	4.922	+7,0	10.379	12.369	-16,1
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	4.992	600	x	10.142	7.593	+33,6
Konzernbereich Automobile ³						
EBITDA ⁴	6.035	-390	x	17.009	11.470	+48,3
Cash-flow laufendes Geschäft ²	7.262	7.629	-4,8	16.998	18.455	-7,9
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ⁵	4.893	507	x	9.495	7.220	+31,5
davon: Sachinvestitionen	3.288	2.688	+22,3	7.803	7.340	+6,3
in % vom Umsatz	7,4	6,1		5,7	5,3	
Entwicklungskosten (aktiviert) ⁶	1.640	1.122	+46,2	4.222	3.292	+28,2
in % vom Umsatz	3,7	2,5		3,1	2,4	
Netto-Cash-flow ²	2.369	7.122	-66,7	7.504	11.235	-33,2
Netto-Liquidität am 30.09.				31.115	27.755	+12,1

1 Mengendaten inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Die Auslieferungen von 2015 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

2 Das Vorjahr wurde angepasst.

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

4 Operatives Ergebnis (3. Quartal 2.679 (-3.974) Mio. €, Januar bis September 6.841 (1.726) Mio. €) zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung (3. Quartal 3.356 (3.584) Mio. €, Januar bis September 10.168 (9.743) Mio. €).

5 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 3. Quartal 4.850 (3.573) Mio. €, Januar bis September 11.788 (10.246) Mio. €.

6 Siehe Tabelle Seite 40.

Alle Zahlen im Bericht sind jeweils für sich gerundet; dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Wesentliche Fakten

- › Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns steigen um 2,4% auf 7,6 Mio. Fahrzeuge; Wachstum insbesondere in West- und Zentraleuropa sowie Asien-Pazifik – Südamerika und Osteuropa weiter rückläufig
- › Umsatzerlöse des Konzerns mit 159,9 (160,3) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres
- › Operatives Ergebnis übertrifft mit 8,6 Mrd. € den Vorjahreswert um 5,3 Mrd. €; negative Sondereinflüsse von insgesamt 2,6 (6,9) Mrd. €, insbesondere aus Rechtsrisiken
- › Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen steigt um 1,1 Mrd. € auf 11,3 Mrd. €
- › Ergebnis vor Steuern liegt mit 8,2 (5,1) Mrd. € über dem Vergleichswert des Vorjahres: geringere Belastungen aus Sondereinflüssen, im Finanzergebnis negative Bewertungseffekte und gesunkene At-Equity-Erträge der chinesischen Joint-Ventures
- › Netto-Cash-flow des Automobilbereichs mit 7,5 Mrd. € um 3,7 Mrd. € niedriger als ein Jahr zuvor; Sachinvestitionsquote beträgt 5,7 (5,3)%
- › Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile mit 31,1 Mrd. € auf robustem Niveau
- › Begeisternde Produktneuheiten des Konzerns:
 - Volkswagen Pkw läutet auf dem Pariser Automobilsalon mit der Weltpremiere der visionären Studie I.D. eine neue Ära von Elektroautos ein
 - Audi zeigt in Paris die neue Generation seines Topseller-SUVs Q5 sowie den neuen A5 Sportback
 - ŠKODA zieht mit dem kraftvollen Kodiaq das Interesse der Messebesucher auf sich
 - Bei SEAT geht der robuste Ateca X-Perience an den Start
 - Porsche präsentiert die zweite Generation des Panamera und zeigt erstmals den Panamera 4 E-Hybrid
 - Lamborghini beeindruckt mit dem offenen Supersportler Centenario Roadster
 - Volkswagen Nutzfahrzeuge feiert auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover die Messepremiere des neuen Crafter
 - Scania stellt in Hannover neue effiziente Lkw-Generation vor
 - MAN präsentiert auf der IAA Nutzfahrzeuge die neue TGX PerformanceLine Edition

Wichtige Ereignisse

MESSEN UND VERANSTALTUNGEN

Auch im dritten Quartal 2016 stellte der Volkswagen Konzern auf Messen und Veranstaltungen begeisternde neue Modelle und Technologien vor.

Mondial de l'Automobile in Paris

Auf dem Pariser Automobilsalon 2016 war die Weltpremiere der visionären Studie I.D. das Highlight der Marke Volkswagen Pkw. Das Showcar steht für eine neue Ära von Elektroautos und für ein neues automobiles Zeitalter: Elektrisch, vernetzt und autonom fahrend. Angetrieben von einem 125 kW (170 PS) starken Elektromotor besitzt das Zero-Emission-Vehicle eine Reichweite von bis zu 600 km. Obwohl etwas kürzer als ein Golf bietet der I.D. im Inneren das Raumgefühl eines Passat. Möglich wird dies durch die neue Architektur des Antriebs mit einem Elektromotor an der Hinterachse und einer Hochvoltbatterie im Fahrzeugboden. Ab 2025 soll der I.D. mit Hilfe des „I.D. Pilot“ vollautomatisiert fahren. Aktiviert wird die Funktion durch das Berühren des Logos im Lenkrad, welches daraufhin in die Instrumententafel eintaucht und dem Fahrer ein völlig neues Raumempfinden vermittelt. Das Öffnen und Starten des Fahrzeugs erfolgt über den Digital Key mit Hilfe des Smartphones. Der I.D. wird als erster Volkswagen auf Basis des neuen Modularen Elektrifizierungsbaukastens (MEB) auf den Markt kommen und soll neben den Bestsellern Polo, Golf, Tiguan und Passat das Spektrum der Volumenmodelle der Marke erweitern. Darüber hinaus gab die Marke Volkswagen Pkw in Paris einen Vorgeschmack auf den neuen e-Golf, der neben der verbesserten, emissionsfreien Reichweite von 300 km auch ein neues Infotainment-System bietet. Abgerundet wurde der Messeauftritt vom Tiguan R-Line im sportlichen Look.

Audi feierte in Paris die Weltpremiere des neuen Audi Q5. Dank innovativer Motoren, eines reduzierten Gewichts und der besten Aerodynamik im Wettbewerb kann der SUV im Vergleich zum Vorgänger bei Effizienz und Dynamik zulegen. Auch sein neuer quattro-Antrieb mit ultra-Technologie trägt dazu bei: Er koppelt den Hinterachsantrieb immer dann ab, wenn er nicht gebraucht wird, und schaltet ihn bei Bedarf wieder zu. Neue Maßstäbe setzt der Q5 auch in puncto Komfort und Praktikabilität. Kunden können zwischen verschiedenen Fahrwerksoptionen bis hin zu einer Luftfederung wählen. Der Innenraum überzeugt mit hochwertigen Materialien, hervorragender Verarbeitung und einem gesteigerten Platzangebot. Mit Audi connect ist der Q5 optimal vernetzt und holt viele nützliche Dienste an Bord, die Fahrer und Passagiere über das Audi virtual cockpit, das MMI-Mitteldisplay oder das Rear Seat Entertainment erleben können. Eine breite Auswahl an Fahrerassistenzsystemen – von der Ausstiegswarnung über den Prädiktiven Effizienzassistenten, der die Daten des Navigationssystems nutzt, um den Fahrer auf eine Geschwindigkeitsreduzierung hinzuweisen, bis hin zum Abbiege- oder Stauassistent – runden das Fahrzeugkonzept ab. Darüber hinaus zog der neue Audi A5 Sportback mit seinem markanten Design die Blicke der Messebesucher auf sich. An der Front dominieren ein flacher und breiter Single-

frame-Kühlergrill sowie die langgezogene Motorhaube. Die Seitenansicht ist von einer charakteristischen Schulterlinie geprägt. Im Innenraum sind nahezu alle Maße im Vergleich zum Vorgänger gewachsen. Der Kofferraum fasst nunmehr 480 l. Die zwei TFSI- und drei TDI-Motoren bringen zwischen 140 kW (190 PS) und 210 kW (286 PS) Leistung auf die Straße. Beim Audi S5 Sportback sorgt ein 3.0 l TFSI-Motor mit 260 kW (354 PS) und serienmäßigem quattro-Antrieb für dynamischen Vortrieb. Komplettiert wurde der Messeauftritt von Audi mit der Vorstellung der sportlichen RS 3 Limousine mit 294 kW (400 PS) und dem SQ7 TDI, dem Top-Modell der Q7-Baureihe.

ŠKODA zeigte in Paris erstmals den neuen Kodiaq einer breiten Öffentlichkeit. Der selbstbewusste und kraftvolle SUV vereint alle Qualitäten, für die die Marke ŠKODA steht: ein außergewöhnliches Raumangebot, charakterstarkes Design, viele praktische „Simply Clever“-Features und ein herausragendes Preis-Leistungs-Verhältnis. Das Design des Kodiaq, mit dem die Marke ihre neue Formensprache ins SUV-Segment überträgt, spiegelt seinen vielseitigen Charakter wider. Es zeichnet sich aus durch ein markantes Zusammenspiel von eleganter Linienführung, sportlichen Konturen und robustem Auftritt. Der Kodiaq hat mit 2.791 mm den größten Radstand im Wettbewerb und bewegt sich mit großzügigen Innenraumdimensionen am oberen Ende seines Segments. Darüber hinaus bietet er den größten Kofferraum seiner Klasse. Die drei verfügbaren TSI- und zwei TDI-Motoren decken ein Leistungsspektrum von 92 kW (125 PS) bis 140 kW (190 PS) ab. Die modernen und effizienten Aggregate besitzen Turboaufladung und Direkteinspritzung, erfüllen die Abgasnorm Euro 6 und sind mit Start-Stopp-Automatik, Bremsenergieerückgewinnung sowie einem effizienzsteigernden Thermo-Management ausgerüstet. ŠKODA schickt seinen SUV mit einer breiten Palette an Fahrerassistenzsystemen an den Start; viele von ihnen sind bisher nur aus oberen Fahrzeugklassen bekannt. Zudem wird der Kodiaq als erster ŠKODA ständig online sein – dank innovativer Technologien in den Bereichen Infotainment und Konnektivität.

Im Mittelpunkt des Messeauftritts von SEAT stand der Ateca X-Perience, mit dem die spanische Marke den abenteuerlustigen Charakter seiner neuen Baureihe unter Beweis stellte. Das äußere Erscheinungsbild wird von einer verchromten Dachreeling, einem auffälligen Heckspoiler und an der Heckstoßstange montierten Schmutzfängern geprägt. Ein Frontdiffusor, profilstarke Reifen auf exklusiv designten 18-Zoll-Felgen, schwarze Radlaufblenden und markante Trittbretter runden das robuste Exterieur ab. Der Ateca X-Perience verwendet ein 4Drive-Antriebssystem, der 140 kW (190 PS) starke 2.0 l TDI-Motor ist mit einem 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe mit Wippenschaltung verbunden. Die Palette der Assistenzsysteme umfasst unter anderem Adaptive Cruise Control (ACC), den Front Assist mit Notbremsfunktion, eine 360-Grad-Kamera mit Vogelperspektive und den Parkassistenten für Parallel- oder Schrägparken. Zum hochmodernen Infotainment-System gehören Funktionen wie Easy Connect, die SEAT Full Link Verbindung, ein 8-Zoll-Bildschirm und die Connectivity Box, die

dem Fahrer das kabellose Laden seines Smartphones ermöglicht. Neben dem Ateca X-Perience war der überarbeitete SEAT Mii in Paris zu sehen.

Porsche präsentierte auf dem Automobilsalon die neue Generation des Panamera. Er verbindet mehr denn je die Performance eines Sportwagens mit dem Komfort einer Luxuslimousine. Die Designsprache schlägt eine Brücke zum Porsche 911 durch eine noch dynamischere Linienführung und spezifische Designelemente der Sportwagen-Ikone. Die neuen Biturbo-Motoren sind leistungsstärker und dank neuem 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe bis zu 16% sparsamer als beim Vorgänger. Zahlreiche neue Assistenzsysteme steigern den Fahrkomfort und die Sicherheit. Im neuen Panamera zeigt Porsche zudem ein zukunftsweisendes Anzeige- und Bedienkonzept: Das neue Porsche Advanced Cockpit mit Smartphone-ähnlichen Oberflächen und konfigurierbaren LED-Bildschirmen überzeugt durch intuitive Funktionalität. Das Porsche Communication Management umfasst ein völlig neues Spektrum an Konnektivität durch intelligente digitale Funktionen und Online-Dienste. In einer Weltpremiere stellte Porsche zudem den Panamera 4 E-Hybrid vor, der für nachhaltige Mobilität ohne Abstriche bei der Performance steht: Das Fahrzeug hat eine Systemleistung von 340 kW (462 PS) und verbraucht 2,5 l auf 100 km im Neuen Europäischen Fahrzyklus für Plug-in-Hybridmodelle; das entspricht einem CO₂-Ausstoß von 56 g/km. Der Allrad-Panamera erreicht eine Spitzengeschwindigkeit von 278 km/h. Ohne Verzögerung stehen aus dem Stand 700 Nm Systemdrehmoment zur Verfügung. Nach 4,6 Sekunden lässt der Panamera 4 E-Hybrid die Marke von 100 km/h hinter sich.

Nach dem Anfang des Jahres präsentierten Centenario Coupé zeigte Lamborghini in Paris den offenen Centenario Roadster. Der futuristische Supersportwagen, der auf 20 Exemplare limitiert ist, wird wie das Coupé von einem V12-Saugmotor mit 566 kW (770 PS) angetrieben und besitzt eine Hinterachslenkung, eine Karosserie aus Carbonfaser sowie ein modernes Infotainment-System.

IAA Nutzfahrzeuge in Hannover

Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover die Messepremiere des neuen Crafter. Das Fahrzeug wurde auf Basis konkreter Kundenwünsche von Grund auf neu entwickelt: Mit bis zu 5,5 t zulässigem Gesamtgewicht, einem Ladevolumen bis 18,4 m³ und einer Vielzahl von Antrieben und Derivaten bietet er kundengerechte Funktionalität und alltagstaugliche Lösungen für individuelle Transportaufgaben aus allen Nutzungsbereichen. Der Crafter ist in vier Grundmodellen, drei Längen und drei Höhen erhältlich. Sein neu entwickelter 2.0 l TDI-Motor ist in vier Leistungsstufen als Front-, Heck- oder mit dem Allradantrieb 4MOTION erhältlich und kann mit Schalt- oder Automatikgetriebe kombiniert werden. Bei den Fahrerassistenzsystemen setzt der Crafter neue Maßstäbe in seiner Klasse: Aktive Fahrerassistenzsysteme wie ESP mit Spannstablisierung, automatische Distanzregelung ACC, Multikollisionsbremse und Anhängerrangierassistent sorgen in Kombination mit passiven Sicherheitssystemen wie Rückfahrkamera, Parkdistanzkontrolle und Absparkassistent für optimalen Insassenschutz. Ein weiteres Highlight war die Weltpremiere der Studie e-Crafter. Der erste rein elektrisch angetriebene Crafter ist mit einer Reichweite von über 200 km eine seriennahe Lösung für den emissionsfreien innerstädtischen

Lieferverkehr. Bereits 2017 sollen die ersten Fahrzeuge im Einsatz sein. Der neue Crafter wird in einem eigens dafür neu errichteten Werk in Wrzesnia, Polen, produziert. Auch der Caddy Edition 35 feierte auf der IAA Nutzfahrzeuge als Kastenwagen und als Familien-Van seine Weltpremiere. Das Sondermodell zum 35-jährigen Bestehen des Caddy spricht Selbstständige und junge Familien an, die neben den funktionalen Vorzügen des Modells auch Wert auf Styling und eine gewisse Sportlichkeit legen. Zudem feierten in Hannover die neue Generation des robusten Sondermodells Amarok Canyon und die Ausstattungsvariante Amarok Comfortline mit den neuen V6-Motoren ihre Weltpremiere.

Bei Scania stand die neue Lkw-Generation im Mittelpunkt des Messeauftritts. Sie kommt mit einem um bis zu 5% reduzierten Kraftstoffverbrauch aus, erhöht damit die Kundenprofitabilität und reduziert die CO₂-Emissionen. Das von eigenen Designern entwickelte Fahrerhaus besitzt eine futuristische Formensprache und vermittelt die für Scania typische Souveränität. Nach Einführung aller Varianten werden 24 verschiedene Fahrerhausmodelle zur Auswahl stehen, die auf einem modularen Baukastensystem basieren. So kann für jeden Kunden eine optimale und nachhaltige Lösung angeboten werden – unabhängig davon, ob der Schwerpunkt auf Innenraum, Kraftstoffverbrauch, maximalem Komfort oder größter Ladekapazität liegt. Die neue Fahrerhausgeneration kann mit Seitenairbags ausgestattet werden, die in das Dach integriert sind – ein absolutes Novum im Lkw-Bereich. Im Busabschnitt des Messestands waren der Scania Citywide LE, ein für den inner- und außerstädtischen sowie für den Überlandverkehr konzipierter Hybridbus, und der Scania Interlink LD mit Gasmotor, der erste komplett gasbetriebene Bus für das Überlandsegment, zu sehen. Neben Fahrzeugen stellte Scania in Hannover seine bewährten Dienstleistungen wie Werkstattservices und Fahrtraining sowie weitere innovative Services vor. Neu im Portfolio ist die Scania Wartung mit flexiblen Plänen: Ein vernetzter Service, bei dem die Wartung exakt an die tatsächliche Nutzung des Fahrzeugs angepasst wird und somit zu einer höheren Zuverlässigkeit und Fahrzeugverfügbarkeit führt. Daneben informierte Scania die Messebesucher über den aktuellen Stand der Elektrifizierung der Antriebe, des autonomen Fahrens und des vernetzten Kolonnenfahrens – des sogenannten Platooning.

MAN präsentierte auf der IAA Nutzfahrzeuge seine Palette optimierter Motoren, die für einen deutlich verbesserten Kraftstoffverbrauch bei gesteigerter Leistungsfähigkeit und Fahrdynamik sowie für eine gewohnt hohe Zuverlässigkeit sorgen. Die neue Generation des D38-Motors bietet bis zu 471 kW (640 PS) und erreicht sein bis zu 3000 Nm hohes Drehmoment schon bei niedrigen Drehzahlen. In der TGX-Baureihe ist der Motor mit der Euro-6-Topmotorisierung in der auf 100 Fahrzeuge limitierten Sonderauflage MAN PerformanceLine Edition erhältlich. Sie bündelt zahlreiche Sonderausstattungen im Fahrerhaus und im Außen-design zu einem exklusiven Premiumfahrzeug. Für Flottenanwendungen optimiert, bietet der neue D26 ein Leistungsspektrum von 309 bis 368 kW (420 bis 500 PS) bei gleichzeitig niedrigem Eigengewicht und geringem Kraftstoffverbrauch. In Verbindung mit den neuen Versionen des MAN TipMatic-Getriebes mit individuell auf den Einsatz abgestimmten Fahrprogrammen verfügen die MAN-Baureihen über hocheffiziente und umweltschonende Antriebsstränge. Zudem stellte MAN die Neuaufgabe des Konzepts Efficient-

Line vor, das alle technischen und aerodynamischen Kraftstoffsparmassnahmen in einem Lkw vereint. Eine Weltpremiere im Busbereich feierte der NEOPLAN Tourliner als neues Einstiegsmodell im Segment der Premiumreisebusse. Die flexiblen Einsatzmöglichkeiten, die zahlreichen Assistenzsysteme und die hervorragende Effizienz machen den neuen NEOPLAN Tourliner zum echten Allrounder. Auch er profitiert von verbesserten Motor- und Getriebefunktionen, welche im Rahmen eines optimierten Antriebsstrangs mehr Drehmoment und höhere Leistung bei gleichzeitig geringerem Verbrauch bieten. Mit der Weltpremiere des neuen MAN TGE betritt die Münchner Traditionsmarke erstmals die Welt der Transporter. Das leichte Nutzfahrzeug belegt in der Modellpalette das klassische Segment zwischen 3,0 und 5,5 t zulässigem Gesamtgewicht und ist fortan bei MAN die erste Lösung für leichtere Aufgaben, die das tägliche Arbeitsleben rund um Transport und Beförderung stellt. Als weiteren IAA-Schwerpunkt rückte MAN neue Ansätze zur Vernetzung der Transportwelt in den Vordergrund und gab einen Ausblick auf kommende neue, digitale Dienstleistungen und Angebote, mit denen Kunden ihre Logistikprozesse optimieren können und Warenströme durch intelligente Vernetzung effizienter gesteuert werden können. Neue Konzepte zur Elektromobilität, zum Beispiel ein vollelektrischer MAN Lion's City Gelenkbus als modulares Konzeptfahrzeug oder eine TGS Sattelzugmaschine mit Elektroantrieb für Einsätze in der innerstädtischen Nachtbelieferung, rundeten den Messeauftritt von MAN ab.

Neben den Fahrzeugen der drei Marken stellte Volkswagen Truck & Bus mit der cloud-basierten Plattform RIO ein System für die komplette Transportbranche vor – vom Versender über die Spedition bis hin zum Empfänger. RIO verbindet unterschiedlichste Datenquellen, analysiert sie und liefert konkrete Handlungsempfehlungen, um Transport- und Umschlagprozesse zu optimieren und damit die Effizienz und Transparenz des gesamten Transportsystems zu steigern.

AUSZEICHNUNGEN

Der Volkswagen Tiguan und das Showcar BUDD-e wurden im Juli 2016 beim internationalen Designwettbewerb Automotive Brand Contest 2016 mit der „Best of Best“-Auszeichnung gekürt. Der neue Tiguan überzeugte vor allem mit seiner Eigenständigkeit, Sportlichkeit, Unverwechselbarkeit sowie Qualität und erhielt den Titel in der Kategorie Exterieur Volume Brand. Der BUDD-e wurde in der Kategorie Concepts ausgezeichnet. Die Jury hob insbesondere das ikonenhafte Design und das Konzept der innovativen zukünftigen Mobilität hervor. Audi wurde beim Automotive Brand Contest für seine hochwertigen und innovativen Visualisierungen technischer Abläufe und komplexer Technologien in der Kategorie Corporate Publishing prämiert. Überzeugt hatte die Jury das Gesamtkonzept aus technischen Animationen und Illustrationen, welches die detailgetreue Integration echter Konstruktionsdaten und Funktionsweisen einzelner Systeme beinhaltet und dem Betrachter präzise Einblicke in die jeweilige Technik gewährt.

Eine weitere Auszeichnung erhielt das vollelektronische Showcar BUDD-e im August 2016 bei den North American Concept Vehicle of the Year Awards in Plymouth, USA. Das zukunftsweisende Fahrzeug siegte in der Kategorie Leichtes Nutzfahrzeugkonzept (Concept Truck) und überzeugte die Jury in den Bereichen Design, Stil, Materialien, Technologie und Marktfähigkeit. Neben der großen Reichweite von 533 km konnte der BUDD-e zudem mit seiner Sprach-, Berührungs- und Gestensteuerung sowie der innovativen Informationsdarstellung auf großformatigen Displays punkten.

Im Juli 2016 wurde der Audi Q7 3.0 TDI quattro vom Fachmagazin AUTO TEST zum Gesamtsieger 2016 erklärt. Gekürt wurde der Premium-SUV für seine innovative Technik in den Bereichen Leichtbau, Antrieb, Fahrwerk, Bedienung und Anzeigekonzept. Darüber hinaus überzeugte das Fahrzeug mit vielfältigen Neuerungen im Innenraum, dem effizienten V6-Aggregat, dem adaptiven Fahrwerk und einer Vielzahl an neuen Assistenzsystemen. In der oberen Mittelklasse wurde der Audi A6 Avant 2.0 TDI für seinen effizienten Antrieb, den geringen Kraftstoffverbrauch und seine Zuverlässigkeit mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis prämiert.

Audi connect wurde im August 2016 von der Computer Bild im Rahmen des Wettbewerbs Goldener Computer in der Kategorie connected car als bestes Connectivity-Angebot in der Automobilbranche geehrt. Audi connect umfasst Technologien und Anwendungen im Bereich der Bediensysteme und Fahrzeugvernetzung. Ein Musterbeispiel ist der Audi A4 mit seiner fest integrierten SIM-Karte für die Nutzung der connect-Dienste sowie dem innovativen Audi virtual cockpit.

Bei ausführlichen Tests der Auto Bild mit rund 1.200 Fahrzeugen konnte Audi mit zahlreichen Modellen überzeugen. Im September 2016 wurden jeweils die besten zehn Modelle in zehn Disziplinen gekürt. Allein innerhalb der Kategorien Beschleunigung, Geräusch, Bremsen und Elastizität/Zwischenspurt befanden sich 17 Audi-Modelle unter den Platzierten. Der Audi R8 V10 plus ging in den Disziplinen Beschleunigung und Elastizität/Zwischenspurt als Sieger hervor. In der Kategorie Geräusch fanden sich sechs Audi-Modelle unter den Top Ten wieder.

Im selben Monat wurde der neue Crafter im Rahmen der IAA Nutzfahrzeuge durch eine Jury von Nutzfahrzeugjournalisten aus 24 europäischen Ländern für seine Wirtschaftlichkeit, Funktionalität und Alltagstauglichkeit zum International Van of the Year 2017 ausgezeichnet. Der Crafter wurde nach konkreten Kundenwünschen konzipiert, komplett eigenständig entwickelt und verfügt über zahlreiche Innovationen sowie umfangreiche Assistenzsysteme.

Der Volkswagen Multivan wurde ebenfalls im September 2016 von den Lesern der Zeitschriften ELTERN und AUTO Straßenverkehr zum fünften Mal in sechs Jahren zum beliebtesten Familienauto in der Preisklasse 25 bis 30 Tsd. € gekürt. Ausschlaggebend für die Wahl waren insbesondere das Raumangebot, die Sicherheit und das Preis-Leistungs-Verhältnis.

JUBILÄEN

Volkswagen blickt 2016 auf 50 Jahre erfolgreichen Motorsport zurück. Anlässlich dieses Jubiläums wurde im September eine Sonderausstellung im DRIVE. Volkswagen Group Forum in Berlin eröffnet. Die dort gezeigten Exponate reichen von einem Formel-V-Monoposto aus den sechziger Jahren, mit dem die Motorsport-Historie von Volkswagen begann, über den Race Touareg 3 – das Siegerauto der Rallye Dakar 2011 – bis hin zum Polo R WRC, der Volkswagen 2013 erstmals den Fahrer- und Konstrukteurstitel der FIA Rallye-Weltmeisterschaft bescherte.

Am 31. August 2016 feierte Volkswagen 65 Jahre Fahrzeugfertigung in Südafrika. Im Jahr 1951 lief im Werk Uitenhage, das heute zur Volkswagen Group South Africa gehört, der erste Volkswagen Käfer vom Band. Aktuell werden in Uitenhage täglich 600 Autos für den lokalen und internationalen Markt produziert, in den vergangenen 65 Jahren wurden in dem Werk rund 3,4 Millionen Fahrzeuge gebaut.

Das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd. feierte im September 2016 sein 25-jähriges Jubiläum. Es wurde 1991 von der Volkswagen AG und der First Automotive Works Co., Ltd. gegründet und startete mit nur einem Modell, dem Jetta. Seit 1995 hält Audi einen 10-prozentigen Anteil am Joint Venture FAW-Volkswagen. Die erste Zusammenarbeit der AUDI AG und FAW startete 1988 mit der Lizenzfertigung des Audi 100. Heute werden jeweils sechs Audi und Volkswagen Modelle im Joint-Venture FAW-Volkswagen gefertigt. Während anfangs lediglich 10.000 Fahrzeuge pro Jahr verkauft wurden, hat das Unternehmen im vergangenen Jahr 1,7 Mio. Autos abgesetzt.

KOOPERATIONEN UND BETEILIGUNGEN

Die Volkswagen Truck & Bus GmbH ist im September 2016 eine weitreichende Allianz mit dem US-amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Navistar International Cooperation (Navistar) eingegangen. Diese umfasst Rahmenverträge für eine strategische Technologie- und Belieferungskoooperation sowie ein Joint Venture, mit dem gemeinsame Potenziale im globalen Einkauf gehoben werden sollen. Volkswagen Truck & Bus wird darüber hinaus über eine Kapitalerhöhung einen Aktienanteil von 16,6% an Navistar erwerben. Navistar ist eine Holding, deren Tochtergesellschaften Lkw, Reise-, Linien- und Schulbusse, Dieselmotoren sowie Ersatzteile produzieren. Der Schwerpunkt innerhalb der Kooperation wird auf der Entwicklung von gemeinsamen Antriebssystemen liegen, aber auch andere Bereiche der Nutzfahrzeugentwicklung sowie den Einkauf umfassen. Ziel ist es, zusammen neue Synergien zu schaffen und von den Zyklen der Branche unabhängiger zu werden. Der Vollzug der Transaktion und somit die Implementierung der strategischen Allianz unterliegt bestimmten Genehmigungen durch die Regulierungsbehörden sowie anderen üblichen Vollzugsbedingungen. Der Aktienerwerb durch Volkswagen Truck & Bus ist außerdem an die Finalisierung der Vereinbarung bezüglich des Einkaufs-Joint Venture und den Abschluss des ersten Vertrages innerhalb der Technologie- und Belieferungskoooperation geknüpft und wird für Ende 2016 oder Anfang 2017 erwartet.

Im selben Monat hat der Volkswagen Konzern eine Grundsatzvereinbarung mit dem chinesischen Automobilhersteller Jianghuai Automobile Co., Ltd. (JAC) unterschrieben. Ziel ist eine langfristige Partnerschaft und die gemeinsame Entwicklung innovativer batteriebetriebener Elektrofahrzeuge. Die Zusammenarbeit soll Forschung und Entwicklung, Produktion und Vertrieb sowie außerdem Mobilitätsdienstleistungen umfassen.

Der Volkswagen Konzern hat sich mit der Hansestadt Hamburg auf eine dreijährige strategische Mobilitätspartnerschaft geeinigt. Im Rahmen dieses Projekts soll sich Hamburg zu einer Modellstadt für zukünftige, nachhaltige und integrierte Mobilität entwickeln. Die Schwerpunkte der Partnerschaft sind urbane Mobilitätskonzepte und Intermodalität, Verkehrssteuerung und -management, autonomes Fahren und Parken, innovative Fahrzeugkonzepte und alternative Technologien sowie Luftreinhaltung. Intelligente Mobilitätslösungen nach Maß sollen den individuellen Personentransport und den Güterverkehr nachhaltig verbessern. Der Einsatz von Informations- und Kommunikationstechnik sowie innovativen Technologien im Verkehrsbereich, die Erhöhung der Verkehrssicherheit, die Verlässlichkeit und die Effizienz im Verkehr sowie die Senkung verkehrsbedingter Emissionen sollen gefördert werden.

Audi und das Joint Venture FAW-Volkswagen haben am 11. September 2016 gemeinsam mit den Technologieunternehmen Alibaba, Baidu und Tencent Absichtserklärungen unterzeichnet. Arbeitsschwerpunkte der Partnerschaft liegen auf den Gebieten Datenanalyse, fahrzeugbezogene Internet-Plattform und intelligente Mobilitätslösungen für Städte.

Volkswagen hat im September 2016 mit drei Experten aus Israel ein neues Unternehmen für Cybersicherheit im Automobilbereich gegründet. Das neue Unternehmen CYMOTIVE Technologies mit Sitz in Herzliya, Israel, und Wolfsburg richtet seine Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten auf die nächste Generation von vernetzten Automobilen und mobilen Diensten. Potenzielle Schwachstellen im Bereich des intelligenten, autonomen Fahrens sollen präventiv beseitigt und das Risiko eines fremden beziehungsweise bössartigen Eingriffs minimiert werden.

AUDI AG ERÖFFNET AUTOMOBILWERK IN MEXIKO

Am 30. September 2016 eröffnete die AUDI AG ihre neue Produktionsstätte für das Modell Q5 der zweiten Generation im mexikanischen San José Chiapa im Bundesstaat Puebla. Insgesamt wurden über 1 Mrd. € investiert. Die Betriebsstätte mit einer Fläche von mehr als 400 Hektar wurde komplett virtuell geplant und besitzt eine Produktionskapazität von 150.000 Fahrzeugen pro Jahr. Audi geht von einer zukünftigen Beschäftigung von 4.200 lokalen Arbeitnehmern aus und bietet diesen eine Vielzahl an Qualifizierungsmöglichkeiten. Neueste Technologien sorgen für eine ressourceneffiziente Produktion. Darüber hinaus haben sich Lieferanten und Logistik-Dienstleister in der Nähe des Werks angesiedelt, um die Zulieferung – just in sequence – effizient zu gestalten.

DIESELTHEMATIK

Volkswagen erzielt Vergleichsvereinbarungen

Im Juni 2016 hat Volkswagen die Öffentlichkeit darüber informiert, dass die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ Vergleichsvereinbarungen in den USA mit dem US-amerikanischen Justizministerium U.S. Department of Justice (DOJ) im Auftrag der US-amerikanischen Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA), der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) und dem Attorney General von Kalifornien sowie privaten Klägern, die durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee (PSC)“ vertreten werden und der Federal Trade Commission (FTC) geschlossen haben. Mit den Vergleichsvereinbarungen werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0l TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Am 18. Oktober 2016 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt und am 25. Oktober 2016 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarungen. Gegen diesen Beschluss zur endgültigen Genehmigung kann Einspruch eingelegt werden.

Die Vergleichsvereinbarungen beinhalten Fahrzeurückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasingfahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden ist. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitig betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. USD in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte Stickoxid (NO_x)-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. USD in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Volkswagen hat außerdem separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Ansprüche aus verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0l TDI und 3,0l TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 603 Mio. USD beigelegt werden.

Die zivilrechtlichen Ansprüche des DOJ, der FTC und privater Kläger, die vom PSC im Zusammenhang mit 3,0l TDI-Fahrzeugen vertreten werden, durch das DOJ im Auftrag der EPA angestrebte Bußgelder, mögliche Klagen von US-Bundesstaaten wegen Verletzung des Umweltrechts in Zusammenhang mit den 2,0l und 3,0l

TDI-Fahrzeugen, die strafrechtliche Untersuchungen des DOJ und verschiedene weitere geltend gemachte Ansprüche werden nicht mit diesen Vereinbarungen beigelegt. Überdies laufen Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, auch in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen Markenvetragshändlern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit TDI-Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung, die vom Gericht noch genehmigt werden muss, beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. USD sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Eine vorläufige gerichtliche Genehmigung der Vergleichsvereinbarung wurde am 18. Oktober 2016 erteilt und eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung ist für den 18. Januar 2017 angesetzt.

In Kanada beobachtet die kanadische, für die Abstimmung umweltpolitischer Maßnahmen verantwortliche Behörde „Environment and Climate Change Canada“ im Rahmen ihrer anhängigen strafrechtlichen Untersuchung die EPA- und CARB-Verfahren in den USA. Untersuchungen weiterer kanadischer Regulierungsbehörden dauern an. In Kanada wurden 33 Sammelklagen mit Kundensadensersatzforderungen gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die Mehrheit dieser Klagen behauptet, eine landesweite Klasse („Class“) von Kundenklagen betreffend 2,0l und 3,0l Dieselfahrzeuge zu begründen. Derzeit laufen in Kanada Vergleichsgespräche bezüglich der 2,0l Dieselmotoren.

Zivilrechtliche US-Klagen gerichtet auf Bußgelder wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts

Die Attorneys General von zwölf US-Bundesstaaten (Alabama, Maryland, Massachusetts, Missouri, New Hampshire, New Jersey, New Mexico, New York, Pennsylvania, Tennessee, Texas und Vermont) sowie einige Kommunen haben vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten Klage – und der Bundesstaat Washington hat im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens einen Bebußungsanspruch – gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen erhoben und fordern/fordert Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Alabama, Maryland, Massachusetts, Missouri, New Hampshire, New York, Pennsylvania, Tennessee, Texas und Washington waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen in Bezug auf verbraucherrechtliche und wettbewerbsrechtliche Klagen beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen. Insbesondere haben neun Bundesstaaten (Delaware, Maine, Minnesota, Missouri, Montana, Ohio, Oregon, Wisconsin

und Wyoming) Vereinbarungen abgeschlossen, wonach die für ihre potenziellen Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltenden Verjährungsfristen bis Ende 2016 ausgesetzt werden. Von diesen Bundesstaaten hat Wyoming seine Absicht bekundet, bis zum 1. November 2016 Klage zu erheben und Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltend zu machen. Ein weiterer Staat (Connecticut) hat seine Absicht zur Teilnahme an Vergleichsgesprächen in Bezug auf die Verletzung des Umweltrechts bekundet, ohne Klage zu erheben.

Anlegerklagen in den USA

Im Juni 2016 wurde im Auftrag von Erwerbern bestimmter Volkswagen-Anleihen in US-Dollar eine vermeintliche Sammelklage wegen des Handels dieser Anleihen zu angeblich künstlich überhöhten Preisen, die auf angeblichen Falschangaben seitens Volkswagen zurückzuführen waren, und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der Notice of Violation durch die EPA eingereicht. Diese Klage wurde an das vorstehend erwähnte Bundesgericht in Kalifornien verwiesen.

Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Die überwiegende Mehrheit der Anlegerklagen ist beim Landgericht Braunschweig anhängig. In einer am 21. September 2016 veröffentlichten Pressemitteilung erklärt das Landgericht Braunschweig, dass einschließlich kürzlich eingereichter Klagen derzeit rund 1.400 Verfahren anhängig sind. In der Pressemitteilung des Landgerichts Braunschweig heißt es, dass sich unter Berücksichtigung der kürzlich eingegangenen Klagen der Streitwert aller beim Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen insgesamt auf rund 8,2 Mrd. € beläuft.

Am 5. August 2016 entschied das Landgericht Braunschweig über die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen, mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen, an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheidungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz („Musterverfahrensgesetz“). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht getroffen werden. Alle beim Landgericht Braunschweig eingereichten Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in den Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind.

Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren sind für alle anhängigen Klagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden.

Am Landgericht Stuttgart sind mehrere Klagen gegen die Volkswagen AG und Porsche Automobil Holding SE als Gesamtschuldner eingereicht worden. Unklar ist derzeit, ob in Bezug auf diese Klagen ein Musterverfahren eingeleitet wird und ob dieses vor dem Oberlandesgericht Stuttgart durchgeführt oder an das Oberlandesgericht Braunschweig verwiesen wird.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland sowie in Österreich und den Niederlanden eingereicht worden.

Insgesamt sind Volkswagen bisher Anlegerklagen, gerichtliche Mahnanträge und Güteanträge mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von 7,4 Mrd. € zugestellt worden.

Kraftfahrt-Bundesamt erteilt Freigaben für technische Lösungen

Im dritten Quartal 2016 gab das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) für weitere Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns mit Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit 1,2 l sowie 2,0 l Hubraum technische Lösungen frei. Es wurden für Modelle der Marke Audi, darunter der A4, A6, Q3 und Q5, für Modelle der Marke Volkswagen Pkw, unter anderem Polo, Passat und Tiguan, sowie für Modelle der Marken SEAT, ŠKODA und Volkswagen Nutzfahrzeuge Freigaben erteilt. Bis Ende September 2016 erteilte das KBA Freigaben für insgesamt 5,6 Mio. Fahrzeuge.

Das KBA hat für die bisher freigegebenen Fahrzeuge uneingeschränkt bestätigt, dass es nach der Umrüstung keine Veränderung der Verbrauchswerte, Leistungsdaten und Geräuschemissionen gibt. Diese Fahrzeuge erfüllen dementsprechend nach der Umsetzung der technischen Lösungen alle gesetzlichen Anforderungen.

VOLKSWAGEN KONZERN FÜHRT PARTIKELFILTER FÜR BENZINMOTOREN EIN

Volkswagen arbeitet weiter konsequent an der Umweltverträglichkeit konventioneller Antriebe und plant, ab 2017 schrittweise alle TSI- und TFSI-Motoren der Konzernflotte mit Ottopartikelfiltern auszustatten. Die Emission von Rußpartikeln kann damit um bis zu 90 % reduziert werden. Bis 2022 können jährlich bis zu sieben Millionen Konzernfahrzeuge mit der Technologie ausgerüstet werden. Den Anfang machen der 1,4 l TSI-Motor im neuen Tiguan und der 2,0 l TFSI im Audi A5. Unabhängige Institute haben anhand von Vergleichsmessungen festgestellt, dass sowohl moderne Euro-6-Dieselmotoren als auch Benzinmotoren aus dem Volkswagen Konzern schon heute zu den saubersten Aggregaten auf dem Markt gehören. Im EQUA Air Quality Index des Londoner Unternehmens Emissions Analytics, der die 440 beliebtesten Modelle weltweit untersucht, ist der Volkswagen Konzern mit Abstand als Top-Performer eingestuft.

Volkswagen Aktie

Die Kurse an den internationalen Aktienmärkten stiegen im dritten Quartal 2016 an. Auch der DAX verzeichnete einen positiven Verlauf.

Zu Beginn des dritten Quartals sorgten Unsicherheiten im italienischen Bankensystem für einen Rückgang des deutschen Leitindex. Mitte Juli legte der Dax aufgrund erwarteter Leitzinssenkungen in Großbritannien, guter US-Arbeitsmarktzahlen und Gerüchten, dass die US-Großbank JP Morgan das italienische Bankensystem stützen würde, zu. Im August senkte die englische Zentralbank den Leitzins und kündigte ein Kaufprogramm für Staats- und Unternehmensanleihen an. Zusammen mit Hoffnungen auf eine langsam verlaufende Zinserhöhung in den USA führte dies zu steigenden Kursen. Nach einem vorübergehenden Rückgang stützte die anhaltend lockere Geldpolitik der japanischen und der US-amerikanischen Notenbank die Kurse im weiteren Verlauf des Quartals.

Der DAX schloss am 30. September 2016 mit 10.326 Punkten um 3,9% unter dem Jahresschlusskurs 2015. Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der EURO STOXX Automobiles & Parts 454 Punkte und lag damit um 16,3% unter dem letzten Kurs des Jahres 2015.

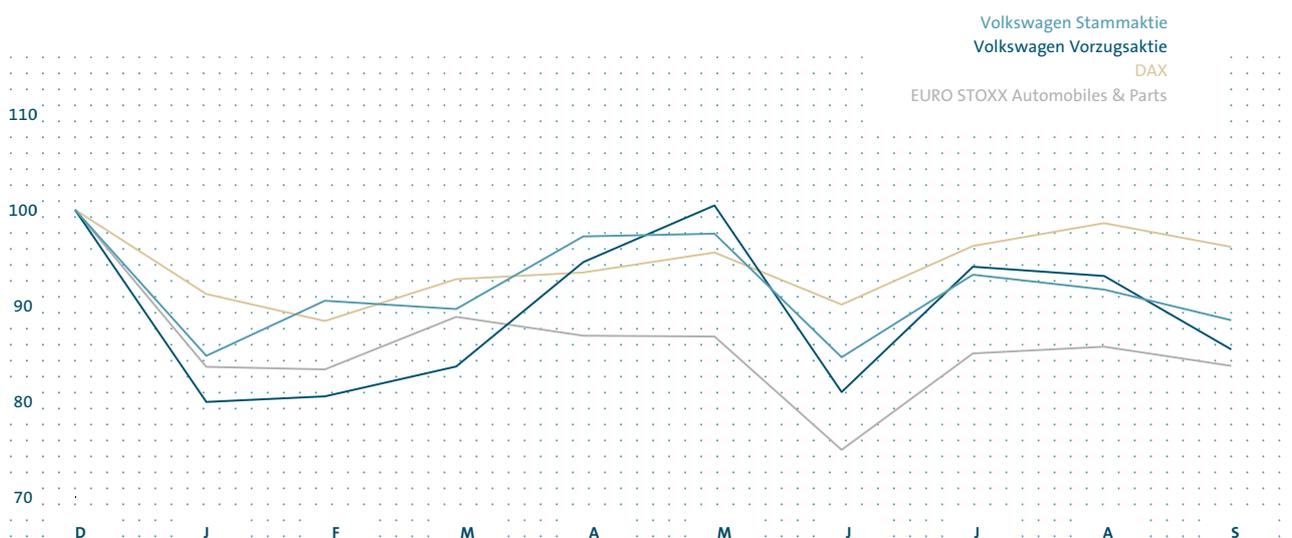
Im dritten Quartal 2016 folgten die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG dem steigenden Marktumfeld,

blieben jedoch hinter diesem zurück. Spekulationen über den weiteren Verlauf der Verhandlungen und die vorläufigen Vergleichsvereinbarungen im Zusammenhang mit der Dieseldematik in den USA sowie Unsicherheiten bezüglich weiterer Rechtsrisiken beeinflussten die Kursentwicklung der Vorzugs- und Stammaktie im dritten Quartal.

Im Zeitraum Januar bis September erreichte die Vorzugsaktie der Volkswagen AG am 30. Mai 2016 mit 137,95€ ihren höchsten Tagesschlusskurs. Ihren niedrigsten Schlusskurs verzeichnete sie am 11. Februar 2016 mit 94,00€. Am letzten Handelstag im September notierte die Vorzugsaktie bei 114,25€ und lag damit um 14,6% unter dem Schlusskurs 2015. Die Volkswagen Stammaktie erreichte am 28. April 2016 mit 141,85€ ihren höchsten Tagesschlusskurs im Berichtszeitraum. Am niedrigsten schloss der Kurs am 11. Februar 2016 mit 108,95€. Die Stammaktie notierte am 30. September 2016 bei 125,90€ und lag damit um 11,5% unter dem Stand vom Jahresende 2015.

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

AKTIENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2015 BIS SEPTEMBER 2016 Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2015 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Weltwirtschaft verzeichnete in den zurückliegenden drei Quartalen des Jahres 2016 ein moderates Wachstum. Dabei ließ die Dynamik in den Industrieländern im Vergleich zum Gesamtjahr 2015 nach, während die Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den Schwellenländern auf dem Vorjahresniveau lagen. Die relativ geringen Preise für Energie und Rohstoffe beeinträchtigten die Wirtschaft einzelner davon abhängiger Exportländer.

Die Konjunktur in Westeuropa erholte sich im Berichtszeitraum weiter und verzeichnete insgesamt ein stabiles Wachstum. Dabei entwickelten sich die Expansionsraten sowohl in den nord-europäischen als auch in den südeuropäischen Ländern heterogen. Einschneidend wirkte das im Juni 2016 durchgeführte Referendum in Großbritannien, bei dem eine knappe Mehrheit für den Austritt aus der Europäischen Union (EU) votierte. Als unmittelbare Folgen daraus wurden Verunsicherungen auf den Finanzmärkten sowie eingetrübte Wachstumsaussichten für Großbritannien und Europa insgesamt registriert.

In Deutschland führten die anhaltend optimistische Stimmung der Konsumenten und die gute Lage am Arbeitsmarkt dazu, dass die Wirtschaft ihr Wachstum fortsetzte.

Die positive Entwicklung der Konjunktur in Zentraleuropa schwächte sich im Verlauf der ersten neun Monate 2016 etwas ab. Der andauernde Konflikt zwischen Russland und der Ukraine sowie die niedrigen Energiepreise wirkten insgesamt negativ auf die Situation in Osteuropa. Die russische Wirtschaftsleistung ging weiter zurück, jedoch weniger stark als im Gesamtjahr 2015.

Strukturelle Defizite und politische Verwerfungen prägten die Situation in Südafrika von Januar bis September 2016. Zudem litt das Land im Jahresverlauf unter einer starken Dürre. Dies wirkte insgesamt dämpfend auf die Steigerungsrate des BIP.

Die US-Wirtschaft setzte ihr Wachstum im Berichtszeitraum im Vergleich zum Gesamtjahr 2015 mit reduzierter Dynamik fort. Wesentliche Impulse kamen vom privaten Konsum, während sich die privaten Bruttoinvestitionen schwach entwickelten. In Kanada blieb die Expansionsrate auf dem vergleichsweise niedrigen Niveau des Vorjahres. Das Wachstum der mexikanischen Wirtschaft hat sich seit Jahresbeginn abgeschwächt.

Brasiliens Wirtschaft verharrte in den ersten drei Quartalen 2016 weiter in einer Rezession, die Wirtschaftsleistung ging aber weniger stark zurück als in den vorangegangenen Quartalen. Belastend wirkten die schwache Inlandsnachfrage, die weltweit verhältnismäßig niedrigen Rohstoffpreise sowie politische Unsicherheiten. In Argentinien war die Wachstumsrate der Wirtschaft bei anhaltend hoher Inflation rückläufig.

Die chinesische Wirtschaft verlor im Berichtszeitraum vor allem aufgrund anhaltender struktureller Veränderungen leicht an Schwung, erreichte aber im globalen Vergleich eine nach wie vor hohe Expansionsrate. Die indische Volkswirtschaft setzte ihren positiven Trend fort und expandierte mit ähnlichem Tempo wie im Gesamtjahr 2015. Japan registrierte weiterhin nur ein geringes BIP-Wachstum. In der ASEAN-Region zeigte sich das Wachstum weitgehend konstant.

DEISENKRURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2015 BIS SEPTEMBER 2016

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2015 = 100



ENTWICKLUNG DER PKW-MÄRKTE

Im Zeitraum Januar bis September 2016 übertraf die Zahl der weltweiten Pkw-Neuzulassungen den Wert des Vorjahreszeitraums um 4,7%, die einzelnen Märkte entwickelten sich jedoch regional unterschiedlich. Die Regionen Asien-Pazifik, Westeuropa und Nordamerika sowie Zentraleuropa wiesen eine steigende Nachfrage auf, während die Verkäufe in Südamerika, Osteuropa sowie in Afrika und Nahost das Vorjahresniveau nicht erreichten.

In Westeuropa legte der Pkw-Markt in den ersten neun Monaten 2016 weiter kräftig zu und setzte seinen Erholungsprozess fort. Vor allem das positive gesamtwirtschaftliche Umfeld, niedrige Zinsen, geringe Kraftstoffpreise sowie Kaufanreize der Hersteller begünstigten diese Entwicklung. Die Märkte in Italien und Spanien verzeichneten aufgrund eines besonders hohen Ersatzbedarfs zweistellige Zuwachsraten. In Frankreich fiel das Wachstum vergleichsweise moderat aus. In Großbritannien lag das Marktvolumen nur noch leicht über dem Rekordniveau des Vorjahres.

Auf dem deutschen Pkw-Markt übertrafen die Pkw-Verkäufe in den ersten drei Quartalen 2016 den Vorjahreswert deutlich. Positiv beeinflusst wurde die Nachfrage durch höhere Realeinkommen und die gute Lage am Arbeitsmarkt. Sowohl die Neuzulassungen gewerblicher Kunden als auch die Käufe der privaten Halter haben zum Anstieg beigetragen.

Die Pkw-Nachfrage in der Region Zentral- und Osteuropa verfehlte im Berichtszeitraum den Vorjahreswert. Hauptursache waren die weiterhin großen Rückgänge auf dem russischen Pkw-Markt, der durch die anhaltend schwache wirtschaftliche und politisch angespannte Situation belastet war. Dagegen verzeichneten die zentraluropäischen EU-Länder fast ausnahmslos hohe Wachstumsraten.

In Südafrika hielt die negative Entwicklung bei den Pkw-Neuzulassungen an. Neben dem schwachen gesamtwirtschaftlichen Umfeld waren das niedrige Konsumentenvertrauen, das hohe Zinsniveau sowie Preissteigerungen bei Neuwagen wichtige Gründe dafür.

Auf den nordamerikanischen Märkten lagen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Zeitraum Januar bis September 2016 leicht über dem Vorjahresvolumen. Die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) in den USA verlangsamte sich im Jahresverlauf und stagnierte am Ende des Berichtszeitraums auf dem hohen Vorjahresniveau. Positiv wirkten neben der stabilen Beschäftigungssituation weiterhin attraktive Finanzierungs- und Leasingkonditionen sowie günstige Kraftstoffpreise. Von diesen Rahmenbedingungen profitierten vor allem Modelle aus den SUV-, Pickup- und Van-Segmenten, während das Pkw-Segment einen deutlichen Absatzrückgang verzeichnete. Die Automobilmärkte in Kanada und Mexiko legten zu und erreichten jeweils neue Rekordstände für die ersten neun Monate eines Jahres.

Die Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in der Region Südamerika waren im Berichtszeitraum weiter stark rückläufig. Dies war insbesondere auf den anhaltenden Nachfrageeinbruch in Brasilien zurückzuführen. Vor allem die weiter steigende Arbeitslosigkeit, gesunkene Realeinkommen sowie ein eingeschränkter Zugang zu Krediten führten zu dem geringsten Absatzvolumen seit 2006. Dagegen erhöhten sich in Argentinien die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Vergleich zum niedrigen

Vorjahreswert. Starke Preisnachlässe und günstige Finanzierungsangebote seitens der Hersteller begünstigten den Nachfragezuwachs.

Die Region Asien-Pazifik erzielte in den ersten neun Monaten 2016 den höchsten absoluten Zuwachs bei den Pkw-Neuzulassungen. Dabei war der chinesische Markt mit deutlichem Abstand der Hauptwachstumsträger. Besonders im dritten Quartal hat sich die Zunahme der Verkäufe stark beschleunigt. Positiv wirkte vor allem die zum 1. Oktober 2015 eingeführte Steuererleichterung bei der Anschaffung von Fahrzeugen bis 1,6 l Hubraum, von der überwiegend günstige Einstiegsmodelle im SUV-Segment profitierten. In Indien lag das Pkw-Gesamtmarktvolumen in den ersten drei Quartalen 2016 spürbar über dem Wert des Vorjahres. Neben dem positiven gesamtwirtschaftlichen Umfeld sowie günstigen Rohölpreisen hat eine Vielzahl neuer Modelle die Verkaufsentwicklung begünstigt. Auf dem japanischen Pkw-Markt gingen die Neuzulassungen im Berichtszeitraum weiter zurück. Der Abwärtstrend hat sich jedoch seit dem zweiten Quartal deutlich verlangsamt, da das Vorjahresniveau aufgrund der seit dem 1. April 2015 wirksamen Steuererhöhung auf Mini-Fahrzeuge (bis 660 cm³ Hubraum) bereits schwächer war.

In Malaysia, einem der größten Märkte im ASEAN-Raum, ging die Nachfrage von Januar bis September 2016 im Vergleich zum Vorjahr zurück.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2016 lag die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen leicht über dem Vorjahresniveau.

Im Vergleich zum Vorjahr nahmen die Neuzulassungen in Westeuropa aufgrund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung merklich zu. In Deutschland lag die Nachfrage im Berichtszeitraum deutlich über dem Niveau der Vergleichsperiode 2015.

In Zentral- und Osteuropa verzeichnete das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen eine spürbare Steigerung gegenüber dem Vorjahr. In Russland sorgten die anhaltenden politischen und wirtschaftlichen Spannungen für einen Rückgang der Zulassungen in den Monaten Januar bis September 2016.

Für Nord- und Südamerika berichten wir über den „light vehicle market“ im Bereich der Pkw-Märkte. Darin sind sowohl Pkw als auch leichte Nutzfahrzeuge enthalten.

In der Region Asien-Pazifik stieg die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen merklich im Vergleich zum Vorjahr. In China, dem dominierenden Markt der Region, übertraf das Zulassungsvolumen das Niveau des Vorjahres. In Indien wurde die Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr deutlich überschritten. In Japan kam es zu einem signifikanten Rückgang der Neuzulassungen. Die Fahrzeugzulassungen im ASEAN-Raum lagen nah am Wert des Vorjahres.

Von Januar bis September 2016 kam es im Vergleich zum Vorjahr zu einer Steigerung der weltweiten Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t.

Aufgrund der positiven wirtschaftlichen Entwicklung in Westeuropa kam es zu einem signifikanten Anstieg der Nachfrage; hohe Wachstumsraten bei den Zulassungen verzeichneten Italien, Frankreich und die Niederlande. In Deutschland, dem größten Markt Westeuropas, lagen die Neuzulassungen in den ersten drei Quarta-

len 2016 spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Höhere Investitionen wirkten sich dort positiv auf die Branche aus.

In der Region Zentral- und Osteuropa – ohne den russischen Markt – sorgte die positive wirtschaftliche Entwicklung für ein deutlich höheres Zulassungsvolumen als im Vorjahr. Ausgehend von einem niedrigen Niveau im Vorjahr verzeichnete die Nachfrage in Russland einen leichten Anstieg in einem Umfeld, das von der angespannten wirtschaftlichen und politischen Situation geprägt war.

In Nordamerika ging die nachlassende Dynamik der US-Wirtschaft mit einer geringeren Nachfrage auf dem Lkw-Markt einher: Nach den hohen Wachstumsraten in 2015 lagen die Fahrzeugzulassungen merklich unter dem Vorjahresniveau. Auch auf dem US-amerikanischen Markt lag das Zulassungsvolumen in den ersten neun Monaten 2016 merklich unter dem Niveau des Vorjahres.

In Südamerika fiel das Zulassungsvolumen erheblich unter den Wert von 2015. In Brasilien, dem größten Markt der Region, lag die Lkw-Nachfrage infolge der anhaltend schwachen Wirtschaftsleistung und der hohen Inflationsraten beträchtlich unter dem Wert der Vergleichsperiode. In den Monaten Januar bis September 2016 kam es in Argentinien aufgrund von Vorzieheffekten in 2015 durch die Einführung der Emissionsnorm Euro 5 sowie einer rückläufigen wirtschaftlichen Entwicklung zu einem starken Rückgang des Zulassungsvolumens.

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw war in der Region Asien-Pazifik – ohne Berücksichtigung des chinesischen Marktes – im Vergleich zum Vorjahr deutlich höher. In Indien setzte sich im Zeitraum Januar bis September 2016 die positive wirtschaftliche Entwicklung fort. Aufgrund des Ersatzbeschaffungsbedarfs und eines besseren Investitionsklimas kam es zu einem signifikanten Anstieg der Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge. Auf dem weltgrößten Lkw-Markt China stiegen die Zulassungen gegenüber dem schwachen Vorjahresniveau deutlich an.

Die Nachfrage nach Bussen lag in den ersten neun Monaten 2016 infolge der negativen Entwicklung in Südamerika auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten stark unter dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Im Marinemarkt verschärfte sich in den ersten neun Monaten des Jahres 2016 die bereits im Verlauf des Jahres 2015 spürbar zurückhaltende Bestelltätigkeit weiter. Der Marinemarkt war gegenüber dem Vorjahreszeitraum insgesamt deutlich rückläufig. Während die Marktsegmente Containerschiffe, Tanker und Schüttgutfrachter aufgrund der im Markt vorhandenen Überkapazitäten sowie der damit verbundenen niedrigen Frachtraten im Transportbereich deutlich unter Vorjahr lagen, entwickelte sich die Nachfrage nach Kreuzfahrtschiffen, Passagierfähren und Behördenschiffen positiv. Der zuletzt leicht gestiegene Rohölpreis konnte sich noch nicht positiv auf den Markt für Offshore-Schiffe auswirken. In allen Marktsegmenten ist ein deutlich verschärfter Wettbewerbsdruck und damit verbunden ein starker Preisverfall spürbar.

Der Markt für Energieerzeugung zeigte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf niedrigem Niveau stabil. Es bestand ein unverändert hoher Bedarf an Energielösungen mit starker Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Dabei hielt der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken an. Aufgrund des weiterhin gedämpften wirtschaftlichen Wachstums in wichtigen Schwellen- und Entwicklungsländern sowie der unverändert schwierigen Finanzierungsbedingungen auf Kundenseite sind insbesondere bei größeren Projekten teilweise erhebliche Verzögerungen bei der Auftragsvergabe zu verzeichnen. Ferner ist bei allen Projekten ein zunehmender Wettbewerbs- und Preisdruck zu erkennen, der die Ergebnisqualität der Aufträge belastet.

Die Aktivitäten im Neubau von Turbomaschinen sind wesentlich durch weltweite Investitionsprojekte in der Öl-, Gas- und Prozessindustrie sowie in der Stromerzeugung geprägt. Insgesamt war der Markt für Turbomaschinen gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf niedrigem Niveau nochmals stark rückläufig. In der Öl- und Gasindustrie lagen die Projektvolumina durch den stark gefallen Ölpreis weiterhin auf niedrigem Niveau. Die moderate Ölpreiserhöhung der vergangenen Monate hat auch im Turbomaschinengeschäft noch nicht zu einer Wiederbelebung geführt. Auch die Nachfrage in der Prozessindustrie und in der Stromerzeugung war in den ersten neun Monaten des Jahres 2016 insgesamt schwach. Der Wettbewerbs- und Preisdruck ist weiterhin sehr stark.

Der After-Sales-Markt hat sich insgesamt positiv entwickelt. Dabei profitierte insbesondere das After-Sales-Geschäft mit Dieselmotoren in der Marine- und Kraftwerkssparte von einem steigenden Interesse an langlaufenden Wartungsverträgen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden in den ersten neun Monaten des Jahres 2016 unverändert stark nachgefragt. Der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegene Pkw-Gesamtmarkt wirkte sich dabei positiv aus.

Der europäische Markt für automobiler Finanzdienstleistungen profitierte von gestiegenen Fahrzeugverkäufen, insbesondere in West- und Zentraleuropa. Dadurch konnten die negativen Auswirkungen aus dem weiterhin rückläufigen Volumen in Russland kompensiert werden. Der Anteil an finanzierten oder geleasteten Neuwagen lag weiterhin auf einem hohen Niveau; Versicherungen und After-Sales-Produkte wie Inspektionsverträge, Wartungs- und Verschleißverträge verzeichneten auch im dritten Quartal eine positive Nachfrageentwicklung.

In Deutschland übertraf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen rund um das Automobil die Größenordnung des Vergleichszeitraums 2015. Wesentlicher Treiber war das Geschäftskundensegment; vor allem im Bereich After Sales war bei Produkten wie Inspektionsverträgen sowie Wartungs- und Verschleißverträgen ein signifikanter Anstieg zu registrieren.

In Südafrika zeigte sich die Nachfrage nach automobilen Finanzierungs- und Versicherungsprodukten trotz leicht rückläufiger Neuzulassungen stabil.

Auf dem US-amerikanischen Markt wurden automobiler Finanzdienstleistungen, insbesondere Leasing, weiterhin stark nachgefragt. In Mexiko setzte sich die positive Entwicklung auch im dritten Quartal fort; die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten war höher als im Vorjahreszeitraum.

In Brasilien blieb die makroökonomische und politische Situation angespannt. Dies belastete das Verbraucherkreditgeschäft mit Neuwagen sowie den Absatz des landesspezifischen Finanzdienstleistungsprodukts Consorcio – eine Kombination aus Sparplan und Lotterie. Zum Ende des dritten Quartals konnte jedoch eine leichte Abschwächung des Negativtrends beobachtet werden.

Auf den Märkten der Region Asien-Pazifik hat sich die Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen unterschiedlich entwickelt. Der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe in China hat sich weiter erhöht. Dort besteht trotz zunehmender Zulassungsbeschränkungen in Ballungsgebieten insbesondere im Binnenland ein beträchtliches Potenzial, um zusätzliche Neukunden für automobilbezogene Finanzdienstleistungen zu gewinnen. In Südkorea und Japan stagnierte die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten. In Australien hingegen entwickelte sich der Markt für automobiler Finanzdienstleistungen nach wie vor leicht positiv.

Der Markt für Finanzdienstleistungen im Nutzfahrzeugbereich entwickelte sich in Europa weiterhin positiv. Aufgrund der angespannten wirtschaftlichen Situation in Brasilien waren das Lkw- und Busgeschäft sowie der dazugehörige Finanzdienstleistungsmarkt weiterhin rückläufig. Jedoch schwächte sich auch hier zum Ende des dritten Quartals der Negativtrend leicht ab.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern lieferte von Januar bis September dieses Jahres weltweit 7.609.353 Fahrzeuge an Kunden aus und übertraf damit den Vorjahreswert um 178.549 Einheiten beziehungsweise 2,4%. Die Grafik auf Seite 13 veranschaulicht die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen in den Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen von Pkw sowie auf die Auslieferungen von Nutzfahrzeugen getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER*

	2016	2015	%
Pkw	7.125.705	6.979.976	+2,1
Nutzfahrzeuge	483.648	450.828	+7,3
Gesamt	7.609.353	7.430.804	+2,4

* Die Auslieferungen von 2015 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW WELTWEIT

Im Berichtszeitraum übergab der Volkswagen Konzern weltweit 7.125.705 Pkw an Kunden. Im Vergleich zum Vorjahr bedeutet dies eine Steigerung um 2,1%. Der Gesamtmarkt wuchs im gleichen Zeitraum um 4,7%. Die Marken Audi (+4,5%), ŠKODA (+6,2%),

SEAT (+1,5%), Bentley (+3,2%), Lamborghini (+6,3%) und Porsche (+3,0%) erreichten erfreuliche Steigerungsraten. Die Marke Volkswagen Pkw übertraf – trotz marktbedingter Rückgänge vor allem in Brasilien sowie Auswirkungen der Abgasthematik – das Vorjahresniveau leicht (+0,6%). In den Regionen Westeuropa, Zentral- und Osteuropa sowie Asien-Pazifik lag die Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern über dem Vorjahreswert.

Die Tabelle auf der nächsten Seite gibt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw an Kunden nach Märkten im Berichtszeitraum.

Nachfolgend erläutern wir die Entwicklung der Verkaufszahlen in den einzelnen Märkten.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Von Januar bis September 2016 steigerte der Volkswagen Konzern auf dem wachsenden Pkw-Markt in Westeuropa die Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr um 1,7% auf 2.390.029 Einheiten. Auf nahezu allen Märkten dieser Region lag die Zahl der verkauften Konzernmodelle über dem jeweiligen Vorjahreswert. Erfreuliche Steigerungsraten verzeichneten die Modelle Audi A4, Audi Q3, Audi Q7, ŠKODA Superb, SEAT Leon ST, SEAT Ibiza ST und Porsche 911. Hohe Zuwächse erzielte zudem der neue Touran. Darüber hinaus wurden der neue Tiguan und der SEAT Ateca sehr positiv vom Markt aufgenommen. Der Bentley Bentayga feierte als erster Luxus-SUV des Konzerns sein erfolgreiches Marktdebüt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 22,2 (23,4)%.

Auf dem deutschen Pkw-Markt lieferten wir im Berichtszeitraum 1,1% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Der Gesamtmarkt stieg in der gleichen Zeit um 6,1%. Besonders beliebt waren die Modelle Polo, Golf, Tiguan, Passat Variant, Audi A4 und ŠKODA Octavia. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten acht Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: up!, Polo, Golf, Tiguan, Touran, Passat, Audi A6 und Porsche 911. Der Golf war auch in den ersten neun Monaten 2016 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Der Volkswagen Konzern übergab in den ersten drei Quartalen dieses Jahres auf den insgesamt rückläufigen Pkw-Märkten der Region Zentral- und Osteuropa 5,9% mehr Pkw an Kunden als im Vorjahr. Zuwächse verzeichneten wir auf fast allen Märkten, die höchsten in Tschechien und Polen, während unsere Verkaufszahlen in Russland aufgrund der weiterhin schwachen wirtschaftlichen sowie politisch angespannten Situation zurückgingen. Die größte Nachfrage wiesen die Modelle Polo, ŠKODA Rapid und ŠKODA Octavia auf. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns in dieser Region erhöhte sich auf 22,2 (20,1)%.

Von Januar bis September 2016 ging die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern auf dem Pkw-Markt in Südafrika im Vergleich zum Vorjahr um 10,9% zurück. Im gleichen Zeitraum sank der Gesamtmarkt deutlicher um 12,3%.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika lieferten wir bei einem leicht wachsenden Gesamtmarkt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Berichtszeitraum 678.245 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 1,2% weniger als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Der Marktanteil des

Konzerns belief sich auf 4,3 (4,5)%. Der Jetta war weiterhin das am meisten verkaufte Konzernmodell in Nordamerika.

Von Januar bis September 2016 ging die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern auf dem US-amerikanischen Markt vor allem infolge der Dieseldisussion im Vergleich zum Vorjahr um 6,1% zurück. Der Gesamtmarkt stagnierte im gleichen Zeitraum auf dem Vorjahresniveau. Gefragt waren vor allem Fahrzeuge aus den SUV-, Pickup- und Van-Segmenten. Positiv entwickelte sich die Nachfrage nach den Modellen Tiguan, Audi A4, Audi Q3, Audi Q7 und Porsche Macan.

Auf dem wachsenden kanadischen Markt war die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum insbesondere infolge der Dieseldisussion um 5,2% schwächer als im Vorjahr. Die Modelle Golf, Audi A4, Audi Q3, Audi Q5, Audi Q7 und Porsche Macan verzeichneten eine positive Nachfrageentwicklung.

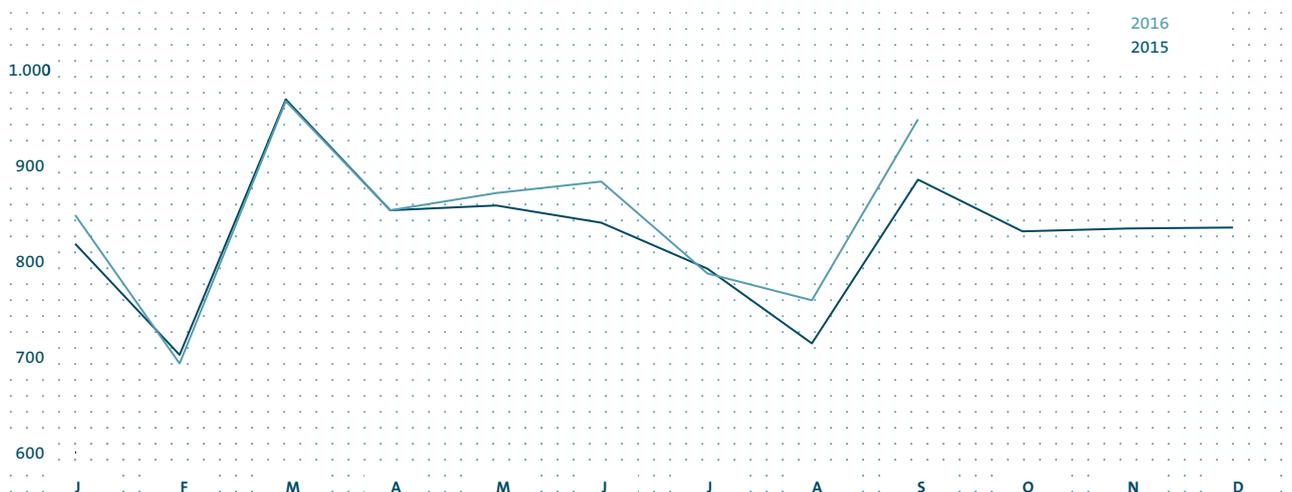
In den ersten drei Quartalen 2016 hielt die Dynamik auf dem mexikanischen Gesamtmarkt an. Der Volkswagen Konzern steigerte dort die Zahl seiner Auslieferungen an Kunden im gleichen Zeitraum gegenüber dem Vorjahr um 15,4%. Die größte Nachfrage verzeichneten die Modelle Golf, Vento, Jetta und SEAT Ibiza.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER*

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2016	2015	(%)
Europa/Übrige Märkte	3.087.287	3.052.631	+1,1
Westeuropa	2.390.029	2.349.678	+1,7
davon: Deutschland	877.018	867.488	+1,1
Großbritannien	412.569	423.972	-2,7
Frankreich	191.335	191.588	-0,1
Spanien	189.780	184.141	+3,1
Italien	180.630	158.800	+13,7
Zentral- und Osteuropa	436.948	412.716	+5,9
davon: Russland	113.463	120.346	-5,7
Tschechische Republik	100.965	94.787	+6,5
Polen	90.413	77.201	+17,1
Übrige Märkte	260.310	290.237	-10,3
davon: Türkei	116.987	122.082	-4,2
Südafrika	60.809	68.214	-10,9
Nordamerika	678.245	686.638	-1,2
davon: USA	425.971	453.516	-6,1
Mexiko	175.532	152.140	+15,4
Kanada	76.742	80.982	-5,2
Südamerika	274.657	387.374	-29,1
davon: Brasilien	174.974	281.063	-37,7
Argentinien	72.279	78.610	-8,1
Asien-Pazifik	3.085.516	2.853.333	+8,1
davon: China	2.848.981	2.573.560	+10,7
Japan	63.882	72.904	-12,4
Indien	47.471	54.276	-12,5
Weltweit	7.125.705	6.979.976	+2,1
Volkswagen Pkw	4.374.896	4.349.602	+0,6
Audi	1.408.783	1.347.883	+4,5
ŠKODA	840.881	791.458	+6,2
SEAT	312.888	308.379	+1,5
Bentley	7.075	6.854	+3,2
Lamborghini	2.867	2.696	+6,3
Porsche	178.314	173.085	+3,0
Bugatti	1	19	-94,7

* Die Auslieferungen von 2015 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN
in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Südamerika

Die Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Südamerika waren in den ersten neun Monaten 2016 unverändert von sehr herausfordernden Rahmenbedingungen geprägt. Der Volkswagen Konzern lieferte auf den insgesamt stark rückläufigen Gesamtmärkten dieser Region 274.657 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 29,1% weniger als im bereits schwachen Vorjahr. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in Südamerika lag bei 10,9 (13,0)%.

Auf dem von massiven Rückgängen gekennzeichneten brasilianischen Markt ging die Nachfrage nach Konzernmodellen im Berichtszeitraum im Vorjahresvergleich um 37,7% zurück. Die höchste Nachfrage verzeichneten die Modelle up!, Fox, Gol und Saveiro.

Der argentinische Markt setzte seinen Erholungskurs im Jahresverlauf fort. Von Januar bis September 2016 übergaben wir dort 8,1% weniger Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr. Die am meisten nachgefragten Konzernmodelle in Argentinien waren Gol und Suran.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik stiegen die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten dieses

Jahres im Vergleich zum Vorjahr um 8,1% auf 3.085.516 Einheiten. Der Gesamtmarkt entwickelte sich im gleichen Zeitraum etwas besser; der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 12,4 (12,6)%.

Auf dem chinesischen Pkw-Markt verstärkte sich die Wachstumsdynamik im dritten Quartal 2016. Von Januar bis September 2016 stieg die Nachfrage nach Konzernmodellen dort um 10,7% gegenüber der Vorjahresperiode. Die höchste Nachfrage verzeichneten die Modelle Jetta, Lavida und Sagitar. Erfreuliche Steigerungsraten erzielten zudem die Modelle Lamando, Audi A3, Audi Q3, ŠKODA Superb und Porsche Macan. Neu in den Markt eingeführt wurden die neuen Versionen der Modelle Bora, Touran, Passat und Audi A6 L sowie der lokal produzierte Golf Sportsvan.

Auf dem wachsenden indischen Pkw-Markt lieferten wir im Berichtszeitraum 12,5% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Der Polo war das am meisten nachgefragte Konzernmodell, darüber hinaus war der ŠKODA Rapid sehr gefragt.

In Japan lag die Nachfrage nach Konzernmodellen in den ersten neun Monaten 2016 bei einem rückläufigen Gesamtmarkt um 12,4% unter dem Vorjahreswert. Positiv entwickelte sich die Nachfrage nach den Modellen Touran, Passat, Audi A4 und Porsche Macan.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN

Von Januar bis September 2016 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit insgesamt 483.648 Nutzfahrzeuge aus; das waren 7,3% mehr als im Vorjahr. Die Lkw-Auslieferungen stiegen auf 120.607 Fahrzeuge (+2,7%). Die Auslieferungen von Bussen beliefen sich auf 12.250 Einheiten (+2,7%). Volkswagen Nutzfahrzeuge steigerte seine Auslieferungen im Vergleich zum Vorjahr um 9,1% auf 350.791 Einheiten. In den ersten neun Monaten 2016 übertraf die Marke Scania mit 58.732 ausgelieferten Fahrzeugen den Wert des Vorjahres um 6,9%. Die Auslieferungen von MAN lagen mit 74.125 Einheiten auf dem Niveau von 2015.

Auf den westeuropäischen Märkten übergab der Volkswagen Konzern von Januar bis September 2016 infolge der anhaltenden wirtschaftlichen Erholung 310.074 Einheiten an Kunden; dies waren 13,7% mehr als im Vorjahr. Unter den ausgelieferten Fahrzeugen waren 243.243 leichte Nutzfahrzeuge, 63.416 Lkw und 3.415 Busse. Die am stärksten nachgefragten Konzernmodelle waren der Transporter und der Caddy.

In Zentral- und Osteuropa verkauften die Nutzfahrzeugmarken des Volkswagen Konzerns insgesamt 45.280 Einheiten (+16,4%); davon waren 24.747 leichte Nutzfahrzeuge, 19.996 Lkw und 537 Busse. Der Transporter und der Caddy erfreuten sich besonderer Beliebtheit. In Russland lagen die Verkäufe mit 6.978 Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres.

Die Verkäufe des Volkswagen Konzerns auf den Übrigen Märkten waren mit 49.270 Fahrzeugen um 11,3% geringer als im Vorjahr; davon entfielen 35.676 auf leichte Nutzfahrzeuge, 11.601 auf Lkw und 1.993 auf Busse.

In Nordamerika stiegen die Verkäufe auf 7.522 Einheiten und übertrafen damit den Vergleichswert des Vorjahres um 16,2%. Es wurden dort 5.654 leichte Nutzfahrzeuge, 564 Lkw und 1.304 Busse an Kunden übergeben; die Auslieferungen erfolgten insbesondere in Mexiko.

Auf den südamerikanischen Märkten sanken die Auslieferungen um 13,3% auf 45.317 Nutzfahrzeuge; davon waren 25.142 leichte Nutzfahrzeuge, 16.964 Lkw und 3.211 Busse. Der Amarok war das Konzernmodell mit der größten Nachfrage. Aufgrund des anhaltend schwierigen makroökonomischen Umfelds und der erschwerten Finanzierungsbedingungen fielen die Auslieferungen in Brasilien von Januar bis September 2016 um 24,9% auf 20.660 Einheiten: 6.449 leichte Nutzfahrzeuge, 12.713 Lkw und 1.498 Busse wurden dort an Kunden übergeben.

In der Region Asien-Pazifik lieferte der Volkswagen Konzern insgesamt 26.185 Nutzfahrzeuge (+5,2%) aus. Unter den ausgelieferten Fahrzeugen waren 16.329 leichte Nutzfahrzeuge, 8.066 Lkw und 1.790 Busse. Der Amarok und der Transporter waren die beliebtesten Konzernmodelle.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER*

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2016	2015	(%)
Europa/Übrige Märkte	404.624	367.175	+10,2
Westeuropa	310.074	272.713	+13,7
Zentral- und Osteuropa	45.280	38.907	+16,4
Übrige Märkte	49.270	55.555	-11,3
Nordamerika	7.522	6.471	+16,2
Südamerika	45.317	52.282	-13,3
davon: Brasilien	20.660	27.524	-24,9
Asien-Pazifik	26.185	24.900	+5,2
davon: China	4.939	4.673	+5,7
Weltweit	483.648	450.828	+7,3
Volkswagen Nutzfahrzeuge	350.791	321.448	+9,1
Scania	58.732	54.935	+6,9
MAN	74.125	74.445	-0,4

* Die Auslieferungen von 2015 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren im Zeitraum Januar bis September 2016 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen knapp drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen bündeln wir die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Der Konzernbereich umfasst die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania, Porsche und Porsche Holding Salzburg.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden im Zeitraum Januar bis September 2016 weiterhin stark nachgefragt. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft übertraf die Zahl der Neuverträge mit weltweit 5,3 Mio. Kontrakten den Vergleichswert des Vorjahres um 14,7%. Zum 30. September 2016 lag der Gesamtvertragsbestand mit 17,1 Mio. Einheiten über dem Wert vom Jahresende 2015 (+7,8%). Die zugrunde gelegten Vertragsarten wurden ihrer Bedeutung entsprechend angepasst. Im Berichtszeitraum erhöhte sich der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 33,4 (31,2)%.

In Europa/Übrige Märkte war die Anzahl der unterzeichneten Neuverträge in den ersten neun Monaten 2016 mit 3,9 Mio. Einheiten um 17,0% höher als ein Jahr zuvor. Der Gesamtvertragsbestand betrug am Ende des Berichtszeitraums 12,2 Mio. Kontrakte; das waren 8,6% mehr als am 31. Dezember 2015. Davon entfielen 5,8 Mio. Verträge (+5,5%) auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Der Vertragsbestand in Nordamerika lag am 30. September 2016 bei 2,7 Mio. Kontrakten und übertraf damit den Wert vom Jahresende 2015 um 9,8%. Dem Bereich Kundenfinanzierung und Leasing waren 1,8 Mio. Verträge zuzurechnen, was einer Steigerung von 4,9% gegenüber dem Stand zum Jahresende 2015 entspricht. Die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 7,3% auf 734 Tsd. Kontrakte.

In Südamerika wurden in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 148 Tsd. neue Kontrakte abgeschlossen, ein Rückgang um

27,5% im Vergleich zum Vorjahr. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtszeitraums bei 665 Tsd. Einheiten; das waren 14,0% weniger als am 31. Dezember 2015. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Die neuen Vertragsabschlüsse im Raum Asien-Pazifik stiegen auf 516 Tsd. Einheiten (+30,4%). Mit 1,5 Mio. Kontrakten lag der Gesamtvertragsbestand am 30. September 2016 um 10,7% über dem Wert von Ende Dezember 2015. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 1,1 Mio. Verträge, ein Anstieg um 13,7%.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Der Absatz des Volkswagen Konzerns (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) an die Handelsorganisation stieg in den ersten neun Monaten 2016 um 2,9% auf 7.652.771 Fahrzeuge. Grund dafür war die höhere Nachfrage in West- und Zentraleuropa sowie in China, die Volumenrückgänge insbesondere in Brasilien mehr als kompensieren konnte. Der Auslandsabsatz nahm im Vorjahresvergleich um 3,4% zu. Der Absatz im Inland sank im Berichtszeitraum um 0,9%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz verringerte sich auf 12,5 (13,0)%.

PRODUKTION

Der Volkswagen Konzern fertigte von Januar bis September 2016 insgesamt 7.645.269 Fahrzeuge und lag damit 2,8% über dem Vorjahreswert. Die Produktion im Inland war mit 2.028.444 Einheiten auf dem Niveau des Vorjahres. Die Inlandsquote verringerte sich auf 26,5 (27,3)%.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am Ende des Berichtszeitraums über dem jeweiligen Stand zum Jahresende 2015 und zum 30. September 2015.

BELEGSCHAFT

Der Volkswagen Konzern beschäftigte zum 30. September 2016 598.631 aktive Mitarbeiter. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich weitere 5.850 Mitarbeiter. Zusätzlich standen 19.522 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des dritten Quartals 2016 erhöhte sich die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 2,3% auf 624.003 Mitarbeiter. Dazu trugen im Wesentlichen die Einstellung von Fachkräften sowie der Personalaufbau in den neuen Werken in Mexiko und Polen bei. Im Inland waren 282.080 Arbeitnehmer beschäftigt, das waren 1,2% mehr als am Jahresende 2015. Mit 45,2 (45,7)% lag die Inlandsquote leicht unter der des Vorjahres.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

ÄNDERUNG DER BERICHTSSTRUKTUR

Aus der Neuordnung des Volkswagen Konzerns resultiert eine leicht veränderte Struktur der finanziellen Berichterstattung: Im Konzernbereich Automobile wird seit 1. Januar 2016 der bisherige zusammengefasste Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering entsprechend der Segmentberichterstattung getrennt nach Bereich Nutzfahrzeuge und Bereich Power Engineering dargestellt. Der Konzernbereich Automobile gliedert sich somit in die drei Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen bleibt unverändert und entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen.

VERKAUF VON LEASEPLAN

Im Januar 2016 wurden die letzten Genehmigungen für den Verkauf von LeasePlan an ein internationales Investorenkonsortium durch die zuständigen Behörden erteilt. Die rechtliche Übertragung der LeasePlan-Anteile an das Konsortium wurde am 21. März 2016 vollzogen. Aus der Transaktion ergab sich für den Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum ein positiver Effekt auf die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts und die Netto-Liquidität von 2,2 Mrd.€ sowie unter Berücksichtigung des abgehenden At-Equity-Anteils ein Ertrag in Höhe von 0,2 Mrd.€, der im Finanzergebnis ausgewiesen wird.

SONDEREINFLÜSSE

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

Im Berichtszeitraum beliefen sich die Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik im Wesentlichen bedingt durch höhere Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen für Rechtsrisiken auf -2,0 (-6,7) Mrd.€.

Infolge der Ausweitung des in den USA und Kanada für alle betroffenen Automobilproduzenten behördlich angeordneten Austauschs von möglicherweise fehlerbehafteten zugelieferten Airbags des Herstellers Takata waren zusätzliche Vorsorgen zu bilden. Die Sondereinflüsse im Operativen Ergebnis beliefen sich in den ersten drei Quartalen 2016 hieraus auf -0,2 Mrd.€.

Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von -0,1 (-0,2) Mrd.€ im Lkw-Bereich in Südamerika, die der nachhaltigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit dienen, sowie Vorsorgen für Rechtsrisiken im Rahmen des Lkw-Kartellverfahrens der Europäischen Kommission von -0,4 Mrd.€ führten im Berichtszeitraum in Summe zu Sondereinflüssen von -0,5 (-0,2) Mrd.€ im Bereich Nutzfahrzeuge.

Insgesamt ergaben sich in den ersten neun Monaten 2016 im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse in Höhe von -2,6 (-6,9) Mrd.€.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Im Zeitraum Januar bis September 2016 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 159,9 (160,3) Mrd.€. Positive Mixeffekte und die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen standen einer negativen Wechselkursentwicklung und einem ohne die chinesischen Joint Ventures geringeren Fahrzeugabsatz entgegen. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse belief sich auf 79,5 (79,8)%.

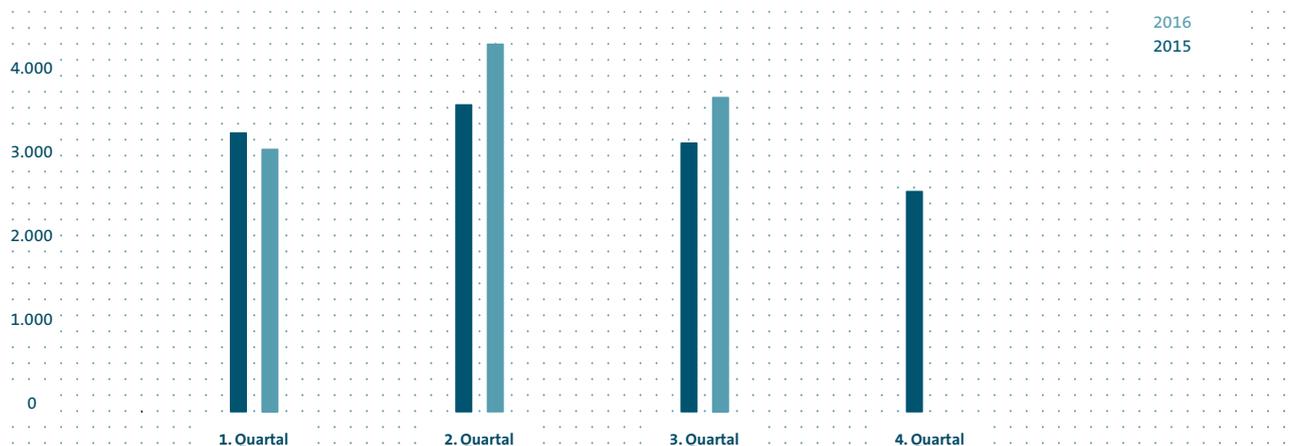
Mit 31,1 (26,5) Mrd.€ fiel das Bruttoergebnis höher aus als im Vorjahreszeitraum. Bereinigt um in beiden Zeiträumen hier erfasste Sondereinflüsse lag das Bruttoergebnis auf dem Niveau des Vorjahres. Die Bruttomarge betrug 19,4 (16,5)%; ohne Belastungen aus Sondereinflüssen lag sie bei 20,0 (20,1)%.

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

Mio. €	2016	2015
Pkw		
Umsatzerlöse	111.044	113.325
Bruttoergebnis	22.349	18.339
Operatives Ergebnis	6.359	1.203
Operative Rendite (in %)	5,7	1,1
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	23.278	22.221
Bruttoergebnis	3.754	3.533
Operatives Ergebnis	491	489
Operative Rendite (in %)	2,1	2,2
Power Engineering		
Umsatzerlöse	2.567	2.756
Bruttoergebnis	501	550
Operatives Ergebnis	-9	34
Operative Rendite (in %)	-0,4	1,2

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen übertraf im Zeitraum Januar bis September 2016 mit 11,3 Mrd.€ das Vorjahr um 1,1 Mrd.€, die operative Rendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 7,0 (6,4)%. Produktkostenoptimierungen und Mixverbesserungen hatten einen positiven Einfluss, negativ wirkten sich Wechselkurs- und Volumeneffekte sowie höhere Vermarktungskosten infolge der Abgasthematik auf das Ergebnis aus. Sondereinflüsse insbesondere aus Rechtsrisiken belasteten das Operative Ergebnis in Höhe von –2,6 (–6,9) Mrd.€; davon entfielen –2,2 (–6,7) Mrd.€ auf den Bereich Pkw und –0,5 (–0,2) Mrd.€ auf den Bereich Nutzfahrzeuge. Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns fiel mit 8,6 Mrd.€ um 5,3 Mrd.€ höher aus als ein Jahr zuvor. Die operative Rendite stieg auf 5,4 (2,1)%.

Das Finanzergebnis war mit –0,5 Mrd.€ um 2,3 Mrd.€ niedriger als 2015. Im Vorjahr hatte der Ertrag aus der Veräußerung der Suzuki Anteile einen deutlich positiven Effekt. Der Rückgang resultierte zudem aus bewertungsbedingt gestiegenen Finanzierungsaufwendungen sowie unter Vorjahr liegenden At-Equity-Ergebnissen der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Positiv wirkte der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an LeasePlan.

Das Ergebnis vor Steuern des Konzerns verbesserte sich um 3,0 Mrd.€ auf 8,2 Mrd.€. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 1,9 Mrd.€ auf 5,9 Mrd.€ zu.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

In den ersten drei Quartalen 2016 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 136,9 (138,3) Mrd.€. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus negativen Wechselkurs- und Volumeneffekten sowie höheren Vermarktungskosten, denen eine positive Mixentwicklung entgegenstand. In den Bereichen Pkw und Power Engineering waren die Umsatzerlöse in den ersten neun Monaten des Jahres 2016 rückläufig, während sie im Bereich Nutzfahrzeuge den Wert des Vorjahres übertrafen. 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 gegenüber Vorjahr zurück. Verbesserte Produktkosten, währungsumrechnungsbedingte Effekte und insgesamt niedrigere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung sowie gegenüber Vorjahr geringere Belastungen aus der Dieselthematik standen gestiegenen Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens und negativen Sondereinflüssen aus dem Austausch zugelieferter Airbags entgegen. In der Folge verbesserte sich das Bruttoergebnis um 4,2 Mrd.€ auf 26,6 Mrd.€.

Im Zeitraum Januar bis September 2016 lagen die Vertriebskosten auf dem Niveau des Vorjahres; höhere Vermarktungskosten standen geringere Belastungen aus Sondereinflüssen entgegen. Die Verwaltungskosten erhöhten sich etwas. Ihr Anteil am Umsatz blieb jeweils nahezu unverändert. Trotz höherer Sondereinflüsse aus der Dieselthematik und dem Bereich Nutzfahrzeuge war das Sonstige betriebliche Ergebnis im Berichtszeitraum mit –0,5 Mrd.€ um 0,9 Mrd.€ im Wesentlichen aufgrund positiver Wechselkurseffekte besser als im Vorjahr.

Mit 6,8 Mrd.€ verzeichnete der Konzernbereich Automobile in den ersten drei Quartalen 2016 ein um 5,1 Mrd.€ über Vorjahr liegendes Operatives Ergebnis. Die operative Rendite erhöhte sich auf 5,0 (1,2)%. Die darin enthaltenen Sondereinflüsse beliefen sich auf –2,6 (–6,9) Mrd.€. Ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse lag das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile bei 9,5 (8,6) Mrd.€, die operative Rendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 6,9 (6,2)%. Produktkostenoptimierungen und eine vorteilhafte Mixentwicklung konnten negative Wechselkurseffekte und einen rückläufigen Fahrzeugabsatz sowie höhere Vermarktungskosten infolge der Abgasthematik mehr als ausgleichen. Von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

Das Finanzergebnis nahm um 2,2 Mrd.€ auf –0,5 Mrd.€ ab; darin enthalten waren bewertungsbedingt höhere Finanzierungsaufwendungen sowie geringere Beteiligungserträge aus den chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften. Dem stand im Berichtszeitraum der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an LeasePlan entgegen; im Vorjahr hatte der Verkauf der Suzuki Anteile einen deutlich positiven Effekt.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen stiegen in den ersten drei Quartalen 2016 vor allem aufgrund eines höheren Geschäftsvolumens um 4,9% auf 23,0 Mrd.€.

In der Folge verbesserte sich das Bruttoergebnis trotz des anhaltenden Margendrucks, einer negativen Wechselkursentwicklung und gestiegener Abschreibungen auf 4,5 (4,0) Mrd.€.

Die Vertriebskosten und Verwaltungskosten lagen im Berichtszeitraum leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums, ihr Anteil am Umsatz nahm jeweils leicht ab.

Das Operative Ergebnis erhöhte sich um 11,8% auf 1,8 Mrd.€, die operative Rendite belief sich auf 7,8 (7,4)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns fiel im Zeitraum Januar bis September 2016 mit 22,6 Mrd.€ um 17,1% höher aus als ein Jahr zuvor. Im Working Capital stieg die Mittelbindung im Vergleich zum Vorjahr um 5,3 Mrd.€ auf 12,2 Mrd.€. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft nahm in der Folge um 2,0 Mrd.€ auf 10,4 Mrd.€ ab.

Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns lag mit 10,1 (7,6) Mrd.€ über dem Wert des Vorjahres. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) und die aktivierten Entwicklungskosten stiegen an. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ war durch den Mittelzufluss aus dem Verkauf der LeasePlan-Anteile sowie dem Mittelabfluss für die Beteiligung am Fahrdienstvermittler GETT beeinflusst. Im Vorjahresvergleich ist der Verkauf der Anteile an Suzuki zu berücksichtigen.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit belief sich in den ersten neun Monaten 2016 auf 8,1 (2,6) Mrd.€. Der Volkswagen Konzern verzeichnete einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung von 26,6 (22,4) Mrd.€.

Am 30. September 2016 betrug die Netto-Liquidität des Konzerns –99,0 Mrd.€; am Jahresende 2015 waren es –100,5 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis September 2016 erzielte der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 15,4 Mrd.€; der Anstieg um 2,8 Mrd.€ resultierte im Wesentlichen aus gegenüber Vorjahr gesunkenen Sondereinflüssen, denen niedrigere Dividenden der chinesischen Joint Ventures gegenüberstanden.

Mit 1,6 (5,8) Mrd.€ fiel die Mittelfreisetzung im Working Capital deutlich geringer aus als ein Jahr zuvor. Die jeweils in den ersten drei Quartalen neu erfassten Sondereinflüsse wirkten sich im Brutto-Cash-flow negativ und in der Veränderung des Working Capitals positiv aus. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft sank um 1,5 Mrd.€ auf 17,0 Mrd.€.

In der Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelabfluss in Höhe von 9,5 (7,2) Mrd.€. Die Sachinvestitionen und aktivierten Entwicklungskosten nahmen im Vergleich zum Vorjahr zu. Die Sachinvestitionsquote erhöhte sich auf 5,7 (5,3)%. Die Investitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung der Modellpalette, die Elektrifizierung des Antriebsstrangs und die modularen Baukästen. Der Verkauf der LeasePlan-Anteile führte zu einem Mittelzufluss in Höhe von 2,2 Mrd.€. Im Vorjahreswert ist der Verkauf der Anteile an Suzuki enthalten.

Mit 7,5 Mrd.€ lag der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile in den ersten neun Monaten des Jahres 2016 um 3,7 Mrd.€ unter dem Vergleichswert 2015.

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

Mio. €	2016	2015
Pkw		
Brutto-Cash-flow	13.251	10.345
Veränderung Working Capital*	1.759	5.858
Cash-flow laufendes Geschäft*	15.009	16.203
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–7.957	–5.709
Netto-Cash-flow*	7.053	10.494
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cash-flow	1.963	2.006
Veränderung Working Capital	–85	–13
Cash-flow laufendes Geschäft	1.878	1.993
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–1.410	–1.371
Netto-Cash-flow	468	622
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	197	299
Veränderung Working Capital	–86	–40
Cash-flow laufendes Geschäft	111	259
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–128	–140
Netto-Cash-flow	–17	118

* Das Vorjahr wurde angepasst.

In der Finanzierungstätigkeit flossen aufgrund einer im April 2016 von der Volkswagen AG durchgeführten Eigenkapitalerhöhung bei der Volkswagen Financial Services AG zur Finanzierung des gestiegenen Geschäftsvolumens und zur Einhaltung aufsichtsrechtlicher Eigenkapitalanforderungen 0,5 Mrd.€ ab. An die Aktionäre der Volkswagen AG wurde Ende Juni eine im Vergleich zum Vorjahr deutlich geringere Dividende von insgesamt 0,1 (2,3) Mrd.€ ausgeschüttet. Die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile berücksichtigt zudem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden; sie belief sich insgesamt auf 1,4 (-5,0) Mrd.€.

Am 30. September 2016 verzeichnete der Konzernbereich Automobile eine Netto-Liquidität in Höhe von 31,1 Mrd.€, am Jahresende 2015 hatte sie 24,5 Mrd.€ betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten drei Quartalen 2016 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen mit 7,2 Mrd.€ einen um 8,2% höheren Brutto-Cash-flow als ein Jahr zuvor. Im Working Capital nahm die Mittelbindung aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens auf 13,8 (12,7) Mrd.€ zu.

Der Anteilserwerb am Fahrdienstvermittler GETT in Höhe von 0,3 Mrd.€ trug dazu bei, dass die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts auf 0,6 (0,4) Mrd.€ stieg.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit des Finanzdienstleistungsbereichs ging auf 6,7 (7,5) Mrd.€ zurück.

Ende September lag die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei -130,1 Mrd.€, am Ende des letzten Geschäftsjahres waren es -125,1 Mrd.€.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Am Ende des dritten Quartals 2016 belief sich die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns auf 403,9 Mrd.€ und war damit um 5,7% höher als am Ende des Vorjahres. Mit 90,9 (88,3) Mrd.€ übertraf das Eigenkapital des Konzerns den Wert vom 31. Dezember 2015. Die Eigenkapitalquote ging auf 22,5 (23,1)% zurück.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Langfristigen Vermögenswerte lagen am Ende der ersten neun Monate 2016 insgesamt auf dem Niveau vom Jahresende 2015. Dabei waren sowohl die Immateriellen Vermögenswerte als auch die Sachanlagen leicht höher als am 31. Dezember 2015. Die At Equity bewerteten Anteile nahmen im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs der Anteile an LeasePlan sowie der Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen ab. Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 21,3%; die darin enthaltenen Vorräte erhöhten sich hauptsächlich produktionsbedingt. Die Forderungen nahmen deutlich zu. Der Zahlungsmittelbestand im Automobilbereich lag am Ende des Berichtszeitraums mit 23,3 (15,7) Mrd.€ erheblich über dem Wert von Ende Dezember 2015. Der Wertpapierbestand erhöhte sich um 1,8 Mrd.€ auf 14,1 Mrd.€.

Am 30. September 2016 übertraf das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile mit 68,4 Mrd.€ den Wert vom Jahresende 2015 um 1,0 Mrd.€.

Die vor Sondereinflüssen gute Ergebnisentwicklung und positive Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung wirkten sich erhöhend aus. Belastungen aus Sondereinflüssen, gestiegene versicherungsmathematische Verluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen und negative Effekte aus der Währungsumrechnung minderten das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile. Die Ende Juni 2016 durchgeführte Dividendenausschüttung an die Aktionäre der Volkswagen AG fiel im Berichtszeitraum deutlich geringer aus als im Vorjahr. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen der RENK AG und der AUDI AG zuzurechnen. Da diese insgesamt geringer waren als die dem Konzernbereich Finanzdienstleistungen zugeordneten Anteile von Minderheiten am Eigenkapital, ergab sich für den im Abzug ermittelten Konzernbereich Automobile ein negativer Wert.

Die Langfristigen Schulden nahmen im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 10,1% zu, die darin enthaltenen Pensionsrückstellungen erhöhten sich infolge der Änderung des Zinssatzes deutlich, während die sonstigen langfristigen Rückstellungen aufgrund der Sondereinflüsse stiegen. Die Finanzschulden gingen um 3,0 Mrd.€ zurück. Mit 72,8 Mrd.€ waren die Kurzfristigen Schulden um 10,5% höher als Ende Dezember 2015.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.09.2016	31.12.2015
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	104.861	105.028
Kurzfristige Vermögenswerte	69.833	57.289
Bilanzsumme	174.694	162.317
Eigenkapital	53.805	54.598
Langfristige Schulden	67.867	61.195
Kurzfristige Schulden	53.023	46.524
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	24.640	24.749
Kurzfristige Vermögenswerte	16.764	13.421
Bilanzsumme	41.404	38.170
Eigenkapital	11.474	9.512
Langfristige Schulden	12.284	11.532
Kurzfristige Schulden	17.646	17.126
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	2.878	3.035
Kurzfristige Vermögenswerte	3.190	3.310
Bilanzsumme	6.068	6.345
Eigenkapital	3.112	3.255
Langfristige Schulden	826	842
Kurzfristige Schulden	2.130	2.248

Die kurzfristigen Finanzschulden nahmen durch Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten sowie Mittelaufnahmen im kurzfristigen Bereich zu. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile im Vorjahr geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert für den Vorjahreszeitraum negativ. Die Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ umfasst im Wesentlichen die Verbindlichkeit für die Verpflichtung zum Erwerb der ausstehenden MAN Aktien.

Mit 222,2 (206,8) Mrd. € war die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile zum 30. September 2016 um 7,4 % höher als Ende 2015.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen übertraf am Ende des dritten Quartals 2016 mit 181,7 Mrd. € den Wert vom Jahresende 2015 um 3,8 %.

Die Langfristigen Vermögenswerte stiegen insgesamt im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 6,3 %. Die darin enthaltenen Vermieteten Vermögenswerte und die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen vor allem aufgrund des Geschäftswachstums zu. Die Equity bewerteten Anteile erhöhten sich infolge der Beteiligung an GETT. Die Kurzfristigen Vermögenswerte lagen auf dem Niveau vom 31. Dezember 2015. Am Ende des Berichtszeitraums entfielen rund 45,0 (45,8) % der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen war – insbesondere ergebnisbedingt und aufgrund der im April durchgeführten Kapitalerhöhung durch die Volkswagen AG zur Finanzierung des Geschäftswachstums sowie zur Einhaltung aufsichtsrechtlicher Eigenkapitalanforderungen – mit 22,5 Mrd. € um 7,4 % höher als Ende 2015. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 12,4 (11,9) %. Die Langfristigen Schulden lagen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Kurzfristigen Schulden erhöhten sich um 7,3 %; der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Refinanzierung des Volumenwachstums.

Ende September 2016 war das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft mit 32,7 (26,5) Mrd. € höher als am Jahresende 2015.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Infolge der stärkeren Erholung der europäischen Automobiliemärkte haben wir die erwarteten Auslieferungen an Kunden angepasst.

Sondereinflüsse insbesondere aus Rechtsrisiken führen zu einer Absenkung der Ergebnisprognose inklusive Sondereinflüsse für den Konzern sowie für die Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge.

Im Juni 2016 hat Volkswagen die Öffentlichkeit darüber informiert, dass die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ Vergleichsvereinbarungen in den USA mit dem US-amerikanischen Justizministerium U.S. Department of Justice (DOJ) im Auftrag der US-amerikanischen Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA), der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) und dem Attorney General von Kalifornien sowie privaten Klägern, die durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee (PSC)“ vertreten werden und der Federal Trade Commission (FTC) geschlossen haben. Mit den Vergleichsvereinbarungen werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0l TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Am 18. Oktober 2016 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt und am 25. Oktober 2016 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarungen. Gegen diesen Beschluss zur endgültigen Genehmigung kann Einspruch eingelegt werden.

Die Vergleichsvereinbarungen beinhalten Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasingfahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden ist. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitig betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. USD in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte Stickoxid (NO_x)-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. USD in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Volkswagen hat außerdem separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Ansprüche aus verbraucherrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0l TDI und 3,0l TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 603 Mio. USD beigelegt werden.

Die zivilrechtlichen Ansprüche des DOJ, der FTC und privater Kläger, die vom PSC im Zusammenhang mit 3,0l TDI-Fahrzeugen vertreten werden, durch das DOJ im Auftrag der EPA angestrebte Bußgelder, mögliche Klagen von US-Bundesstaaten wegen Verletzung des Umweltrechts in Zusammenhang mit den 2,0l und 3,0l TDI-Fahrzeugen, die strafrechtliche Untersuchungen des DOJ und verschiedene weitere geltend gemachte Ansprüche werden nicht mit diesen Vereinbarungen beigelegt. Überdies laufen Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, auch in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen Markentragehändlern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit TDI-Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung, die vom Gericht noch genehmigt werden muss, beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. USD sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Eine vorläufige gerichtliche Genehmigung der Vergleichsvereinbarung wurde am 18. Oktober 2016 erteilt und eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung ist für den 18. Januar 2017 angesetzt.

In Kanada beobachtet die kanadische, für die Abstimmung umweltpolitischer Maßnahmen verantwortliche Behörde „Environment and Climate Change Canada“ im Rahmen ihrer anhängigen strafrechtlichen Untersuchung die EPA- und CARB-Verfahren in den USA. Untersuchungen weiterer kanadischer Regulierungsbehörden dauern an. In Kanada wurden 33 Sammelklagen mit Kundensadensersatzforderungen gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die Mehrheit dieser Klagen behauptet, eine landesweite Klasse („Class“) von Kundenklagen betreffend 2,0l und 3,0l Dieselfahrzeuge zu begründen. Derzeit laufen in Kanada Vergleichsgespräche bezüglich der 2,0l Dieselmotoren.

Die Attorneys General von zwölf US-Bundesstaaten (Alabama, Maryland, Massachusetts, Missouri, New Hampshire, New Jersey, New Mexico, New York, Pennsylvania, Tennessee, Texas und Vermont) sowie einige Kommunen haben vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten Klage – und der Bundesstaat Washington hat im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens einen Bebußungsanspruch – gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen erhoben und fordern/fordert Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Alabama, Maryland, Massachusetts, Missouri, New Hampshire, New York,

Pennsylvania, Tennessee, Texas und Washington waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen in Bezug auf verbraucherrechtliche und wettbewerbsrechtliche Klagen beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen. Insbesondere haben neun Bundesstaaten (Delaware, Maine, Minnesota, Missouri, Montana, Ohio, Oregon, Wisconsin und Wyoming) Vereinbarungen abgeschlossen, wonach die für ihre potenziellen Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltenden Verjährungsfristen bis Ende 2016 ausgesetzt werden. Von diesen Bundesstaaten hat Wyoming seine Absicht bekundet, bis zum 1. November 2016 Klage zu erheben und Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltend zu machen. Ein weiterer Staat (Connecticut) hat seine Absicht zur Teilnahme an Vergleichsgesprächen in Bezug auf die Verletzung des Umweltrechts bekundet, ohne Klage zu erheben.

Im Juni 2016 wurde im Auftrag von Erwerbern bestimmter Volkswagen-Anleihen in US-Dollar eine vermeintliche Sammelklage wegen des Handels dieser Anleihen zu angeblich künstlich überhöhten Preisen, die auf angeblichen Falschangaben seitens Volkswagen zurückzuführen waren, und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der Notice of Violation durch die EPA eingereicht. Diese Klage wurde an das vorstehend erwähnte Bundesgericht in Kalifornien verwiesen.

Die überwiegende Mehrheit der Anlegerklagen ist beim Landgericht Braunschweig anhängig. In einer am 21. September 2016 veröffentlichten Pressemitteilung erklärt das Landgericht Braunschweig, dass einschließlich kürzlich eingereicherter Klagen derzeit rund 1.400 Verfahren anhängig sind. In der Pressemitteilung des Landgerichts Braunschweig heißt es, dass sich unter Berücksichtigung der kürzlich eingegangenen Klagen der Streitwert aller beim Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen insgesamt auf rund 8,2 Mrd. € beläuft.

Am 5. August 2016 entschied das Landgericht Braunschweig über die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen, mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen, an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheidungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz („Musterverfahrensgesetz“). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht getroffen werden. Alle beim Landgericht Braunschweig eingereichten Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in den Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind.

Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren sind für alle anhängigen Klagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden.

Am Landgericht Stuttgart sind mehrere Klagen gegen die Volkswagen AG und Porsche Automobil Holding SE als Gesamtschuldner eingereicht worden. Unklar ist derzeit, ob in Bezug auf diese Klagen ein Musterverfahren eingeleitet wird und ob dieses vor dem Oberlandesgericht Stuttgart durchgeführt oder an das Oberlandesgericht Braunschweig verwiesen wird.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland sowie in Österreich und den Niederlanden eingereicht worden.

Insgesamt sind Volkswagen bisher Anlegerklagen, gerichtliche Mahnanträge und Güteanträge mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von 7,4 Mrd. € zugestellt worden.

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken einschließlich angemessener Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Dieseldematik waren auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen im Berichtszeitraum zusätzliche Rückstellungen in Höhe von 2,0 Mrd. € zu bilden. Nicht in Anspruch genommene Vorsorgen für Rechtsrisiken in Höhe von 0,4 Mrd. € waren aufzulösen. Volkswagen ist weiterhin der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass keine Rückstellungen für Anlegerklagen gebildet wurden. Die diesbezüglichen Eventualverbindlichkeiten waren um 2,7 Mrd. € auf 3,7 Mrd. € zu erhöhen.

Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der umfassenden und aufwendigen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieseldematik gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten unverändert zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

Im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission ein Kartellverfahren gegen die europäischen Lkw-Hersteller wegen unangemessenen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 ein und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte.

Mit ihrem Beschluss vom 19. Juli 2016 hat die Europäische Kommission mit Ausnahme von MAN und Scania gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen verhängt. Da MAN die EU-Kommission als Kronzeuge über die Absprachen informiert hatte, wurde das Unternehmen von einer Geldbuße ausgenommen.

Die Ermittlungen gegen Scania dauern an. Das Unternehmen hat entschieden, seine Verteidigungsrechte umfassend geltend zu machen. Um mögliche Strafen abdecken zu können, wurde eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € gebildet.

Derzeit kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer weiteren Ausweitung des Rückrufs diverser Modelle unterschiedlicher Hersteller kommen könnte, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden. Dies könnte auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen.

Zudem bestehen Risiken im Zusammenhang mit dem im Juni 2016 im Zuge eines Referendums beschlossenen Austritt Großbritanniens aus der EU. Vor diesem Hintergrund beobachten wir mögliche Folgen für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, Auswirkungen auf Wechselkurse sowie Beeinträchtigungen der Nachfrage nach Konzernprodukten.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2016 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Abgasthematik“ und „Rechtsfälle/Dieseldematik“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Kapitel „Abgasthematik“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2015 auch aus zwischenzeitlich neu erlangten Erkenntnissen aus den noch andauernden Untersuchungen keine wesentlichen Änderungen.

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

Währungskursverhältnissen ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2015 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Ausblick

Die Weltwirtschaft verzeichnete in den zurückliegenden drei Quartalen des Jahres 2016 ein moderates Wachstum. Dabei ließ die Dynamik in den Industrieländern im Vergleich zum Gesamtjahr 2015 nach, während die Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts in den Schwellenländern auf dem Vorjahresniveau lagen. Der Vorstand des Volkswagen Konzerns geht davon aus, dass das Wachstum der Weltwirtschaft 2016 leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Risiken gehen dabei von potenziellen Turbulenzen auf den Finanzmärkten, protektionistischen Tendenzen sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern aus. Darüber hinaus belasten geopolitische Spannungen und Konflikte weiterhin die Wachstumsaussichten. In den Industrieländern rechnen wir mit einer anhaltend positiven Konjunktorentwicklung bei insgesamt eher moderaten Expansionsraten. Aller Voraussicht nach werden die Schwellenländer auf vergleichbarem Niveau wachsen wie im Vorjahr. Die höchsten Zuwächse erwarten wir in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

Im Zeitraum Januar bis September 2016 übertraf die Zahl der weltweiten Pkw-Neuzulassungen den Wert des Vorjahreszeitraums, die einzelnen Märkte entwickelten sich jedoch regional unterschiedlich. Auch für das Gesamtjahr rechnen wir damit, dass sich die Pkw-Märkte in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen voraussichtlich mit leicht höherem Tempo steigen als im Jahr 2015. Für Westeuropa und den deutschen Pkw-Markt erwarten wir ein Nachfragevolumen, das moderat über dem Vorjahresniveau liegt. In den zentral- und osteuropäischen Märkten dürfte sich die Pkw-Nachfrage leicht unter dem schwachen Vorjahreswert bewegen. Für Nordamerika gehen wir davon aus, dass sich der positive Trend des abgelaufenen Jahres abgeschwächt fortsetzen wird. Die Volumina der südamerikanischen Märkte werden vermutlich spürbar unter den Vorjahreswerten bleiben. Die Pkw-Märkte der Region Asien-Pazifik werden ihr Wachstum voraussichtlich mit höherer Dynamik fortsetzen.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen wird 2016 voraussichtlich leicht steigen. Wir erwarten dabei, dass sich die einzelnen Regionen heterogen entwickeln.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten für mittelschwere und schwere Lkw werden die Neuzulassungen 2016 bei unterschiedlicher Entwicklung einzelner Regionen insgesamt voraussichtlich auf dem Vorjahresniveau liegen, während die Nachfrage auf den relevanten Busmärkten spürbar zurückgehen wird.

Wir gehen davon aus, dass die Bedeutung automobilbezogener Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2016 weltweit zunehmen wird.

Für die heterogene Entwicklung der weltweiten Automobili-märkte ist der Volkswagen Konzern gut aufgestellt. Unsere breite, gezielt ergänzte Produktpalette mit Motoren der neuesten Genera-

tion sowie verschiedenen alternativen Antrieben verschafft uns weltweit eine gute Position gegenüber dem Wettbewerb. Zu den weiteren Stärken des Konzerns zählen insbesondere das einzigartige Markenportfolio, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt sowie das breite Spektrum an Finanzdienstleistungen. Unser Modellangebot erstreckt sich von Motorrädern über Kompakt-, Sport- und Luxuswagen bis hin zu schweren Lkw und Bussen und bedient nahezu alle Segmente. Die Marken des Volkswagen Konzerns werden auch in den verbleibenden Monaten des Jahres 2016 die Produktoffensive fortsetzen, ihre Angebotspalette modernisieren und um neue Modelle erweitern. Wir haben den Anspruch, jedem Kunden Mobilität und Innovationen gemäß seinen Bedürfnissen anzubieten und so unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Wir erwarten, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2016 unter anhaltend herausfordernden Marktbedingungen bei einem wachsenden Volumen in China insgesamt leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen liegen neben der Abgasthematik in dem wettbewerbsintensiven Marktumfeld sowie in volatilen Wechselkurs- und Zinsverläufen und schwankenden Rohstoffpreisen. Positive Effekte erwarten wir aus den Effizienzprogrammen aller Marken und aus den modularen Baukästen.

Wir gehen davon aus, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns im Jahr 2016 den Vorjahreswert erreichen können. Für das Operative Ergebnis des Konzerns vor Sondereinflüssen rechnen wir im Jahr 2016 mit einer operativen Rendite, die am oberen Ende der Bandbreite zwischen 5,0 und 6,0% liegt.

Im Bereich Pkw erwarten wir einen leichten Umsatzrückgang, die operative Rendite vor Sondereinflüssen liegt voraussichtlich am oberen Ende der Spanne von 5,5 bis 6,5%. Im Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei moderat steigenden Umsatzerlösen von einer operativen Rendite vor Sondereinflüssen zwischen 2,0 und 4,0% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse spürbar und das Operative Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen gehen wir von Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis merklich über dem Niveau des Vorjahres aus.

Nach Sondereinflüssen, die insbesondere aus Rechtsrisiken resultieren, rechnen wir für den Konzern und den Bereich Pkw mit einer klar positiven sowie für den Bereich Nutzfahrzeuge mit einer leicht positiven operativen Rendite, die jedoch jeweils unterhalb des angestrebten Korridors liegen wird.

Eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung unserer Prozesse sind unverändert wesentliche Bestandteile der Strategie des Volkswagen Konzerns.

Marken und Geschäftsfelder

**UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH
MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN**

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis September 2016 Umsatzerlöse in Höhe von 159,9 (160,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis war mit 8,6 Mrd. € um 5,3 Mrd. € höher als ein Jahr zuvor. Im Berichtszeitraum fielen Sondereinflüsse von insgesamt -2,6 Mrd. € an, im Vorjahr waren es -6,9 Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 11,3 (10,2) Mrd. €.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw lag in den ersten neun Monaten 2016 mit 3,2 (3,3) Mio. Fahrzeugen unter dem Vorjahreswert. Darin enthalten waren 2,3 (2,4) Mio. Volkswagen Modelle. Der Polo, der neue Tiguan und der Passat wurden stark nachgefragt. Die Umsatzerlöse lagen mit 77,7 (80,0) Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen sank auf 1,2 (2,2) Mrd. €. Der Rückgang ist im Wesentlichen auf Volumen-, Mix- und Wechselkurseffekte sowie höhere Vermarktungskosten infolge der Abgasthematik zurückzuführen, Kosteneinsparungen wirkten positiv. Insbesondere aus der Dieselhematik ergaben sich Sondereinflüsse in Höhe von -1,3 Mrd. €; im Vorjahr waren es -6,7 Mrd. €.

Die Marke Audi steigerte im Berichtszeitraum ihren Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 0,7% auf weltweit 1,2 Mio. Fahrzeuge. Das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen veräußerte weitere 411 (365) Tsd. Audi Fahrzeuge. Besonders beliebt waren das SUV-Modell Q3 sowie die neuen Generationen von A4 und Q7. Die Umsatzerlöse verbesserten sich auf 44,0 (43,7) Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen erreichte mit 3,9 (4,0) Mrd. € das Niveau des Jahres 2015. Neben Währungseffekten und einer hohen Wettbewerbsintensität belasteten der Ausbau des Modell- und Technologieportfolios sowie des internationalen Fertigungsverbunds das Ergebnis. Vor allem aus der Dieselhematik sowie aus der Ausweitung des Austauschs von Takata Airbags resultierten Sondereinflüsse in Höhe von -0,9 Mrd. €. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati

enthalten. Ducati setzte im Berichtszeitraum 47 Tsd. Motorräder ab (+1,4%).

Die Marke ŠKODA setzte in den ersten drei Quartalen dieses Jahres mit 606 (605) Tsd. Einheiten mehr Fahrzeuge ab als ein Jahr zuvor. Insbesondere der Fabia und der Superb wurden stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse nahmen um 9,0% auf 10,1 Mrd. € zu. Vor allem positive Volumen- und Mixeffekte sowie Produktkostenoptimierungen führten dazu, dass sich das Operative Ergebnis um 28,1% auf 940 Mio. € verbesserte.

Aufgrund von Umrüstarbeiten im Werk Martorell und des Auslaufs des Altea war der Absatz der Marke SEAT im Berichtszeitraum mit 400 (404) Tsd. Fahrzeugen leicht geringer als im Vorjahr. Der für Audi gefertigte Q3 ist darin enthalten. Vor allem der Leon war bei den Kunden beliebt, der Ateca wurde sehr positiv im Markt aufgenommen. Die Umsatzerlöse legten auf 6,5 (6,4) Mrd. € zu. Mit 137 Mio. € war das Operative Ergebnis um 125 Mio. € besser als im Jahr 2015; Kostenreduzierungen und Mixverbesserungen, die insbesondere aus der Markteinführung des neuen Ateca resultieren, konnten negative Wechselkurseffekte mehr als kompensieren.

Die Marke Bentley setzte von Januar bis September 2016 mit 7.825 Fahrzeugen 6,1% mehr Einheiten ab als im Vorjahr, was vor allem auf die Beliebtheit des neuen Bentayga zurückzuführen war. Die Umsatzerlöse nahmen um 3,4% auf 1,4 Mrd. € zu. Trotz veränderter Marktbedingungen erreichte das Operative Ergebnis aufgrund positiver Effekte aus Wechselkursen und Kostensenkungsmaßnahmen mit 54 (57) Mio. € die Größenordnung des Vorjahres.

Der Absatz der Marke Porsche übertraf in den ersten neun Monaten 2016 mit weltweit 177 Tsd. Fahrzeugen den Vergleichswert 2015 um 5,0%. Die Nachfrage nach den Modellen Boxster, Cayman, 911 und Macan war höher als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse lagen mit 16,5 (16,5) Mrd. € auf Vorjahresniveau. Das Operative Ergebnis verbesserte sich um 12,2% auf 2,9 Mrd. €; der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Volumen-, Mix- und Währungseffekten.

VOLKSWAGEN KONZERN

Konzernbereich	Automobile										Finanzdienstleistungen					
Marke/ Geschäftsfeld	Volkswagen Pkw	Audi	ŠKODA	SEAT	Bentley	Porsche	Volkswagen Nutzfahrzeuge	Scania	MAN	Sonstiges	Händler- und Kundenfinanzierung	Leasing	Direktbank	Versicherungen	Flottenmanagement	Mobilitätsangebote

Im Berichtszeitraum setzte Volkswagen Nutzfahrzeuge weltweit 342 (335) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Modelle Multivan/Transporter und Caddy wurden besonders stark nachgefragt. Mit 8,0 Mrd. € waren die Umsatzerlöse um 6,7% höher als in den ersten neun Monaten 2015. Volumen- und Mixeffekte sowie Produktkostenoptimierungen führten dazu, dass das Operative Ergebnis um 79 Mio. € auf 392 Mio. € zunahm.

Der Absatz der Marke Scania lag in den ersten drei Quartalen 2016 bei 60 (56) Tsd. Lkw und Bussen. Höhere Verkaufszahlen in Europa konnten die rückläufige Nachfrage in der Türkei, Südamerika und Russland kompensieren. Die Umsatzerlöse stiegen um 7,6% auf 8,3 Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 802 (748) Mio. €. Belastungen aus Wechselkursen konnten durch den höheren Fahrzeugabsatz und eine Steigerung des Servicegeschäfts mehr als ausgeglichen werden. Aus Rechtsrisiken im Rahmen des Lkw-Kartellverfahrens der Europäischen Kommission resultierten Sondereinflüsse in Höhe von -0,4 Mrd. €.

MAN Nutzfahrzeuge setzte von Januar bis September dieses Jahres 74 (74) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse erreichten mit 7,2 (7,2) Mrd. € die Größenordnung des Vorjahres. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 204 (52) Mio. €. Volumeneffekte und verbesserte Margen in Europa sowie die eingeleiteten strukturellen Verbesserungen wirkten sich positiv aus. Restrukturierungsmaßnahmen in Südamerika führten zu Sondereinflüssen in Höhe von -0,1 Mrd. €, im Vorjahr fielen dafür in Europa -0,2 Mrd. € an.

Die Umsatzerlöse von MAN Power Engineering gingen in den ersten neun Monaten 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 6,9% auf 2,6 Mrd. € zurück. Das Operative Ergebnis verringerte sich in der Folge um 51 Mio. € auf 176 Mio. €.

Das Operative Ergebnis der Volkswagen Finanzdienstleistungen verbesserte sich im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 11,1% auf 1,5 Mrd. €, was im Wesentlichen aus dem Geschäftswachstum resultierte.

 WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		UMSATZERLÖSE MIT DRITTEN		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Volkswagen Pkw	3.234	3.343	77.725	79.972	51.257	53.848	1.244	2.229
Audi	1.166	1.158	44.017	43.695	28.131	28.625	3.918	4.024
ŠKODA	606	605	10.113	9.280	4.893	4.367	940	734
SEAT	400	404	6.535	6.388	2.861	2.688	137	12
Bentley	8	7	1.411	1.364	1.090	939	54	57
Porsche ²	177	169	16.470	16.471	14.963	15.126	2.858	2.546
Volkswagen Nutzfahrzeuge	342	335	8.045	7.537	4.069	3.581	392	313
Scania ²	60	56	8.272	7.686	8.272	7.686	802	748
MAN Nutzfahrzeuge	74	74	7.213	7.247	6.705	7.043	204	52
MAN Power Engineering	-	-	2.567	2.756	2.565	2.754	176	227
VW China ³	2.803	2.492	-	-	-	-	-	-
Sonstiges	-1.217	-1.204	-42.771	-41.538	16.878	15.910	-993 ⁴	-2.126 ⁴
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	20.337	19.403	18.248	17.696	1.534	1.381
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	-	-	-	-	-	-	11.267	10.197
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-	-	-2.620	-6.855
Volkswagen Konzern	7.653	7.440	159.932	160.263	159.932	160.263	8.647	3.342
Konzernbereich Automobile ⁵	7.653	7.440	136.889	138.302	139.282	140.259	6.841	1.726
davon: Bereich Pkw	7.178	6.974	111.044	113.325	118.176	119.644	6.359	1.203
Bereich Nutzfahrzeuge	475	466	23.278	22.221	18.541	17.861	491	489
Bereich Power Engineering	-	-	2.567	2.756	2.565	2.754	-9	34
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	23.042	21.961	20.649	20.004	1.806	1.615

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

2 Inklusive Finanzdienstleistungen.

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

Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 3.594 (3.777) Mio. €.

4 Im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen sowie inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögensgegenstände im Rahmen der Kaufpreisallokationen von Scania, Porsche Holding Salzburg, MAN und Porsche.

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

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Der Volkswagen Konzern setzte in den ersten neun Monaten 2016 in der Region Europa/Übrige Märkte 3,5 (3,4) Mio. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse stiegen volumenbedingt auf 102,3 (99,5) Mrd. €. Wechselkurseffekte hatten einen negativen Einfluss.

In Nordamerika lag der Absatz des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum aufgrund der höheren Nachfrage in Mexiko mit 708 Tsd. Fahrzeugen um 1,3% über dem Vorjahreswert. Die Umsatzerlöse gingen aufgrund der Wechselkursentwicklung auf 25,6 (26,6) Mrd. € zurück.

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen auf den südamerikanischen Märkten blieben im Zeitraum Januar bis September

2016 schwierig. Der Absatz des Volkswagen Konzerns in dieser Region war mit 312 Tsd. Fahrzeugen um 26,3% niedriger als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse nahmen um 26,7% auf 5,8 Mrd. € ab; der Rückgang war neben dem niedrigeren Volumen auf negative Wechselkurseffekte zurückzuführen.

In der Region Asien-Pazifik setzten wir im Berichtszeitraum – einschließlich der chinesischen Joint Ventures – mit insgesamt 3,2 Mio. Fahrzeugen 8,8% mehr Einheiten ab als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse, in denen unsere at-Equity-konsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen nicht enthalten sind, lagen mit 26,2 (26,3) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Währungseffekte wirkten negativ.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2016	2015	2016	2015
Europa/Übrige Märkte	3.457	3.399	102.295	99.523
Nordamerika	708	699	25.650	26.570
Südamerika	312	424	5.808	7.919
Asien-Pazifik ²	3.175	2.918	26.179	26.250
Volkswagen Konzern²	7.653	7.440	159.932	160.263

¹ Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

² Die Umsatzerlöse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten.

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im Zeitraum Januar bis September 2016 unterstützte Volkswagen Finanzdienstleistungen mit seinen innovativen Produkten entlang der automobilen Wertschöpfungskette den Absatz des Volkswagen Konzerns.

Die MAN Financial Services erweitern das Leistungsspektrum der MAN Card und bauen durch eine Zusammenarbeit mit TOTAL und AS24 ihr Akzeptanznetz europaweit auf rund 49.000 Tankstellen aus. Das Wachstum im Bereich der Lkw-Tank- und Servicekarten ist für die Volkswagen Financial Services ein wichtiger Baustein auf dem Weg hin zum größten Kraftstoffversorger Europas. Zukünftig soll auch die Mautabwicklung für 18 europäische Länder in das bestehende Leistungsspektrum integriert werden.

Die Volkswagen Financial Services AG hat den von der European Banking Authority koordinierten Stresstest für Banken erneut erfolgreich absolviert. Auf Grundlage des Jahresabschlusses 2015 wurden ein Basis- sowie ein Stress-Szenario für die Jahre 2016 bis 2018 simuliert und unter den gegebenen Voraussetzungen die Kapitalquoten ermittelt. Der Stresstest hat gezeigt, dass die Volkswagen Financial Services AG über ein solides Geschäftsmodell und eine angemessene Kapitalausstattung verfügt.

Volkswagen Finanzdienstleistungen nutzt als wesentliche Refinanzierungsquellen Geld- und Kapitalmarktinstrumente, Asset Backed Securities (ABS)-Transaktionen sowie Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft. Im Juli 2016 hat die Volkswagen Bank RUS LLC, eine Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG, eine Anleihe mit einem Volumen von 5 Mrd. RUB, etwa 70 Mio.€, am russischen Kapitalmarkt platziert. Die Laufzeit der

Anleihe beträgt fünf Jahre, eine Rückzahlungsoption nach zweieinhalb Jahren ist struktureller Bestandteil der Transaktion.

Ebenfalls im Juli hat die Volkswagen Financial Services AG die vierte chinesische Auto-ABS-Transaktion erfolgreich platziert. Die Verbriefungstransaktion Driver China Four, welche mit Fahrzeugfinanzierungen der Volkswagen Finance China besichert ist, verfügt über ein Volumen von rund 3 Mrd. CNY, etwa 405 Mio.€. Das Orderbuch wurde im Bookbuilding-Verfahren bei chinesischen und internationalen Investoren platziert.

Die neuen Vertragsabschlüsse im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft stiegen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 14,6% auf 4,9 Mio. Kontrakte. Zum 30. September 2016 übertraf der Gesamtvertragsbestand mit 15,8 Mio. Kontrakten den Wert vom Jahresende 2015 um 7,8%. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing stieg der Vertragsbestand im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 4,8% auf 8,8 Mio. Kontrakte. Der Bereich Service/Versicherungen verzeichnete einen Vertragsbestand, der mit 7,1 Mio. Kontrakten um 11,7% über dem Vorjahresendwert lag. Die zugrunde gelegten Vertragsarten wurden ihrer Bedeutung entsprechend angepasst. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns nahm bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 33,2 (31,0)% zu.

Am 30. September 2016 waren bei der Direktbank der Volkswagen Bank rund 1,5 (1,4) Mio. Konten im Bestand.

Die Belegschaft von Volkswagen Finanzdienstleistungen lag am Ende des dritten Quartals 2016 mit 13.311 Mitarbeitern auf dem Stand vom 31. Dezember 2015.

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2016	2015	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse	159.932	160.263	136.889	138.302	23.042	21.961
Kosten der Umsatzerlöse	-128.851	-133.799	-110.285	-115.880	-18.566	-17.919
Bruttoergebnis	31.080	26.464	26.604	22.422	4.476	4.042
Vertriebskosten	-15.981	-16.024	-15.044	-15.109	-938	-915
Verwaltungskosten	-5.445	-5.411	-4.268	-4.246	-1.177	-1.165
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.007	-1.687	-451	-1.340	-556	-347
Operatives Ergebnis	8.647	3.342	6.841	1.726	1.806	1.615
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.627	3.128	2.579	3.102	48	25
Übriges Finanzergebnis	-3.116	-1.327	-3.043	-1.355	-72	28
Finanzergebnis	-488	1.800	-465	1.747	-24	53
Ergebnis vor Steuern	8.159	5.142	6.376	3.474	1.783	1.669
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.243	-1.152	-1.707	-597	-536	-555
Ergebnis nach Steuern	5.915	3.990	4.669	2.876	1.247	1.114
davon entfallen auf						
Minderheiten	9	8	-47	-12	56	20
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	168	155	168	155	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	5.738	3.827	4.548	2.733	1.191	1.094
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	11,42	7,61				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	11,42	7,61				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	11,48	7,67				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	11,48	7,67				

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

2 Das Ergebnis je Aktie wird in Anhangangabe 4 erläutert. Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 angepasst.

GESAMTERGEBNISRECHNUNG VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2016	2015
Ergebnis nach Steuern	5.915	3.990
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-8.863	2.219
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	2.620	-666
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-6.243	1.553
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-1	-3
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-6.244	1.550
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-945	276
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	3	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-942	276
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-942	276
Cash-flow-Hedges		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	4.945	-4.927
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	998	2.802
Cash-flow-Hedges vor Steuern	5.943	-2.124
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	-1.720	628
Cash-flow-Hedges nach Steuern	4.223	-1.497
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	67	367
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	68	-1.726
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	135	-1.359
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-36	60
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	99	-1.299
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-179	395
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	3.201	-2.124
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-3.907	-595
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	864	21
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-3.043	-574
Gesamtergebnis	2.872	3.417
davon entfallen auf		
Minderheiten	7	9
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	168	155
Aktionäre der Volkswagen AG	2.697	3.253

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG VOM 1. JULI BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2016	2015	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse	51.997	51.487	44.343	44.209	7.654	7.278
Kosten der Umsatzerlöse	-42.061	-46.721	-35.996	-40.453	-6.065	-6.268
Bruttoergebnis	9.935	4.765	8.347	3.756	1.589	1.010
Vertriebskosten	-5.231	-5.593	-4.905	-5.290	-326	-302
Verwaltungskosten	-1.774	-1.786	-1.380	-1.429	-395	-357
Sonstiges betriebliches Ergebnis	378	-866	617	-1.010	-238	145
Operatives Ergebnis	3.308	-3.479	2.679	-3.974	629	495
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	912	887	899	881	13	6
Übriges Finanzergebnis	-872	70	-869	81	-3	-11
Finanzergebnis	40	957	30	962	10	-5
Ergebnis vor Steuern	3.348	-2.522	2.709	-3.011	639	490
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.012	848	-932	1.006	-79	-157
Ergebnis nach Steuern	2.337	-1.673	1.777	-2.006	560	332
davon entfallen auf						
Minderheiten	3	1	-4	-7	7	8
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	57	57	57	57	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	2.277	-1.731	1.724	-2.055	553	324
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	4,54	-3,45				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	4,54	-3,45				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	4,54	-3,45				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	4,54	-3,45				

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

2 Das Ergebnis je Aktie wird in Anhangangabe 4 erläutert. Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 angepasst.

GESAMTERGEBNISRECHNUNG VOM 1. JULI BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2016	2015
Ergebnis nach Steuern	2.337	-1.673
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-1.351	446
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	401	-143
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-950	303
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-950	303
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-216	-1.553
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	3	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-213	-1.553
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-213	-1.553
Cash-flow-Hedges		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	1.033	2.662
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	103	560
Cash-flow-Hedges vor Steuern	1.137	3.222
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	-319	-949
Cash-flow-Hedges nach Steuern	818	2.273
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	6	-221
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	53	-1.544
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	59	-1.765
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-16	10
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	43	-1.755
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-7	-77
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	640	-1.113
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-376	272
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	66	-1.082
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-310	-810
Gesamtergebnis	2.027	-2.484
davon entfallen auf		
Minderheiten	4	1
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	57	57
Aktionäre der Volkswagen AG	1.966	-2.541

BILANZ ZUM 30. SEPTEMBER 2016 UND ZUM 31. DEZEMBER 2015

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2016	2015	AUTOMOBILE*		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2016	2015	2016	2015
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	242.673	236.548	132.379	132.812	110.294	103.736
Immaterielle Vermögenswerte	62.087	61.147	61.871	60.918	216	228
Sachanlagen	51.376	50.171	48.891	47.768	2.485	2.403
Vermietete Vermögenswerte	36.023	33.173	3.148	2.931	32.875	30.242
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	65.866	63.185	9	–	65.857	63.185
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	27.321	28.873	18.460	21.195	8.861	7.678
Kurzfristige Vermögenswerte	161.217	145.387	89.787	74.019	71.430	71.367
Vorräte	37.966	35.048	33.754	31.369	4.212	3.679
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	47.617	46.888	–637	–614	48.254	47.502
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	31.774	27.572	19.248	15.315	12.526	12.257
Wertpapiere	16.850	15.007	14.096	12.261	2.754	2.747
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	27.010	20.871	23.326	15.688	3.683	5.183
Bilanzsumme	403.890	381.935	222.166	206.831	181.724	175.103
Passiva						
Eigenkapital	90.852	88.270	68.391	67.366	22.461	20.905
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	83.123	80.500	61.004	59.898	22.119	20.603
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	7.510	7.560	7.510	7.560	–	–
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	90.633	88.060	68.515	67.458	22.119	20.603
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	219	210	–124	–92	343	302
Langfristige Schulden	151.595	145.175	80.977	73.568	70.617	71.607
Finanzschulden	68.591	73.292	6.554	9.557	62.038	63.735
Rückstellungen für Pensionen	36.674	27.535	36.093	27.119	581	415
Sonstige Schulden	46.329	44.349	38.331	36.892	7.998	7.457
Kurzfristige Schulden	161.444	148.489	72.798	65.898	88.645	82.591
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	3.837	3.933	3.837	3.933	–	–
Finanzschulden	82.747	72.313	1.191	–3.974	81.556	76.286
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21.878	20.460	19.780	18.709	2.098	1.751
Sonstige Schulden	52.982	51.783	47.990	47.229	4.992	4.554
Bilanzsumme	403.890	381.935	222.166	206.831	181.724	175.103

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

EIGENKAPITALENTWICKLUNG

Mio. €	ÜBRIGE RÜCKLAGEN			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Währungsumrechnung
Stand am 01.01.2015	1.218	14.616	71.197	-1.777
Ergebnis nach Steuern	-	-	3.827	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.553	275
Gesamtergebnis	-	-	5.381	275
Kapitalerhöhungen*	0	0	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-2.294	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	0	-
Übrige Veränderungen	-	-	-7	-
Stand am 30.09.2015	1.218	14.616	74.276	-1.502
Stand am 01.01.2016	1.283	14.551	69.039	-987
Ergebnis nach Steuern	-	-	5.738	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-6.241	-942
Gesamtergebnis	-	-	-503	-942
Kapitalerhöhungen	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-68	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-13	-
Stand am 30.09.2016	1.283	14.551	68.456	-1.930

* Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im März 2015 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.500 Mio. € reduziert um ein Disagio in Höhe von 29 Mio. € und abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 14 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 11 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (KURZFASSUNG)

Eigenkapitalentwicklung

	Cash-flow-Hedges	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der VW AG	Anteile der Anteilseigner der VW AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
	-1.715	1.263	148	5.041	89.991	198	90.189
	-	-	-	155	3.982	8	3.990
	-1.497	-1.299	393	-	-574	1	-574
	-1.497	-1.299	393	155	3.408	9	3.417
	-	-	-	2.469	2.469	-	2.469
	-	-	-	-215	-2.509	-6	-2.515
	-	-	-	-	0	0	0
	-	-	-	54	46	7	54
	-3.212	-36	541	7.504	93.405	207	93.612
	-3.912	-16	542	7.560	88.060	210	88.270
	-	-	-	168	5.907	9	5.915
	4.223	99	-180	-	-3.042	-1	-3.043
	4.223	99	-180	168	2.865	7	2.872
	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-291	-359	-5	-364
	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	7	73	66	7	73
	311	83	369	7.510	90.633	219	90.852

KAPITALFLUSSRECHNUNG VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2016	2015 ¹	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2016	2015 ²	2016	2015
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	20.462	18.634	15.294	16.010	5.168	2.624
Ergebnis vor Steuern	8.159	5.142	6.376	3.474	1.783	1.669
Ertragsteuerzahlungen	-2.220	-2.615	-2.566	-2.498	346	-118
Abschreibungen ³	15.100	14.463	10.168	9.743	4.932	4.720
Veränderung der Pensionen	240	282	234	270	6	12
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ⁴	1.329	2.034	1.198	1.661	131	373
Brutto-Cash-flow	22.609	19.306	15.410	12.650	7.199	6.655
Veränderung Working Capital	-12.230	-6.937	1.588	5.804	-13.817	-12.741
Veränderung der Vorräte	-3.196	-2.731	-2.632	-2.702	-564	-29
Veränderung der Forderungen	-3.143	-2.588	-2.833	-1.769	-310	-818
Veränderung der Verbindlichkeiten	6.147	3.897	5.305	2.990	842	907
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	2.639	7.860	2.503	7.785	137	75
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-8.894	-7.649	-789	-581	-8.104	-7.068
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-5.783	-5.727	34	81	-5.817	-5.808
Cash-flow laufendes Geschäft	10.379	12.369	16.998	18.455	-6.619	-6.086
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-10.142	-7.593	-9.495	-7.220	-647	-373
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-8.039	-7.644	-7.803	-7.340	-235	-303
Entwicklungskosten (aktiviert)	-4.222	-3.292	-4.222	-3.292	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	1.860	2.923	2.294	3.026	-434	-103
Netto-Cash-flow⁵	238	4.776	7.504	11.235	-7.266	-6.459
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Darlehen	-1.941	-3.680	-1.061	-3.167	-880	-513
Investitionstätigkeit	-12.083	-11.273	-10.556	-10.387	-1.528	-886
Finanzierungstätigkeit	8.107	2.564	1.411	-4.962	6.696	7.526
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-220	152	-167	155	-53	-3
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.183	3.812	7.686	3.261	-1.503	551
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.	26.644	22.446	22.980	19.271	3.665	3.175
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	25.685	22.983	15.880	14.630	9.805	8.353
Brutto-Liquidität	52.329	45.429	38.860	33.901	13.469	11.528
Kreditstand	-151.338	-138.213	-7.744	-6.145	-143.593	-132.067
Netto-Liquidität am 30.09.	-99.009	-92.784	31.115	27.755	-130.124	-120.539
nachrichtlich am 01.01.	-100.530	-96.453	24.522	17.639	-125.052	-114.092

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

2 Das Vorjahr wurde angepasst.

3 Saldiert mit Zuschreibungen.

4 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten, Equity-Bewertung sowie Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.

5 Netto-Cash-flow: Cash-flow laufendes Geschäft abzüglich Cash-flow aus Investitionstätigkeit laufendes Geschäft.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangangabe 12 erläutert.

Anhang

Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2015 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2016 in Übereinstimmung mit IAS 34 erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

Der vorliegende Konzern-Zwischenabschluss wurde einer prüferischen Durchsicht im Sinne von § 37w WpHG unterzogen.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2016 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2016 sind im Rahmen der Verbesserung der International Reporting Standards 2012 (Annual Improvement Project 2012) und der Verbesserung der International Reporting Standards 2014 (Annual Improvement Project 2014) diverse Regelungen in Kraft getreten. Diese beinhalten unter anderem Änderungen an IFRS 3, IFRS 7, IFRS 8, IFRS 13 und IAS 24. Hinsichtlich der Änderungen an IFRS 8 „Segmentberichterstattung“ wurde ergänzt, dass die Kriterien darzustellen sind, nach denen Geschäftssegmente zusammengefasst wurden. Die Erläuterungen zur Segmentberichterstattung sind dementsprechend klargestellt worden. Darüber hinaus wurden in IFRS 7 zusätzliche Erläuterungen hinsichtlich der Ausbuchung von Finanzinstrumenten aufgenommen. Dies betrifft insbesondere die Darstellung von ABS-Transaktionen.

Ferner sind seit dem 1. Januar 2016 Änderungen an IAS 19 anzuwenden. Die Änderungen betreffen die Bilanzierung von Arbeitnehmerbeiträgen zu Pensionen. Dabei werden Arbeitnehmerbeiträge, deren Höhe unabhängig von der Anzahl der Dienstjahre (fester Prozentsatz vom Gehalt) ist, zukünftig im Volkswagen Konzern im Jahr der Leistung der Beträge vom Dienstzeitaufwand abgezogen.

Durch die Änderungen an IAS 16 und IAS 38 wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2016 klargestellt, dass umsatzbasierte Verfahren zur Abschreibungsbemessung regelmäßig nicht zulässig sind.

Die beschriebenen Änderungen der IFRS haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

Durch die Änderungen an IAS 1 sind eine Vielzahl von begrifflichen Klarstellungen für die Berichterstattung mit Wirkung ab dem 1. Januar 2016 vorgenommen worden. Die bisherigen Darstellungen im Volkswagen Konzern-Zwischenbericht sind von den begrifflichen Änderungen nicht betroffen und können beibehalten werden. Darüber hinaus wurde geregelt, dass Angaben im Zwischenbericht nur dann erforderlich sind, wenn ihr Inhalt nicht unwesentlich ist.

Die sonstigen im Geschäftsjahr 2016 erstmalig anzuwendenden Rechnungslegungsnormen haben auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Volkswagen Konzern-Zwischenbericht keinen nennenswerten Einfluss. Eine ausführliche Aufstellung dieser Rechnungslegungsnormen ist dem Konzernanhang des Geschäftsberichts 2015 unter dem Abschnitt „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ zu entnehmen.

Darüber hinaus wurde im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 die Darstellung von Sicherungsbeziehungen in der Kapitalflussrechnung dahingehend angepasst, dass die Cash-flows aus Sicherungsgeschäften denen des zugehörigen Grundgeschäfts zugeordnet werden. Durch die Anpassung hat sich im Vorjahreszeitraum des Volkswagen Konzern-Zwischenberichts der Cash-flow aus laufendem Geschäft um 518 Mio.€ verringert und der Cash-flow aus Finanzierungstätigkeit entsprechend erhöht.

Des Weiteren wurden zum Abschluss des Geschäftsjahres 2015 Änderungen im Anwendungsbereich des IFRS 7 vorgenommen. Die Änderungen wurden im Konzernabschluss 2015 unter dem Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ beschrieben. Die Vorjahreswerte wurden im Zwischenbericht des Volkswagen Konzerns entsprechend angepasst.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland von 1,3% (31. Dezember 2015: 2,7%) verwendet. Die Reduzierung des Zinssatzes führte zu einer Erhöhung der Pensionsrückstellungen sowie der darauf entfallenden latenten Steuern und der im Eigenkapital in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste bei Pensionsrückstellungen.

Die Ermittlung des Ertragsteueraufwands für die Zwischenberichtsperiode erfolgt gemäß IAS 34 Zwischenberichterstattung auf Basis des durchschnittlichen jährlichen Steuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2015 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2015 unter dem Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ veröffentlicht. Dieser ist auch im Internet unter www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

Wesentliche Ereignisse

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach folgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieseldematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2015 unter dem Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2016 waren diesbezüglich zusätzliche Vorsorgen in Höhe von 2,0 Mrd. € zu bilden. Der Anstieg resultiert aus einer Erhöhung der Rückstellungen für Rechtsrisiken in Höhe von 2,0 Mrd. €, höheren Gewährleistungskosten in Höhe von 0,4 Mrd. € sowie Wertberichtigungen auf Vorräte in Höhe von 0,2 Mrd. € und auf Immaterielle Vermögenswerte, Vermietvermögen und Sachanlagen in Höhe von 0,3 Mrd. €. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Anlagevermögen resultieren im Wesentlichen aus verringerten Nutzungswerten verschiedener Produkte im Segment Pkw aufgrund von erwarteten Volumenrückgängen. Gegenläufig wirkten sich währungsbedingte Rückstellungsaufösungen in Höhe von 0,3 Mrd. € sowie nicht in Anspruch genommene Vorsorgen für Rechtsrisiken und Vertriebsmaßnahmen in Höhe von insgesamt 0,5 Mrd. € aus. Der Volkswagen Konzern hat hinsichtlich der ausstehenden Verpflichtungen in Fremdwährung begonnen, Kurssicherungsgeschäfte abzuschließen.

Des Weiteren waren Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Lkw-Bereich in Südamerika (0,1 Mrd. €) sowie für das im Jahr 2011 von der Europäischen Kommission gegen die europäischen Lkw-Hersteller, darunter MAN und Scania, eingeleitete Kartellverfahren (0,4 Mrd. €) zu bilden. Infolge des behördlich angeordneten Austauschs von möglicherweise fehlerbehafteten zugelieferten Airbags des Herstellers Takata waren im Berichtszeitraum weitere Vorsorgen in Höhe von 0,2 Mrd. € zu erfassen.

Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten in Zusammenhang mit der Dieseldematik, dem Kartellverfahren und dem Austausch von Airbags der Firma Takata finden sich in den Abschnitten „Rechtsstreitigkeiten“ beziehungsweise „Eventualverbindlichkeiten“.

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 potentiellen Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Am 22. Juni 2016 hat der Volkswagen Konzern über die Volkswagen New Mobility Luxembourg S.A., Luxemburg, Luxemburg, einen Anteil von 28,1 % an dem On-Demand-Mobilitätsunternehmen GT Gettaxi Limited, Limassol, Zypern (GETT) erworben. GETT ist mit seinen Tochtergesellschaften in mehr als 60 Städten weltweit aktiv und zählt zu den wachstumsstärksten Vermittlern von Fahrdienstleistungen auf Abruf („Ride Hailing“). Im Rahmen einer gemeinsamen Wachstumsstrategie sollen diese Dienste weiter ausgebaut werden. Die strategische Investition beläuft sich auf 264 Mio. €. Die Beteiligung an GETT wird im Konzernabschluss unter den At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen.

Die Volkswagen Truck & Bus GmbH, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, und der US-amerikanische Nutzfahrzeugehersteller Navistar International Corporation, Lisle, USA, haben am 6. September 2016 bekannt gegeben, dass sie eine weitreichende Allianz eingegangen sind. Diese umfasst Rahmenverträge für eine strategische Technologie- und Belieferungskoooperation sowie ein Einkaufs-Joint Venture. Volkswagen Truck & Bus wird darüber hinaus im Zuge einer Kapitalerhöhung einen Aktienanteil von 16,6 % an Navistar erwerben. Der Preis je Aktie beträgt 15,76 USD. Der Gesamtkaufpreis beläuft sich auf 0,3 Mrd. USD. Der Vollzug der Transaktion und somit die Implementierung der strategischen Allianz unterliegt bestimmten Genehmigungen durch die Regulierungsbehörden sowie anderen üblichen Vollzugsbedingungen. Der Vollzug des Aktienerwerbs durch Volkswagen Truck & Bus ist außerdem an die Finalisierung der Vereinbarung bezüglich des Einkaufs-Joint Venture und den Abschluss des ersten Vertrages innerhalb der Technologie- und Belieferungskoooperation geknüpft. Der Vollzug der Transaktion wird spätestens Anfang 2017 erwartet.

Audi, die BMW Group und die Daimler AG haben sich zu je 33,3 % an der im Jahr 2015 gegründeten There Holding B.V., Rijswijk, Niederlande, beteiligt. Mit Wirkung zum 4. Dezember 2015 hat die There Holding B.V. über ein 100 %-iges Tochterunternehmen, die There Acquisition B.V., Rijswijk, Niederlande, alle Anteile an der HERE Gruppe erworben. Auf Audi entfällt dabei ein Anteil von 0,7 Mrd. €. Am 29. Januar 2016 wurde die There Acquisition B.V. in HERE International B.V. umbenannt. Die Beteiligung an der There Holding B.V. wird im Konzernabschluss unter den At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen. Die Kaufpreisallokation wurde im ersten Halbjahr abgeschlossen.

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Der Volkswagen Konzern war über seinen 50 %-Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, (GMH) mittelbar zu 50 % an dessen Tochterunternehmen LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, (LeasePlan) beteiligt. Die Geschäftstätigkeit der GMH bestand in dem Halten der Beteiligung an LeasePlan. LeasePlan ist ein niederländischer Finanzdienstleistungskonzern, dessen Kerngeschäft das Leasing- und Fuhrparkmanagement ist. Die Hauptniederlassung der GMH ist in Amsterdam, Niederlande.

Am 23. Juli 2015 hat die GMH ihre 100-prozentige Beteiligung an LeasePlan an ein Konsortium aus internationalen Investoren verkauft. Im Januar 2016 wurden die letzten Genehmigungen für den Verkauf von LeasePlan an das Investorenkonsortium durch die zuständigen Behörden erteilt. Die rechtliche Übertragung der LeasePlan-Anteile wurde am 21. März 2016 vollzogen.

Der Gesamtwert der Transaktion belief sich auf rund 3,7 Mrd. € zuzüglich Zinsen in Höhe von 31,5 Mio. €. Für den Volkswagen Konzern ergab sich hieraus in 2016 ein positiver Effekt auf die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts und die Netto-Liquidität von 2,2 Mrd. € sowie unter Berücksichtigung des abgehenden At-Equity-Anteils an der GMH ein Ertrag in Höhe von 0,2 Mrd. €, der im Finanzergebnis ausgewiesen wird. Mit Vollzug der Transaktion wurde die bisher durch den Volkswagen Konzern gewährte Kreditlinie von 1,3 Mrd. € aufgehoben.

SONSTIGE BETEILIGUNGEN

Am 29. August 2015 wurde der Schiedsspruch im Verfahren zwischen der Suzuki Motor Corporation und der Volkswagen AG den Parteien zugestellt. Darin wurde Volkswagen vertragstreues Verhalten bescheinigt. Das Schiedsgericht bestätigte zudem eine Vertragsverletzung durch Suzuki und räumt Volkswagen dem Grunde nach Schadensersatzansprüche ein. Zudem stellte das Schiedsgericht fest, dass den Vertragsparteien ein ordentliches Kündigungsrecht des Kooperationsvertrages zustehe. Dieses Kündigungsrecht habe Suzuki ausgeübt, so dass die Kooperation beendet sei. Die Verträge seien so auszulegen, dass Volkswagen bei Beendigung der Kooperation die Beteiligung an Suzuki abgeben müsse. Volkswagen hat in diesem Zusammenhang am 17. September 2015 seine Suzuki Beteiligung von 19,9 % zum Börsenwert von 3,1 Mrd. € an Suzuki verkauft. Aus der Veräußerung der Anteile ergab sich im 3. Quartal des Vorjahres ein Ertrag in Höhe von 1,5 Mrd. €.

Im Februar 2016 haben sich Volkswagen und Suzuki hinsichtlich der von Volkswagen geltend gemachten Schadensersatzansprüche im Rahmen eines Vergleichs geeinigt.

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2016	2015
Fahrzeuge	101.734	105.724
Originalteile	11.413	10.929
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	9.640	8.159
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	7.084	6.349
Power Engineering	2.565	2.754
Motorräder	502	468
Vermiet- und Leasinggeschäft	16.032	15.217
Zinsen und ähnliche Erträge	4.970	5.091
Sonstige Umsatzerlöse	5.992	5.572
	159.932	160.263

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 1.439 Mio. € (Vorjahr: 1.423 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die auf Basis aktualisierter Wertminderungstests ermittelten außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 804 Mio. € (Vorjahr: 1.141 Mio. €). Die Basis zur Berechnung der außerplanmäßigen Abschreibungen bildet der Nutzungswert der Produkte des Volkswagen Konzerns. Die außerplanmäßigen Abschreibungen des laufenden Geschäftsjahres und des Vorjahres resultieren im Wesentlichen aus verringerten Nutzungswerten verschiedener Produkte im Segment Pkw aufgrund von erwarteten Volumenrückgängen (siehe auch Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“).

3. Forschungs- und Entwicklungskosten im Konzernbereich Automobile

Mio. €	1. – 3. QUARTAL		%
	2016	2015	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	10.129	9.941	1,9
davon: aktivierte Entwicklungskosten	4.222	3.292	28,2
Aktivierungsquote in %	41,7	33,1	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	2.538	2.381	6,6
Forschungs- und Entwicklungskosten lt. GuV	8.445	9.030	-6,5

4. Ergebnis je Aktie

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

Da die unverwässerte und die verwässerte Zahl der Aktien identisch sind, entspricht das unverwässerte auch dem verwässerten Ergebnis je Aktie. Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 1 der Satzung der Volkswagen AG steht jeder Vorzugsaktie auch im Verlustfall ein Vorzugsgewinnanteil von 0,11 € zu, der aufgrund der kumulativen Ausgestaltung in Folgeperioden nachzuzahlen wäre, sofern es zu keiner Dividendenausschüttung für das abgeschlossene Geschäftsjahr kommen sollte und somit bei der Ermittlung des Ergebnisses je Aktie für das laufende Geschäftsjahr zu berücksichtigen ist. Der auf dem handelsrechtlichen Ergebnis der Volkswagen AG basierende Dividendenvorschlag ist für die Ermittlung des Ergebnisses je Aktie nach IAS 33 unbeachtlich. Eine Berücksichtigung der Verteilung weiterer Gewinnanteile gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 2 und 3 der Satzung der Volkswagen AG, wonach im Falle der Vollausschüttung jeder Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zusteht, erfolgt im Rahmen der Ermittlung des Ergebnisses je Aktie nur bei einem den Aktionären der Volkswagen AG zuzurechnenden positiven Ergebnis nach Steuern.

Die Volkswagen AG hatte in den Jahren 2012 und 2013 über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V. Amsterdam (Emittentin), zwei Pflichtwandelanleihen mit identischen Ausstattungsmerkmalen in Höhe von insgesamt 3,7 Mrd. € begeben, deren Laufzeit am 9. November 2015 endete. Die Anleihebedingungen sahen vorzeitige Wandlungsmöglichkeiten vor, aus deren Inanspruchnahmen im Vorjahr 27.091 neue Vorzugsaktien geschaffen wurden. Gemäß den Anleihebedingungen waren die Pflichtwandelanleihen spätestens am Ende der Laufzeit durch die Ausgabe neuer Vorzugsaktien zu bedienen. Am Endfälligkeitstag, dem 9. November 2015, wurde das verbleibende Volumen beider Anleihen durch die Emittentin pflichtgemäß gewandelt und dadurch 25.536.876 neue Vorzugsaktien geschaffen.

Beim Vorjahresvergleich ist zu berücksichtigen, dass gemäß IAS 33.26 die Anzahl der im Vorjahr enthaltenen potenziellen Vorzugsaktien rückwirkend durch die tatsächlich im Zuge der freiwilligen und pflichtgemäßen Wandlung entstandenen Aktien zu ersetzen war.

		3. QUARTAL		1. – 3. QUARTAL	
		2016	2015*	2016	2015*
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien					
Stammaktien: unverwässert	Mio. Stück	295,1	295,1	295,1	295,1
verwässert	Mio. Stück	295,1	295,1	295,1	295,1
Vorzugsaktien: unverwässert	Mio. Stück	206,2	206,2	206,2	206,2
verwässert	Mio. Stück	206,2	206,2	206,2	206,2
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	2.337	-1.673	5.915	3.990
Anteil von Minderheiten	Mio. €	3	1	9	8
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	57	57	168	155
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	2.277	-1.731	5.738	3.827
Ergebnis je Aktie					
Stammaktien: unverwässert	€	4,54	-3,45	11,42	7,61
verwässert	€	4,54	-3,45	11,42	7,61
Vorzugsaktien: unverwässert	€	4,54	-3,45	11,48	7,67
verwässert	€	4,54	-3,45	11,48	7,67

* Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 angepasst.

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE
VOM 1. JANUAR ZUM 30. SEPTEMBER 2016

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2016	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2016
Immaterielle Vermögenswerte	61.147	4.464	232	3.292	62.087
Sachanlagen	50.171	7.850	231	6.414	51.376
Vermietete Vermögenswerte	33.173	15.049	6.832	5.366	36.023

6. Vorräte

Mio. €	30.09.2016	31.12.2015
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.486	4.021
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.238	3.927
Fertige Erzeugnisse, Waren	24.419	23.083
Kurzfristiges Vermietvermögen	4.606	3.861
Geleistete Anzahlungen	218	156
	37.966	35.048

Im Berichtszeitraum wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik Wertberichtigungen auf Vorräte in Höhe von 0,2 Mrd.€ erfasst. Darüber hinaus waren keine wesentlichen Wertminderungen und Zuschreibungen auf Vorräte vorzunehmen.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2016	31.12.2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.396	11.132
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	19.379	16.440
	31.774	27.572

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2016 mit 525 Mio.€ (Vorjahr: 575 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

8. Eigenkapital

Im März 2015 hat die Volkswagen AG über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V. Amsterdam (Emittentin), eine nicht besicherte, nachrangige Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 2,5 Mrd. € emittiert. Nach IAS 32 ist die Hybridanleihe vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.283 Mio. € (Dezember 2015: 1.283 Mio. €).

Im Berichtszeitraum hat die Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 68 Mio. € (Vorjahr: 2.294 Mio. €) ausgeschüttet. Davon entfielen 32 Mio. € (Vorjahr: 1.416 Mio. €) auf Stammaktien und 35 Mio. € (Vorjahr: 878 Mio. €) auf Vorzugsaktien.

Die Anteile von Minderheiten entfallen im Wesentlichen auf die Aktionäre der RENK AG und der AUDI AG.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2016	31.12.2015
Anleihen und Schuldverschreibungen	53.258	58.824
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	10.678	11.101
Einlagengeschäft	2.565	1.141
Übrige Finanzschulden	2.090	2.226
	68.591	73.292

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2016	31.12.2015
Anleihen und Schuldverschreibungen	35.826	30.319
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.918	16.018
Einlagengeschäft	30.184	25.357
Übrige Finanzschulden	818	618
	82.747	72.313

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 2015 unter dem Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

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

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Hierzu zählen im Wesentlichen die Zinskomponente bei Devisentermingeschäften aus Umsatzerlösabsicherungen, Warentermingeschäfte sowie Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente) setzen wir mit ihrem Fair Value an. Änderungen des Fair Value werden erfolgsneutral im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern erfasst.

Sonstige Beteiligungen (grundsätzlich Anteile mit einer Beteiligungsquote von weniger als 20%) gelten auch als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Soweit für diese Anteile kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen, werden sie mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten bilanziert. Soweit Hinweise auf eine Wertminderung bestehen, wird der niedrigere Barwert der geschätzten künftigen Cash-flows angesetzt. Es besteht derzeit keine Absicht diese finanziellen Vermögenswerte zu veräußern.

Die Ermittlung des Fair Value wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufe 2 und 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt. Der Fair Value der den Minderheitsgesellschaftern gewährten Andienungs-/Ausgleichsrechte wird mittels eines Barwertmodells ermittelt, das auf der vertraglich vereinbarten Barabfindung einschließlich Ausgleichzahlung sowie der gesetzlichen Mindestverzinsung und einem laufzeitäquivalenten risikoadjustierten Diskontierungszinssatz basiert.

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

Der Fair Value von den zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten wie Forderungen und Verbindlichkeiten wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt. Zur Überleitung der nachfolgenden Tabellen werden Eigenkapitalinstrumente, die zum Buchwert angesetzt worden sind, der Stufe 3 der Fair Value Hierarchie zugeordnet.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2015

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2015
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	10.904	10.904
Sonstige Beteiligungen	211	–	–	–	763	974
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	63.185	64.630	–	–	63.185
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	996	4.484	4.492	1.249	–	6.730
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	11.132	11.132	–	–	11.132
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	46.888	46.888	–	–	46.888
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	885	7.963	7.963	1.196	–	10.043
Wertpapiere	15.007	–	–	–	–	15.007
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	20.871	20.871	–	–	20.871
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	73.292	73.844	–	–	73.292
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.325	1.996	1.998	2.580	–	5.901
Kurzfristige Schulden						
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.933	3.783	–	–	3.933
Finanzschulden	–	72.313	72.313	–	–	72.313
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	20.460	20.460	–	–	20.460
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.074	5.551	5.551	3.725	–	10.350

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 30. SEPTEMBER 2016

Mio. €	ZUM	ZU FORTGEFÜHRTEN	FAIR VALUE	DERIVATIVE	NICHT IM	BILANZ-
	FAIR VALUE	ANSCHAFFUNGSKOSTEN		FINANZ-	ANWENDUNGS-	
	BEWERTET	BEWERTET		IN SICHERUNGS-	BEREICH DES	ZUM
	Buchwert	Buchwert		BEZIEHUNGEN	IFRS 7	30.09.2016
				Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	7.788	7.788
Sonstige Beteiligungen	188	–	–	–	769	957
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	65.866	68.382	–	–	65.866
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	86	3.327	3.371	3.233	–	6.646
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	12.396	12.396	–	–	12.396
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	47.617	47.617	–	–	47.617
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	589	9.557	9.557	1.860	–	12.006
Wertpapiere	16.850	–	–	–	–	16.850
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	27.010	27.010	–	–	27.010
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	68.591	68.904	–	–	68.591
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	890	2.114	2.118	1.325	–	4.328
Kurzfristige Schulden						
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.837	3.909	–	–	3.837
Finanzschulden	–	82.747	82.747	–	–	82.747
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	21.878	21.878	–	–	21.878
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.249	6.200	6.200	1.492	–	8.941

Eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden enthält folgende Tabellen:

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2015	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	211	117	–	94
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	996	–	976	20
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	885	–	879	6
Wertpapiere	15.007	15.007	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.325	–	1.142	183
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.074	–	778	296

Mio. €	30.09.2016	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	188	95	–	93
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	86	–	56	30
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	589	–	582	7
Wertpapiere	16.850	16.850	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	890	–	736	154
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.249	–	1.176	72

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2015	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.249	–	1.249	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.196	–	1.196	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.580	–	2.573	7
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	3.725	–	3.725	–

Mio. €	30.09.2016	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.233	–	3.226	7
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.860	–	1.860	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.325	–	1.325	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.492	–	1.492	–

Die Zuordnung der Fair Values zu den drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise von Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Stufe 3 Fair Values 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 gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuellen Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle.

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2015*	178	249
Währungsänderungen	5	0
Gesamtergebnis	0	351
erfolgswirksam	0	342
erfolgsneutral	0	9
Zugänge (Zukäufe)	–22	–
Realisierungen	–11	–66
Umgliederung in Stufe 2	0	–36
Stand am 30.09.2015*	150	498
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	0	–342
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–	–
Finanzergebnis	0	–342
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	0	–38

* Das Vorjahr wurde angepasst.

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2016	119	251
Währungsänderungen	-3	0
Gesamtergebnis	14	63
erfolgswirksam	7	67
erfolgsneutral	7	-3
Zugänge (Zukäufe)	3	-
Realisierungen	-3	-60
Umgliederung in Stufe 2	0	-28
Stand am 30.09.2016	130	226
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	7	-67
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-
Finanzergebnis	7	-67
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	7	-43

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

Für den Fair Value der Warendermingschäfte 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 Warendermingschäfte zum 30. September 2016 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € und das Eigenkapital 4 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 30. September 2016 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 1 Mio. € höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2016 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 1 Mio. € niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2016 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 249 Mio. € höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2016 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 249 Mio. € niedriger 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, Wechsel, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

Mio. €	30.09.2016	30.09.2015
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	27.010	22.981
Termingeldanlagen	-365	-536
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	26.644	22.446

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2016	2015*
Kapitaleinzahlungen	–	2.457
Dividendenzahlungen	-364	-2.515
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-3	0
Sonstige Veränderungen	-28	-5
Aufnahmen von Anleihen	6.520	16.551
Tilgungen von Anleihen	-16.487	-16.779
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	18.494	2.875
Leasingzahlungen	-26	-20
	8.107	2.564

* Das Vorjahr wurde 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 vier berichtspflichtigen Segmenten Pkw, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen. Die Zusammenfassung der Geschäftssegmente zu berichtspflichtigen Segmenten erfolgt aufgrund vergleichbarer wirtschaftlicher Merkmale (insbesondere Art der Produkte beziehungsweise Dienstleistungen, Vernetzung in den Entwicklungs-, Produktions- und Vertriebsprozessen sowie Vergleichbarkeit der Kundengruppen).

Die Aktivitäten des Segments Pkw erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. In dem Segment werden die einzelnen Pkw-Marken des Volkswagen Konzerns auf konsolidierter Basis zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von leichten Nutzfahrzeugen, Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen.

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

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote.

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2015

Mio. €	Pkw	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	119.519	17.861	2.754	20.004	160.138	125	160.263
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	11.836	4.360	1	1.957	18.154	-18.154	-
Umsatzerlöse	131.354	22.221	2.756	21.961	178.292	-18.030	160.263
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.559	489	34	1.615	4.698	-1.356	3.342

BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2016

Mio. €	Pkw	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	118.249	18.541	2.565	20.651	160.005	-74	159.932
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	12.872	4.737	2	2.392	20.003	-20.003	-
Umsatzerlöse	131.121	23.278	2.567	23.042	180.009	-20.077	159.932
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	6.876	491	-9	1.806	9.164	-517	8.647

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2016	2015
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	9.164	4.698
Nicht zugeordnete Bereiche	54	127
Konzernfinanzierung	16	37
Konsolidierung	-588	-1.520
Operatives Ergebnis	8.647	3.342
Finanzergebnis	-488	1.800
Konzernergebnis vor Steuern	8.159	5.142

14. Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Die Porsche SE hat sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation über den außerbörslichen Erwerb von 1,5% der Stammaktien an der Volkswagen AG geeinigt. Zum 30. September 2016 hält die Porsche SE mit 52,2% die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG.

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

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	1. – 3. QUARTAL		1. – 3. QUARTAL	
	2016	2015	2016	2015
Porsche SE	8	8	1	3
Aufsichtsräte	3	5	3	3
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	643	751	531	541
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	9.485	10.359	876	898
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	142	90	548	523
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	3	4	3	2

Mio. €	FORDERUNGEN (EINSCHL. ERHALTENE SICHERHEITEN) AN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2016	31.12.2015	30.09.2016	31.12.2015
	Porsche SE	325	334	101
Aufsichtsräte	0	0	301	165
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.083	1.015	1.158	1.418
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	7.709	7.495	1.674	2.343
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	53	40	471	518
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	0	1	0

In den von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen empfangenen Lieferungen und Leistungen der ersten neun Monate sind die gefassten Dividendenbeschlüsse in Höhe von 3.492 Mio. € (Vorjahr: 4.612 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen an die Porsche SE setzen sich aus einer Forderung aus einem Darlehensvertrag und Forderungen aus Grunderwerbsteuern zusammen. Die Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus Festgeldanlagen.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten in Höhe von 301 Mio. € beinhalten im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 113 Mio. €.

15. Virtuelle Aktien

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat in seiner Sitzung am 22. April 2016 das Angebot der Mitglieder des Vorstands angenommen, für die im Zeitpunkt des Beschlusses aktiven Vorstandsmitglieder einen Anteil von 30 % der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 zurückzubehalten und mittels virtueller Aktien unter den Vorbehalt der zukünftigen Aktienkursentwicklung zu stellen. Für weitere Details verweisen wir auf unsere Ausführungen im Vergütungsbericht im Geschäftsbericht 2015.

Die Verpflichtungen aus diesen virtuellen Aktien werden gemäß IFRS 2 als "cash-settled plan" bilanziert und mittels eines anerkannten Bewertungsverfahrens zum Fair Value bewertet. Aus der Verknüpfung des ursprünglichen Bonus (5,7 Mio. €) an die zukünftige Aktienkursentwicklung ergab sich zum 22. April 2016 ein Ertrag in Höhe von 1,5 Mio. €. Aufgrund der Aktienkursentwicklung bis zum 30. September 2016 wurden Aufwendungen in Höhe von 0,5 Mio. € erfasst. Der Fair Value der Verpflichtung gegenüber den Vorständen zum 30. September 2016 beträgt 4,7 Mio. €. Sofern sämtliche Vorstandsmitglieder zum 30. September 2016 ausgeschieden wären, hätte die Verpflichtung (innerer Wert) insgesamt 4,7 Mio. € betragen.

16. Rechtsstreitigkeiten

Der Konzernabschluss der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2015 enthält unter dem Abschnitt „Rechtsstreitigkeiten“ ausführliche Informationen zu Rechtsstreitigkeiten und rechtlichen Verfahren.

Gegenüber diesem Stand haben sich im Wesentlichen folgende Änderungen ergeben:

DIESELTHEMATIK

Volkswagen erzielt Vergleichsvereinbarungen

Im Juni 2016 hat Volkswagen die Öffentlichkeit darüber informiert, dass die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ Vergleichsvereinbarungen in den USA mit dem US-amerikanischen Justizministerium U.S. Department of Justice (DOJ) im Auftrag der US-amerikanischen Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA), der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) und dem Attorney General von Kalifornien sowie privaten Klägern, die durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs' Steering Committee (PSC)“ vertreten werden und der Federal Trade Commission (FTC) geschlossen haben. Mit den Vergleichsvereinbarungen werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0l TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Am 18. Oktober 2016 fand eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung statt und am 25. Oktober 2016 erteilte das Gericht die endgültige Genehmigung der Vergleichsvereinbarungen. Gegen diesen Beschluss zur endgültigen Genehmigung kann Einspruch eingelegt werden.

Die Vergleichsvereinbarungen beinhalten Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose emissionsbezogene Anpassung von Fahrzeugen, sofern die Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden ist. Volkswagen erklärte sich zudem bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an derzeitig betroffene und auch an bestimmte frühere Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. USD in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte Stickoxid (NO_x)-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. USD in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Volkswagen hat außerdem separate Vereinbarungen mit den Attorneys General von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Ansprüche aus verbraucher-schutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0l TDI und 3,0l TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 603 Mio. USD beigelegt werden.

Die zivilrechtlichen Ansprüche des DOJ, der FTC und privater Kläger, die vom PSC im Zusammenhang mit 3,0l TDI-Fahrzeugen vertreten werden, durch das DOJ im Auftrag der EPA angestrebte Bußgelder, mögliche Klagen von US-Bundesstaaten wegen Verletzung des Umweltrechts in Zusammenhang mit den 2,0l und 3,0l TDI-Fahrzeugen, die strafrechtliche Untersuchungen des DOJ und verschiedene weitere geltend gemachte Ansprüche werden nicht mit diesen Vereinbarungen beigelegt. Überdies laufen Untersuchungen seitens verschiedener US-amerikanischer Regulierungs- und Regierungsbehörden, auch in Bezug auf den Wertpapier-, Finanzierungs- und Steuerbereich.

Im September 2016 gab Volkswagen den Abschluss einer Vereinbarung zur Beilegung der Ansprüche von Volkswagen Markenvertragshändlern in den Vereinigten Staaten in Zusammenhang mit TDI-Fahrzeugen und sonstigen geltend gemachten Angelegenheiten betreffend des Franchise-Wertes bekannt. Die Vergleichsvereinbarung, die vom Gericht noch genehmigt werden muss, beinhaltet eine Ausgleichszahlung in Höhe von bis zu 1,208 Mrd. USD sowie zusätzliche Zahlungen zur Beilegung vermeintlicher vergangener, derzeitiger und zukünftiger Ansprüche in Verbindung mit Wertverlusten. Eine vorläufige gerichtliche Genehmigung der Vergleichsvereinbarung wurde am 18. Oktober 2016 erteilt und eine Anhörung zur Billigkeit (Fairness Hearing) der Erteilung einer endgültigen Genehmigung ist für den 18. Januar 2017 angesetzt.

In Kanada beobachtet die kanadische, für die Abstimmung umweltpolitischer Maßnahmen verantwortliche Behörde „Environment and Climate Change Canada“ im Rahmen ihrer anhängigen strafrechtlichen Untersuchung die EPA- und CARB-Verfahren in den USA. Untersuchungen weiterer kanadischer Regulierungsbehörden dauern an. In Kanada wurden 33 Sammelklagen mit Kundenschadensersatzforderungen gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die Mehrheit dieser Klagen behauptet, eine landesweite Klasse („Class“) von Kundenklagen betreffend 2,0l und 3,0l Dieselfahrzeuge zu begründen. Derzeit laufen in Kanada Vergleichsgespräche bezüglich der 2,0l Dieselmotoren.

Zivilrechtliche US-Klagen gerichtet auf Bussgelder wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts

Die Attorneys General von zwölf US-Bundesstaaten (Alabama, Maryland, Massachusetts, Missouri, New Hampshire, New Jersey, New Mexico, New York, Pennsylvania, Tennessee, Texas und Vermont) sowie einige Kommunen haben vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten Klage – und der Bundesstaat Washington hat im Rahmen eines Verwaltungsverfahrens einen Bebußungsanspruch – gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen erhoben und fordern/fordert Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Alabama, Maryland, Massachusetts, Missouri, New Hampshire, New York, Pennsylvania, Tennessee, Texas und Washington waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen in Bezug auf verbraucherrechtliche und wettbewerbsrechtliche Klagen beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen. Insbesondere haben neun Bundesstaaten (Delaware, Maine, Minnesota, Missouri, Montana, Ohio, Oregon, Wisconsin und Wyoming) Vereinbarungen abgeschlossen, wonach die für ihre potenziellen Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltenden Verjährungsfristen bis Ende 2016 ausgesetzt werden. Von diesen Bundesstaaten hat Wyoming seine Absicht bekundet, bis zum 1. November 2016 Klage zu erheben und Ansprüche wegen Verletzung des Umweltrechts geltend zu machen. Ein weiterer Staat (Connecticut) hat seine Absicht zur Teilnahme an Vergleichsgesprächen in Bezug auf die Verletzung des Umweltrechts bekundet, ohne Klage zu erheben.

Anlegerklagen in den USA

Im Juni 2016 wurde im Auftrag von Erwerbern bestimmter Volkswagen-Anleihen in US-Dollar eine vermeintliche Sammelklage wegen des Handels dieser Anleihen zu angeblich künstlich überhöhten Preisen, die auf angeblichen Falschangaben seitens Volkswagen zurückzuführen waren, und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der Notice of Violation durch die EPA eingereicht. Diese Klage wurde an das vorstehend erwähnte Bundesgericht in Kalifornien verwiesen.

Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Die überwiegende Mehrheit der Anlegerklagen ist beim Landgericht Braunschweig anhängig. In einer am 21. September 2016 veröffentlichten Pressemitteilung erklärt das Landgericht Braunschweig, dass einschließlich kürzlich eingereichter Klagen derzeit rund 1.400 Verfahren anhängig sind. In der Pressemitteilung des Landgerichts Braunschweig heißt es, dass sich unter Berücksichtigung der kürzlich eingegangenen Klagen der Streitwert aller beim Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen insgesamt auf rund 8,2 Mrd. € beläuft.

Am 5. August 2016 entschied das Landgericht Braunschweig über die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen, mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen, an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz („Musterverfahrensgesetz“). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamer Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht getroffen werden. Alle beim Landgericht Braunschweig eingereichten Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in den Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind.

Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren sind für alle anhängigen Klagen verbindlich, die entsprechend ausgesetzt wurden.

Am Landgericht Stuttgart sind mehrere Klagen gegen die Volkswagen AG und Porsche Automobil Holding SE als Gesamtschuldner eingereicht worden. Unklar ist derzeit, ob in Bezug auf diese Klagen ein Musterverfahren eingeleitet wird und ob dieses vor dem Oberlandesgericht Stuttgart durchgeführt oder an das Oberlandesgericht Braunschweig verwiesen wird.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland sowie in Österreich und den Niederlanden eingereicht worden.

Insgesamt sind Volkswagen bisher Anlegerklagen, gerichtliche Mahnanträge und Güteanträge mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von 7,4 Mrd. € zugestellt worden.

Bilanzielle Auswirkungen

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken einschließlich angemessener Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Dieseldematik waren auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen im Berichtszeitraum zusätzliche Rückstellungen in Höhe von 2,0 Mrd. € zu bilden. Nicht in Anspruch genommene Vorsorgen für Rechtsrisiken in Höhe von 0,4 Mrd. € waren aufzulösen. Volkswagen ist weiterhin der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass keine Rückstellungen für Anlegerklagen gebildet wurden. Die diesbezüglichen Eventualverbindlichkeiten waren um 2,7 Mrd. € auf 3,7 Mrd. € zu erhöhen.

Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der umfassenden und aufwendigen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieseldematik gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten unverändert zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

KARTELLVERFAHREN

Im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission ein Kartellverfahren gegen die europäischen Lkw-Hersteller wegen unangemessenen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 ein und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte.

Mit ihrem Beschluss vom 19. Juli 2016 hat die Europäische Kommission mit Ausnahme von MAN und Scania gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen verhängt. Da MAN die EU-Kommission als Kronzeuge über die Absprachen informiert hatte, wurde das Unternehmen von einer Geldbuße ausgenommen.

Die Ermittlungen gegen Scania dauern an. Das Unternehmen hat entschieden, seine Verteidigungsrechte umfassend geltend zu machen. Um mögliche Strafen abdecken zu können, wurde eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € gebildet.

17. Eventualverbindlichkeiten

Die US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) hat gemeinsam mit der Firma Takata am 5. Mai 2016 eine weitere Ausweitung des Rückrufs für diverse Modelle unterschiedlicher Hersteller, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden, verkündet. Daneben wurden auch Rückrufe in Kanada, Japan und Südkorea von den lokalen Behörden angeordnet. Von den Rückrufen sind auch Modelle des Volkswagen Konzerns betroffen. Hierfür wurden entsprechende Rückstellungen gebildet. Es kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es zu weiteren Ausweitungen kommen könnte, die auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen werden. Weitere Angaben gemäß IAS 37.86 können für den Sachverhalt derzeit aufgrund der noch andauernden technischen Untersuchungen und behördlichen Abstimmungen nicht angegeben werden.

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2015 um 3.328 Mio. € auf 6.828 Mio. € erhöht. Neben wechselkursbedingten Effekten ergibt sich der Anstieg insbesondere durch zusätzliche Eventualschulden aus Rechtsrisiken in Zusammenhang mit Anlegerklagen in Höhe von 2.747 Mio. €. Weitere Informationen befinden sich unter dem Abschnitt „Rechtsstreitigkeiten“.

18. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2015 um 1.792 Mio. € auf 27.201 Mio. € erhöht. Dabei wurde ein Anstieg der Bestellobligos für Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte teilweise ausgeglichen durch den Wegfall der Verpflichtungen aus einer unwiderruflichen Kreditzusage in Höhe von 1,3 Mrd. € an LeasePlan.

Deutscher Corporate Governance Kodex

Die aktuellen Erklärungen nach §161AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex des Vorstands und des Aufsichtsrats der VolkswagenAG, der AUDIAG, der MANSE und der RENKAG sind auf den Internetseiten www.volkswagenag.com/ir, www.audi.de/cgk-erklaerung, www.corporate.man.eu/de beziehungsweise www.renk.eu/corporated-governance.html dauerhaft zugänglich.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Nach dem Schluss der ersten neun Monate des Jahres 2016 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

Wolfsburg, 27. Oktober 2016

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung und verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2016, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts 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 Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte 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 Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.

Ohne unser Urteil einzuschränken, weisen wir auf die im Anhang des Konzernzwischenabschlusses im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ und im Konzernzwischenlagebericht im Kapitel „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ dargestellten aktualisierten Informationen im Zusammenhang mit der Abgasthematik hin, die im Wesentlichen auf die im Konzernabschluss 2015 sowie die im zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2015 dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen verweisen.

Auf der Grundlage der dargestellten und diesem Konzernzwischenabschluss zugrundeliegenden ersten Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts gibt es keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder vor Sommer 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Sollten im Rahmen der weiteren Aufklärungen neue Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand der Vorstandsmitglieder über die bewusste Manipulation der Steuerungssoftware gewonnen werden, könnte dies gegebenenfalls Auswirkungen auf den Konzernzwischenabschluss als auch auf den Jahres- beziehungsweise Konzernabschluss 2015 sowie auf den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015 und die Vergleichszahlen 2014 haben.

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

Hannover, den 27. Oktober 2016

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Norbert Winkeljohann	Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Impressum

HERAUSGEBER

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

INVESTOR RELATIONS

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

FINANZKALENDER

14. März 2017
Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

3. Mai 2017
Zwischenbericht Januar – März 2017

10. Mai 2017
Hauptversammlung der Volkswagen AG

27. Juli 2017
Halbjahresfinanzbericht 2017

27. Oktober 2017
Zwischenbericht Januar – September 2017

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:
www.volkswagenag.com/ir

Printed in Germany
658.809.569.00

