

The background of the page features a large, stylized 'V' shape composed of two overlapping triangles. The left triangle is a lighter shade of orange, and the right triangle is a darker shade of orange. The 'V' is centered horizontally and occupies most of the page's width.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Zwischen- bericht 2017

Januar – September

Wesentliche Fakten

- › Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns liegen mit 7,8 Mio. Fahrzeugen um 2,6 % über Vorjahr; Wachstum insbesondere in Europa sowie in Süd- und Nordamerika
- › Umsatzerlöse des Konzerns volumenbedingt mit 170,9 (159,9) Mrd. € deutlich über dem Vorjahreswert
- › Operatives Ergebnis verbessert sich um 2,0 Mrd. € auf 10,6 Mrd. €; Sondereinflüsse aus der Dieseldematik von –2,6 Mrd. € (Sondereinflüsse im Vorjahr insgesamt –2,6 Mrd. €)
- › Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen übertrifft mit 13,2 Mrd. € den entsprechenden Vorjahreswert um 2,0 Mrd. €
- › Ergebnis vor Steuern steigt um 2,4 Mrd. € auf 10,6 Mrd. €
- › Netto-Cash-flow des Automobilbereichs spiegelt starkes operatives Geschäft wider, liegt aber nach den erwarteten hohen Mittelabflüssen aus der Dieseldematik bei –2,9 (7,5) Mrd. €; die Sachinvestitionsquote beträgt 4,9 (5,7) %
- › Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile beläuft sich auf 25,4 Mrd. €
- › Neue Produkte begeistern:
 - Volkswagen Pkw erweitert mit dem T-Roc sein SUV-Angebot; das weiterentwickelte Showcar I.D. CROZZ II gibt einen Ausblick auf den elektrifizierten SUV der Zukunft
 - Audi präsentiert mit dem neuen A8 innovative Assistenzsysteme bis hin zum hochautomatisierten Fahren
 - ŠKODA zeigt seine innovative Elektrostudie VISION E erstmals in Europa
 - SEAT beeindruckt mit dem leistungsstarken Leon CUPRA R
 - Porsche feiert die Weltpremiere des neuen Cayenne
 - Bentley fasziniert mit der dritten Generation des Continental GT
 - Volkswagen Nutzfahrzeuge sorgt mit der erstmals gezeigten Studie California XXL für Aufsehen

Wichtige Ereignisse

MESSEN UND VERANSTALTUNGEN

Im dritten Quartal 2017 stellten die Marken des Volkswagen Konzerns auf zahlreichen Messen und Veranstaltungen beeindruckende neue Produkte vor.

Audi Summit

Im Rahmen des Audi Summit in Barcelona präsentierte die Premiummarke erstmals den neuen Audi A8 und weitere technologische Meilensteine. In Zukunftsfeldern wie nachhaltige Fertigung, Leichtbau, Vernetzung, pilotiertes Fahren und Digital Services stellte die Marke neue Konzepte für die individuelle Mobilität im digitalen Zeitalter vor. Der A8, das Flaggschiff von Audi, läuft in seiner vierten Generation vom Band. Die Designsprache prägt das neue Gesicht der Marke, die Technik an Bord ist wegweisend: Der Mild-Hybrid mit seinem 48-Volt-Hauptbordnetz ermöglicht den erweiterten Start-Stopp-Betrieb, hohe Bremsenergie-Rückgewinnung und ein Rollen bei ausgeschaltetem Motor mit abgekoppeltem Antriebsstrang, das sogenannte „Segeln“. Als erstes Serienauto der Welt ist der Audi A8 für hochautomatisiertes Fahren entwickelt. Zudem stellte das Unternehmen die Technologie Audi AI vor. Das Markenzeichen steht für Begriffe wie Autonomie, Intelligenz und Innovation. Audi AI macht unter anderem mit Hilfe künstlicher Intelligenz das Leben leichter und die Fahrt sicherer. Der Audi der Zukunft lernt kontinuierlich dazu und entwickelt seine Fähigkeiten weiter. Dabei passt sich die Technik den individuellen Bedürfnissen des Menschen an. Audi AI schlägt außerdem Dienstleistungen vor und bucht sie auf Wunsch seiner Passagiere.

Internationale Automobilausstellung (IAA)

Auf der 67. Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt am Main startete der Volkswagen Konzern mit der „Roadmap E“ eine umfassende Elektrifizierungsoffensive. Bis 2025 bringen die Marken des Konzerns 80 neue Elektrofahrzeuge auf den Markt, darunter rund 50 reine E-Fahrzeuge und 30 Plug-in-Hybride. Für die Industrialisierung der Elektromobilität werden bis zum Jahr 2030 mehr als 20 Mrd.€ investiert. Um die E-Flotte des Konzerns bis 2025 mit Batteriekapazität auszustatten, hat das Unternehmen ein Beschaffungsvolumen von mehr als 50 Mrd.€ ausgeschrieben.

Das Highlight der Marke Volkswagen Pkw auf der IAA war die Messepremiere des T-Roc. Das kompakte Crossover-Modell erweitert das SUV-Angebot der Marke und unterstreicht mit seinem sportlich modernen Exterieur die neue emotionale Designsprache von Volkswagen. Im Innenraum entsteht aus dem Zusammenspiel von Active Info Display und Infotainmentsystem ein digitales und interaktives Cockpit. Via Smartphone und Volkswagen Car Net kann ein breites Spektrum von Online-Services und Apps genutzt werden. Zu

den serienmäßigen Assistenzsystemen gehören die Multi-Kollisionsbremse, der aktive Spurhalteassistent Lane Assist und das Umfeldbeobachtungssystem Front Assist mit Fußgängererkennung und City-Notbremsfunktion. Optional können unter anderem die automatische Distanzregelung ACC, Rückfahrkamera oder Spurwechselassistent geordert werden. Zum großen Spektrum der Komfortsysteme gehören die adaptive Fahrwerksregelung DCC, die Progressivlenkung und das schlüssellose Schließ- und Startsystem „Keyless Access“. Der wahlweise front- oder allradgetriebene Allrounder ist mit effizienten Turbomotoren erhältlich – drei TSI Benzin- und drei TDI Dieselmotoren. Mit dem weiterentwickelten I.D.CROZZ II – einem kraftvoll wirkenden Crossover aus SUV und Coupé – gab die Marke Volkswagen Pkw in Frankfurt einen Ausblick auf das SUV der Zukunft. Die Elektrostudie überzeugt mit großem Platzangebot und hochvariablem Sitzkonzept. Durch den Verzicht auf die B-Säule lassen sich die großen Schwenk- und Schiebetüren weit öffnen. Über Sprachbefehle können die Türen betätigt sowie der vollautomatisierte Modus „I.D. Pilot“ aktiviert werden. An Vorder- und Hinterachse arbeitet je ein Elektromotor, die Kraftverteilung wird über eine elektrische Kardanwelle geregelt. Die Reichweite des 225 kW (306 PS) starken und 180 km/h schnellen SUV liegt bei bis zu 500 km mit einer Batterieladung. Messepremiere feierte in Frankfurt zudem die neue Generation des Polo GTI mit 147 kW (200 PS). Er überzeugt mit der Kombination aus hoher Agilität, niedrigem Gewicht, dynamischem und gleichzeitig komfortablem Fahrwerk, sicherem Frontantrieb und einer ergonomisch optimalen Sitzposition hinter einem griffigen Sportlenkrad. Hinzu kommen GTI-Merkmale wie der typische rote Streifen im Kühlergrill und der legendäre Karo-Sitzbezug „Clark“. Die Präsentation des überarbeiteten Golf Sportsvan rundete den Messeauftritt der Marke ab.

Audi stellte auf der IAA 2017 seine Strategie für das autonome Fahren in den Vordergrund. Als erstes Serienmodell der Welt ist der neue A8 für hochautomatisiertes Fahren auf Level 3 nach den internationalen Standards konzipiert. Auf Autobahnen und mehrspurigen Kraftfahrstraßen mit baulicher Trennung zur Gegenfahrbahn steuert der Audi AI Staupilot das Fahrzeug im zählfließenden Verkehr bis 60 km/h. Das System übernimmt Anfahren, Beschleunigen, Lenken und Bremsen in seiner Spur. Hat der Fahrer den Staupilot mit der AI-Taste auf der Mittelkonsole aktiviert, kann er den Fuß vom Gaspedal und die Hände dauerhaft vom Lenkrad nehmen. Zudem präsentierte Audi mit zwei Konzeptfahrzeugen seine Vision für das autonome Fahren auf Level 4 und Level 5. Die Studie eines SUV-Coupé, das auf dem Audi e-tron Sportback concept basiert, begeistert mit dynamischer Linienführung, einer progressiven Lichttechnologie, einem funktionell-eleganten Innenraum und einem elektrischen quattro-

Antrieb mit drei E-Maschinen und 370 kW (503 PS) Systemleistung. Für das vollautomatisierte Fahren auf Level 4 nutzt das Fahrzeug ein zentrales Fahrerassistenzsteuergerät der nächsten Generation. Es liefert die Informationen für den Autobahnpiiloten, der die Fahraufgabe bis 130 km/h Geschwindigkeit übernimmt und die Spur selbsttätig wechseln kann. Mit dem viertürigen Konzeptfahrzeug Audi Aicon stellt die Marke mit den Vier Ringen einen auf Level 5 völlig autonom fahrenden Audi der Zukunft vor – ohne Lenkrad und Pedalerie. Als Designkonzept wagt der Viersitzer sowohl beim Exterieur als auch im Interieur einen weiten Sprung in die Formgebung der nächsten Jahrzehnte. Der Technologieträger vereint auf visionäre Weise Innovationen bei Antrieb und Fahrwerk, Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Der Aicon ist für den rein elektrischen Betrieb ausgelegt; er soll Distanzen zwischen 700 und 800 km mit einer Batterieladung zurücklegen können. Weitere Serienmodelle – von sportlich bis höchsteffizient – komplettierten den Messeauftritt der Marke Audi, darunter der neue R8 V10 RWS und der neue RS4 Avant.

Auf dem Messestand der Marke ŠKODA feierte die Studie VISION E ihre Europapremiere. Das erste elektrisch betriebene Konzeptfahrzeug der Firmengeschichte bietet autonomes Fahren auf Level 3 und hebt die Konnektivität auf eine neue Ebene: Neben einem Bildschirm im Armaturenbrett und einem zentralen Touchscreen steht jedem Insassen zusätzlich ein eigenes Display für Fahrzeugdaten oder Unterhaltung zur Verfügung. Das Fahrzeug beeindruckt mit einer Gesamtleistung von 225 kW (306 PS), einer Reichweite von bis zu 500 km und einer Höchstgeschwindigkeit von 180 km/h. Zudem steuert der Car Park Autopilot das Fahrzeug automatisch zu freien Parkplätzen. ŠKODA setzte auf der IAA darüber hinaus seine SUV-Offensive fort: Der neue ŠKODA Karoq zeigt mit seinem emotionalen und dynamischen Exterieur die SUV-Designsprache der Marke. Der lange Radstand garantiert viel Platz für Passagiere und Gepäck. Der Kofferraum fasst zwischen 521 und 1.630 Liter und ist damit der größte seiner Klasse. Zu den zahlreichen „Simply Clever“-Details gehört die elektrisch schwenkbare Anhängerkupplung, die sich automatisch ausklappen lässt. Neu im ŠKODA Karoq ist das flexible Rollo, das sich in die Heckklappe einhaken lässt. Die Leistungsspanne der Motorenpalette – bestehend aus zwei Benzin- und drei Dieselmotoren – reicht von 85 kW (115 PS) bis 140 kW (190 PS). Der ŠKODA Kompakt-SUV ist das digitalste Fahrzeug der tschechischen Marke: Das individuell programmierbare, digitale Instrumentenpanel kann personalisiert und mit dem Infotainmentsystem verknüpft werden. Dank LTE-Modul und WLAN-Hotspot sind die Passagiere jederzeit mit dem Internet verbunden. Mit dem Kodiaq Scout und dem Kodiaq Sportline zeigte ŠKODA in Frankfurt zudem zwei attraktive Modellvarianten seines großen SUV.

Im Mittelpunkt des Messeauftritts von SEAT stand der neue Arona, mit dem die spanische Marke erstmals in das Segment der kompakten Crossover-SUV vorstößt. Der SEAT Arona zielt auf Fahrer ab, die ein aufregendes Fahrerlebnis mit dem gewissen Extra suchen. Im Produktprogramm von SEAT ordnet er sich unterhalb des SEAT Ateca ein. Er wird als

zweites Fahrzeug neben dem SEAT Ibiza auf Basis der MQB-A0-Plattform produziert. Der Arona zeichnet sich durch sein besonderes Design, seine kompakten Crossover-Abmessungen sowie seine umfangreichen Personalisierungsmöglichkeiten und die moderne Sicherheits- und Konnektivitätstechnologie aus. SEAT sorgte auf der IAA aber nicht nur mit neuen Modellen für Aufsehen: Als erster Automobilhersteller in Europa wird die Marke den interaktiven Sprachassistenten Alexa von Amazon in seine Fahrzeuge integrieren. Das System wird Ende des Jahres im SEAT Leon und im SEAT Ateca sowie nächstes Jahr im SEAT Ibiza und im SEAT Arona erhältlich sein. Mit Hilfe von Alexa können Fahrer beispielsweise einen Zielort, den nächstgelegenen Autohändler oder ein Restaurant schnell und einfach finden. Darüber hinaus zog der neue SEAT Leon CUPRA R mit 228 kW (310 PS) die Aufmerksamkeit der Messebesucher auf sich. Das leistungsstärkste Straßenfahrzeug der Unternehmensgeschichte ist auch zugleich das exklusivste der Marke, denn die Produktion ist auf 799 Einheiten limitiert. Außen bietet der SEAT Leon CUPRA R außergewöhnliche Details wie zum Beispiel exklusive Carbon-Elemente, Seitenspiegel und Felgen in Kupferfarbe sowie ein neues, kraftvolleres Design rund um die Lufteinlässe an den Radkästen und im Frontbereich.

Porsche präsentierte auf der IAA die dritte Generation des Erfolgsmodells Cayenne. Der SUV wurde komplett neu entwickelt und vereint noch mehr die Porsche-typische Performance mit höchster Alltagstauglichkeit. Trotz erweiterter Serienausstattung ist der Cayenne dank intelligentem Leichtbau bis zu 65 kg leichter als sein Vorgänger. Das Highlight auf dem Messestand war die Weltpremiere des neuen Cayenne Turbo. Das Topmodell der Baureihe legt die Messlatte für sportliche Performance in seinem Segment höher. Mit einem exklusiven Heckdesign und den LED-Hauptscheinwerfern des Porsche Dynamic Light System tritt er dominant und eigenständig auf. Die für das Topmodell reservierten 21-Zoll-Räder in den verbreiterten Radhäusern mit lackierten Radhausblenden prägen die Seitenansicht. Differenzierungsmerkmale am Heck sind die Turbo-spezifischen Doppelendrohre. Das Interieur besticht durch mehr Sportlichkeit und gleichzeitig mehr Komfort. Nahezu alle Fahrzeugfunktionen des voll vernetzten SUV lassen sich über die hochauflösenden Displays und Touchscreens des Porsche Advanced Cockpit anzeigen und bedienen. Herzstück des Cayenne Turbo ist der neue Vierliter-V8-Motor mit Biturboaufladung. Mit einer Leistung von 404 kW (550 PS) übertrifft er die des Vorgängers um 22 kW (30 PS). Das neue Achtganggetriebe Tiptronic S setzt die Kraft über den aktiven Allradantrieb in Beschleunigung und Geschwindigkeit um: Der neue Turbo spurtet in 4,1 Sekunden auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 286 km/h. Zudem stellte Porsche in Frankfurt in einer Weltpremiere einen weiteren puristischen Hochleistungssportwagen vor: den 911 GT3 mit Touring-Paket. Sein Vierliter-Saugmotor aus dem Motorsport leistet 368 kW (500 PS) und entwickelt ein Drehmoment von 460 Nm. Der Sprint von null auf 100 km/h wird in 3,9 Sekunden absolviert, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 316 km/h. Der 911 GT3 mit Touring-Paket ist ausschließlich mit manuellem Sechsgang-

getriebe zu haben und besitzt statt des feststehenden Heckflügels einen variablen Heckspoiler wie der 911 Carrera.

Bei Bentley debütierte die dritte Generation des erfolgreichen Continental GT, der neue Standards im Segment der luxuriösen Grand Tourer setzt. Im Vergleich zum Vorgänger zeichnet sich der neue Continental GT durch eine längere Haube, eine flacher designte Front und einen extrabreiten Kühlergrill aus. Im exklusiv gestalteten Innenraum kommt neben einem Virtual Cockpit ein versenkbarer 12,3-Zoll-Touchscreen in der Mittelkonsole zum Einsatz. Der W12-Motor bringt über das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe eine beeindruckende Leistung von 467 kW (635 PS) auf die Straße. Damit sprintet der Grand Tourer in lediglich 3,7 Sekunden auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 333 km/h. Neben dem Continental GT zeigte Bentley in Frankfurt den Mulsanne by Mulliner und den Bentayga W12.

Lamborghini stellte den Aventador S Roadster vor, der die Technologien und Fahrdynamik des Aventador S mit einem emotionalen Open-Air-Fahrerlebnis verbindet und neue Maßstäbe bei Technik und Leistung setzt. Er ist der einzige Supersport-Roadster mit V12-Mittelmotor. Das Aggregat liefert 544 kW (740 PS) und katapultiert den Boliden in 3,0 Sekunden auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit erreicht er bei 350 km/h. Neben den außergewöhnlichen Leistungswerten zeichnet sich der Roadster durch zahlreiche Farb- und Ausstattungsvarianten aus, darunter neue Materialien und die umfangreiche Verwendung von Carbonfaser. Zusätzlich steht das Individualisierungsprogramm Ad Personam zur Verfügung.

Volkswagen Nutzfahrzeuge präsentierte auf der IAA die Studie Amarok Aventura Exclusive. Der Premium-Pickup in Kurkuma Gelb Metallic gibt einen Ausblick auf die künftige Top-Motorisierung in der Baureihe: Der 3,0 l V6 TDI-Motor mit Achtgang-Automatikgetriebe und permanentem Allradantrieb bietet 190 kW (258 PS) und sorgt für ausreichend Schub- und Zugkraft. Das limitierte Sondermodell Amarok Dark Label, das sich an designorientierte Individualisten richtet, basiert auf der Ausstattungslinie Amarok Comfortline und zeigt sich mit einer Lackierung in Indiumgrau matt, schwarzen Schweller-Rohren, lackierten Chromleisten im Frontschutzgitter und 18-Zoll-Leichtmetallfelgen betont stylisch.

Caravan Salon

Auf dem Caravan Salon in Düsseldorf stellte Volkswagen Nutzfahrzeuge seinen Klassiker California in den Ausstattungsvarianten Beach, Coast und Ocean sowie das Einstiegsmodell Caddy Beach vor. Für Aufsehen sorgte die Weltpremiere der Studie California XXL. Sie basiert auf dem neuen Crafter, der mit seinem komfortablen und sicheren Fahrverhalten, effizienten Motoren sowie einer Vielzahl an Assistenzsystemen zu den modernsten Allround-Transportern weltweit zählt. Ausgestattet mit einem festen Hoch- und Panoramadach, einer verlängerten Heckpartie mit großem Bett, einer weiteren Bettfläche, Allradantrieb, einer Luftfederung und einem optimal konzipierten Innenraum demon-

striert die Studie, wie ein möglicher großer Bruder des California in Zukunft aussehen kann.

AUSZEICHNUNGEN

Mitte Juli 2017 wurde der ŠKODA Kodiaq von der Fachzeitschrift Auto Test zum Gesamtsieger aller getesteten Importfahrzeuge gekürt. Überzeugen konnte der große SUV der tschechischen Marke durch sein üppiges Platzangebot, Variabilität, ein günstiges Preis-Leistungsverhältnis und gute Fahreigenschaften. Der ŠKODA Superb Combi macht auf Platz zwei den Doppelerfolg für die Marke perfekt. Insgesamt ist es der vierte Sieg in Serie für ŠKODA.

Die APEAL-Studie des US-Meinungsforschungsinstituts J.D. Power hat Ende Juli 2017 die Audi-Modelle A3, A4 und A7 in den Kategorien Small Premium Cars, Compact Premium Cars sowie Midsize Premium Cars ausgezeichnet. Darüber hinaus gewannen der Porsche Macan, Cayenne und 911 in den Bereichen Compact Premium SUV, Midsize Premium SUV und Midsize Premium Sporty Car. Die Studie untersucht die Zufriedenheit amerikanischer Neuwagenkunden in den ersten 90 Tagen nach dem Kauf. Neben Fahrdynamik und Design werden auch Aspekte wie Alltagstauglichkeit und Komfort berücksichtigt.

Anfang September 2017 verliehen die Leser der Deutschen Handwerks Zeitung und des handwerk magazin gleich drei Modellen des Volkswagen Konzerns den Award „Chef-Kombi 2017“. Der Audi A6 Avant überzeugte in der Oberklasse. Der Passat Variant war Sieger in der Mittelklasse vor dem Audi A4 Avant. Die Marke ŠKODA überzeugte mit dem Superb Combi in der Importwertung, Platz drei errang dort der Octavia Combi. Ausschlaggebend waren insbesondere Qualität, Fahreigenschaften und das Platzangebot.

Im Rahmen der IAA in Frankfurt Mitte September 2017 wurde die Marke Volkswagen Pkw mit mehreren Design- und Innovationspreisen ausgezeichnet. Herausragend war dabei der Titel „Most Innovative Brand 2017“, der von der Jury des Plus X Award an die Marke Volkswagen Pkw verliehen wurde. Weiterhin wurden die Modelle I.D. BUZZ, Golf, Atlas und Arteon in den Kategorien Automobile Studie, Kompakt-Pkw, SUV und Limousine für das Jahr 2017 ausgezeichnet. Gleichzeitig erhielt der neue Arteon beim „Automotive Brand Contest 2017“ die „Best of Best“-Höchstwertung in den Kategorien Exterieur und Interieur Volume Brand. Der Plus X Award zählt zu den weltweit größten Innovationspreisen für Technologie, Sport und Lifestyle.

Ebenfalls Mitte September 2017 erhielt der Volkswagen Konzern die Auszeichnung „Innovation of the Year“ beim Automotive Brand Contest 2017 für sein markenübergreifendes, zukunftsweisendes Gesamtkonzept Sedric. Die unabhängige Expertenjury lobte vor allem die Erfüllung von Kundenbedürfnissen durch die Kombination von Produkt, Bedienkonzept und Dienstleistungen. Darüber hinaus errangen sowohl das Fleet Magazine für Fuhrparkmanager als auch die Responsive Website www.fleetdriver.de für Dienstwagenfahrer die Auszeichnung Winner in den Kategorien Corporate Publishing und Digital. Die Jury hob neben der professionel-

len Gestaltungsform vor allem die sich ergänzende und ineinandergreifende Kommunikation hervor.

Die Leser der Zeitschriften AUTO Straßenverkehr und Leben & Erziehen kürten im September 2017 gleich mehrere Modelle des Volkswagen Konzerns zum „Familienauto des Jahres“. Für Volkswagen Pkw gewannen der Touran und Sharan die Gesamtwertung in ihren jeweiligen Preisklassen. Volkswagen Nutzfahrzeuge errang den Titel zum sechsten Mal in sieben Jahren mit seinem Multivan. Audi verbuchte einen Sieg mit seinem Q5. Zusätzlich überzeugte die Marke ŠKODA mit dem Fabia Kombi als Sieger der Gesamtimportwertung und dem Octavia Combi, Yeti sowie Superb Combi in den jeweiligen Preis-Kategorien der Importwertung. SEAT wurde für seinen Alhambra ausgezeichnet. Ausschlaggebend für die Auszeichnungen waren insbesondere das Raumangebot, die Sicherheit und das Preis-Leistungs-Verhältnis.

JUBILÄEN

Im Juli 2017 feierte Volkswagen do Brasil in seinem Werk in Taubaté die Produktion des achtmillionsten Gol. An dem Standort werden neben dem Gol auch die Modelle up!, cross up! und Voyage gefertigt.

Ende August 2017 wurde weltweit der 150-millionste Volkswagen gefertigt. Im Stammwerk Wolfsburg lief ein Plug-In-Hybrid als Jubiläumsfahrzeug vom Band: ein blauer Golf GTE. Zu dieser beeindruckenden Zahl trugen unter anderem 34 Mio. produzierte Golf, 21,5 Mio. Käfer, 20 Mio. Passat, rund 19,5 Mio. Jetta und nahezu 17 Mio. Polo bei. Mit über 44 Mio. gefertigten Fahrzeugen seit Beginn der Produktion vor rund 72 Jahren hat insbesondere die Belegschaft des Stammwerks Wolfsburg einen wesentlichen Beitrag zu diesem Jubiläum geleistet.

Im ŠKODA Werk in Kvasiny wurde Ende September 2017 das 20-millionste Fahrzeug seit Fertigungsbeginn produziert. Bei dem Jubiläumsfahrzeug handelte es sich um einen Karoq.

KOOPERATIONEN

Anfang Juli 2017 schlossen die Volkswagen Konzernforschung und der Automatisierungsspezialist KUKA eine neue strategische Partnerschaft. Ziel der Forschungskooperation ist unter anderem die Entwicklung von roboterbasierten Innovationen rund um das elektrisch angetriebene und autonom fahrende Auto. Neben den technologischen Grundlagen sollen auch Konzepte für innovative Anwendungen entwickelt werden.

Ende August 2017 gaben Audi und Alta Devices, eine Tochterfirma des chinesischen Solarzellen-Spezialisten Hanergy, eine strategische Allianz bekannt. Ziel ist es, Dünnschicht-Solarzellen in Panorama-Glasdächern von Audi-Modellen zu integrieren, Solarstrom zu erzeugen und so die Reichweite von Elektrofahrzeugen zu erhöhen. Bis Ende 2017 soll ein erster Prototyp entstehen.

Anfang September 2017 haben die Marke Volkswagen Pkw und DHL Paket das Pilotprojekt „We by Volkswagen Deliver“ in Berlin gestartet, bei dem der Empfang von Paketen vereinfacht wird. In einer achtmonatigen Testphase können ausgewählte Kunden 50 Polo als Lieferstationen einsetzen: die Sendungen werden direkt ins Auto geliefert. Mit dem Service, das Fahrzeug als mobile Lieferadresse zu nutzen, erweitert Volkswagen sein Angebot von Mobilitätslösungen rund um das Auto und unterstreicht damit seine Ambitionen, bis zum Jahr 2025 weltweit einer der Top-Anbieter effizienter, komfortabler und nachhaltiger Mobilitätsdienstleistungen zu werden.

Ebenfalls Anfang September 2017 gingen Volkswagen und IBM eine Kooperation ein, um personalisierte, digitale Mobilitätsdienste zu entwickeln und damit den Trend der zunehmenden Vernetzung zwischen Fahrzeugen und Fahrern aktiv zu gestalten. Die erste gemeinsame Entwicklung innerhalb des neuen digitalen Ökosystems „Volkswagen WE“ wird „We Commerce“ sein. Dieser Service soll dem Fahrer zielgerichtete, personalisierte Handlungsempfehlungen geben.

DIESELTHEMATIK

Im dritten Quartal erhöhte der Volkswagen Konzern die Vorsorgen für die im Rahmen des geschlossenen Vergleichs umzusetzenden Rückkauf-/Nachrüstprogramme von 2,01 TDI-Fahrzeugen in Nordamerika, die sich aufwendiger gestalten. Resultierend aus der stetigen Überwachung der Programmverläufe stellt sich die Aktion umfangreicher und technisch anspruchsvoller dar, womit auch eine zeitliche Ausdehnung der Abwicklung verbunden ist. Negative Sondereinflüsse von 2,6 Mrd. € belasteten das Operative Ergebnis 2017.

NATIONALES FORUM DIESEL

Auf dem „Nationalen Forum Diesel“ Anfang August 2017 brachte der Volkswagen Konzern gemeinsam mit Bund, Ländern, Kommunen und anderen deutschen Autoherstellern ein Maßnahmenpaket auf den Weg, das maßgeblich dazu beitragen wird, die NO_x-Emissionen rasch und nachhaltig zu reduzieren. Wesentlich ist die angebotene Umstiegsprämie für Euro-1- bis 4-Dieselmotore, die markenübergreifend im Volkswagen Konzern umgesetzt wird. Zudem wird ein Software-Update für Euro-5- und teilweise Euro-6-Dieselfahrzeuge nicht nur in Deutschland, sondern europaweit angeboten. Darüber hinaus wird sich der Volkswagen Konzern entsprechend seines Marktanteils in Deutschland am Fonds für „Nachhaltige Mobilität für die Stadt“ beteiligen.

KARTELLVERFAHREN

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte.

Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission nun gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania wird dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gericht in Luxemburg einlegen und sich umfassend verteidigen. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. €.

Im Rahmen der laufenden kartellrechtlichen Untersuchungen der Europäischen Kommission hinsichtlich der deutschen Automobilhersteller hat die Behörde im Zuge einer angekündigten Nachprüfung Unterlagen in den Geschäftsräumen der Volkswagen AG in Wolfsburg und der AUDI AG in Ingolstadt gesichtet. Der Volkswagen Konzern sowie die betreffenden Konzernmarken kooperieren bereits seit längerem vollumfänglich mit der Europäischen Kommission und haben einen entsprechenden Antrag gestellt. Ob die Europäische Kommission ein förmliches Verfahren einleiten wird, ist derzeit unklar.

Volkswagen Aktie

Im Zeitraum Januar bis September 2017 stiegen die Kurse an den internationalen Aktienmärkten bei volatiltem Verlauf.

Auch der DAX lag über dem Wert zum Jahresende 2016. Positive Auswirkungen hatten aussichtsreiche konjunkturelle Entwicklungen wichtiger Industrienationen, die verbesserte Situation auf dem US-Arbeitsmarkt, der Ausgang der Wahlen in den Niederlanden und Frankreich sowie gute Unternehmenszahlen. Unsicherheiten im Hinblick auf die Wirtschaftspolitik der neuen US-Regierung, auf die Wahlergebnisse in Europa, auf die Geldpolitik sowohl der US-Notenbank als auch der Europäischen Zentralbank, auf den starken Euro sowie bezüglich internationaler Krisenherde belasteten zeitweise die Notierungen.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG blieben in den ersten neun Monaten 2017 bei hoher Volatilität hinter dem steigenden Marktumfeld zurück. Positive Impulse lieferten Vergleichsvereinbarungen in den USA zur Dieseldematik, gute Unternehmenszahlen und die erfolgreiche Entwicklung der Marke Volkswagen Pkw. Belastet wurden die Kurse durch die im Zusammenhang mit der Dieseldematik zu bildenden Vorsorgen sowie Unsicherheiten bezüglich weiterer Rechtsrisiken aus der Dieseldematik, des Kartellverdachts gegen deutsche Automobilunternehmen und der zukünftigen regulatorischen Rahmenbedingungen für Diesel- und Elektrofahrzeuge.

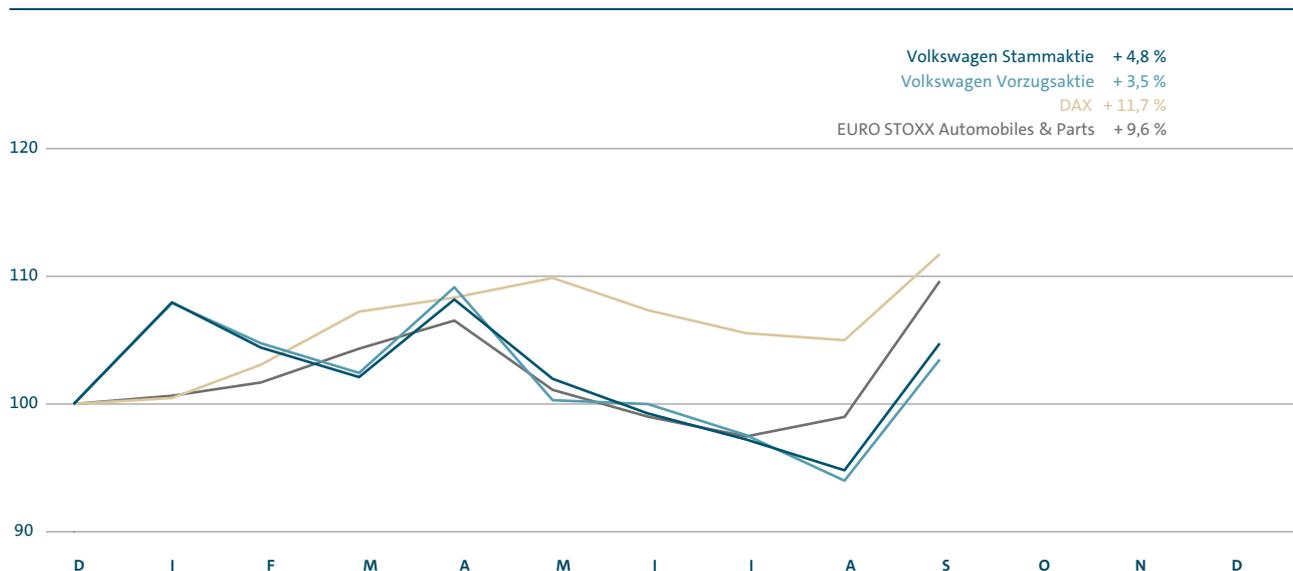
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2017

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	156,40	128,70	143,25
	Datum	25.01.	10.08.	29.09.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	153,90	125,35	138,00
	Datum	25.01.	31.08.	29.09.
DAX	Kurs	12.889	11.510	12.829
	Datum	19.06.	06.02.	29.09.
ESTX Auto & Parts	Kurs	571,5	508,08	571,5
	Datum	29.09.	31.07.	29.09.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2016 BIS SEPTEMBER 2017

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2016 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In den ersten neun Monaten des Jahres 2017 verzeichnete die Weltwirtschaft ein moderates Wachstum. Dabei übertraf die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) sowohl in den Industrie- als auch in den Schwellenländern den jeweiligen Wert der Vorjahresperiode. Die Preise für Energie und Rohstoffe erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und begünstigten damit die Wirtschaft einzelner davon abhängiger Exportländer.

Die Konjunktur in Westeuropa wies von Januar bis September 2017 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt ein leicht höheres Wachstum auf. Dabei verzeichnete die überwiegende Anzahl der Länder eine Verbesserung ihrer Veränderungs-raten.

In Deutschland führten die anhaltend optimistische Stimmung der Konsumenten und die gute Lage am Arbeitsmarkt dazu, dass das robuste Wachstum der Wirtschaft im Berichtszeitraum anhielt.

Zentraleuropa konnte gegenüber dem Vorjahreszeitraum eine deutliche Steigerung der Wirtschaftsleistung realisieren. Angesichts des vergleichsweise höheren Energiepreisniveaus verbesserte sich die wirtschaftliche Situation in Osteuropa. Nach einer längeren rezessiven Phase setzte die russische Wirtschaft ihre Ende 2016 begonnene konjunkturelle Erholung im Jahresverlauf fort. Der anhaltende Konflikt zwischen Russland und der Ukraine wirkte weiterhin belastend.

In Südafrika führten strukturelle Defizite und politische Verwerfungen dazu, dass die Wachstumsrate des BIP im Verlauf der ersten neun Monate 2017 insgesamt nur geringfügig zulegte.

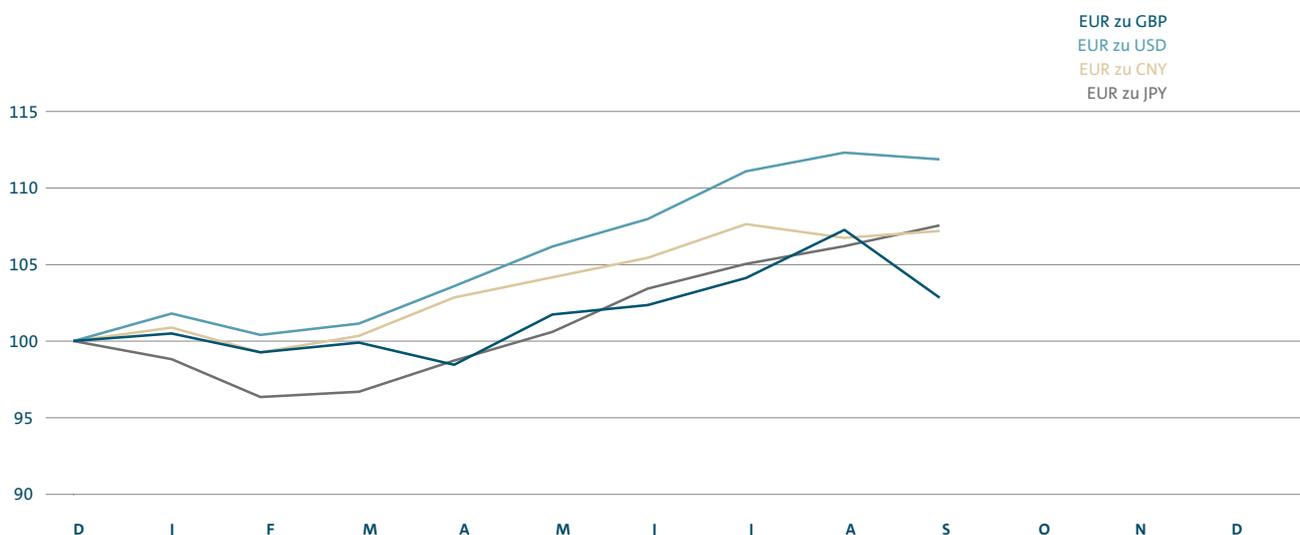
Die US-Wirtschaft registrierte von Januar bis September 2017 ein höheres Wachstum als in der Vorjahresperiode. Wesentliche Impulse kamen von der privaten Inlandsnachfrage. Aufgrund der stabilen Lage am Arbeitsmarkt und der erwarteten Inflationsentwicklung setzte die US-Zentralbank ihren bereits Ende 2015 eingeleiteten Kurs zur Straffung der Geldpolitik fort. Auch in den Nachbarländern Kanada und Mexiko legten die Veränderungs-raten des BIP gegenüber dem Vorjahreszeitraum zu.

Brasilien konnte zwar die konjunkturelle Talsohle hinter sich lassen, die Lage in Südamerikas größter Volkswirtschaft blieb dennoch angespannt. Argentinien's wirtschaftliche Situation verbesserte sich bei anhaltend hoher Inflation.

Die chinesische Wirtschaft wuchs im Berichtszeitraum mit unverändert hoher Dynamik. Indien konnte sich aufgrund seiner starken Entwicklung von den meisten Schwellenländern abheben, zwischenzeitlich wirkten Reformmaßnahmen jedoch dämpfend. Japan registrierte ein solides BIP-Wachstum.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2016 BIS SEPTEMBER 2017

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2016 = 100



ENTWICKLUNG DER PKW-MÄRKTE

In den ersten neun Monaten des Jahres 2017 lag die weltweite Pkw-Nachfrage um 3,2% über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Wachstumsträger waren die Regionen Asien-Pazifik, Südamerika, Westeuropa sowie Zentral- und Osteuropa. In Nordamerika sowie in Nahost und Afrika war die Zahl der Neuwagenverkäufe dagegen rückläufig.

Der Pkw-Markt in Westeuropa konnte im Berichtszeitraum seinen Wachstumskurs trotz anhaltender politischer Unsicherheiten fortsetzen. Begünstigt wurde die Entwicklung durch das positive gesamtwirtschaftliche Umfeld. Während die Neuzulassungen in Italien und Spanien weiterhin von einem hohen Ersatzbedarf sowie einem deutlichen Zuwachs bei der Nachfrage gewerblicher Kunden profitierten, wies der französische Markt eine im Vergleich dazu geringere Zuwachsrate auf. In Großbritannien wurde aufgrund der rückläufigen Zahl der Pkw-Neuzulassungen in den vergangenen sechs Monaten – insbesondere bedingt durch die Änderung der Kfz-Steuer zum 1. April 2017 – der Rekordwert aus dem Vorjahreszeitraum verfehlt.

In Deutschland stiegen die Pkw-Neuzulassungen von Januar bis September 2017 im vierten Jahr in Folge gegenüber dem Vorjahreszeitraum an. Vor allem die anhaltend gute konjunkturelle Entwicklung hat dabei sowohl die Nachfrage privater als auch gewerblicher Kunden begünstigt.

In der Region Zentral- und Osteuropa legte der Pkw-Markt in den ersten drei Quartalen 2017 gegenüber dem Vorjahreswert deutlich zu. Die zentraleuropäischen EU-Märkte verzeichneten wie in den drei zurückliegenden Jahren mehrheitlich hohe Wachstumsraten. In Osteuropa nahmen die Pkw-Verkäufe ausgehend von einem sehr niedrigen Niveau ebenfalls zu – im Wesentlichen aufgrund der spürbaren Erholung des russischen Marktes im bisherigen Jahresverlauf.

In Südafrika lagen die Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum nach einem zwischenzeitlichen Rückgang insgesamt leicht über dem Vorjahresniveau. Nachfragestützend wirkten insbesondere attraktive Verkaufsanreize sowie gesunkene Zinsen.

In Nordamerika blieben die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) in den ersten neun Monaten 2017 leicht unter dem hohen Vorjahreswert. Dabei setzte sich der Negativtrend in den USA auch zu Beginn der zweiten Jahreshälfte fort. Das hohe Verbrauchervertrauen, die gute Beschäftigungslage sowie weiterhin lukrative Kaufanreize der Hersteller konnten die Abwärtstendenz nicht aufhalten. Der Nachfragetrend hin zu SUV- und Pickup-Modellen bei einem gleichzeitigen Rückgang der klassischen Pkw-Segmente hielt im Berichtszeitraum an. Der kanadische Automobilmarkt verzeichnete einen erneuten Zuwachs und übertraf den Rekordwert aus dem Vorjahreszeitraum. In Mexiko verfehlten die Verkaufszahlen dagegen das Marktvolumen des Vorjahres leicht.

In Südamerika nahmen die Neuzulassungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Zeitraum Januar bis September 2017 ausgehend von einem niedrigen Niveau deutlich zu. In Brasilien wurde erstmals nach vier Jahren mit rückläufigen Neuzulassungen im Berichtszeitraum wieder ein merklicher

Zuwachs registriert. Die brasilianische Automobilproduktion profitierte insbesondere von einer Ausweitung der Exporte nach Argentinien. Dort verzeichnete die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen gegenüber dem Wert des Vorjahreszeitraums eine sehr hohe Steigerung. Begünstigt wurde dies vor allem durch Preissenkungen sowie attraktive Finanzierungsmodelle seitens der Hersteller.

Die Region Asien-Pazifik wies in den ersten neun Monaten 2017 den mit Abstand höchsten absoluten Nachfragezuwachs auf. Nach einer vergleichsweise schwachen Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes im ersten Halbjahr 2017 – Hauptursache waren vorgezogene Käufe zum Jahresende 2016 aufgrund der Anhebung des Steuersatzes bei der Anschaffung von Fahrzeugen bis 1,6 l Hubraum zu Jahresbeginn 2017 – lag die Zahl der Pkw-Verkäufe zum Ende des Berichtszeitraums wieder klarer über dem Vorjahreswert. Auch in Indien nahm die Nachfragedynamik in der zweiten Jahreshälfte wieder zu. Dies war neben attraktiven Finanzierungsangeboten, einem hohen Konsumentenvertrauen sowie einer Vielzahl neuer Modelle vor allem auf die zum 1. Juli 2017 eingeführte Waren- und Dienstleistungssteuer zurückzuführen, die den Verbrauchern teilweise bessere Kaufkonditionen bietet. Der japanische Pkw-Markt lag in den ersten drei Quartalen 2017 merklich über dem sehr niedrigen Vorjahresniveau. Hauptursachen für den positiven Trend waren die anhaltende staatliche Förderung verbrauchsgünstiger und emissionsarmer Fahrzeuge sowie der Markterfolg neuer Modelle.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2017 lag die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen unter dem Vorjahresniveau.

Aufgrund der anhaltend positiven wirtschaftlichen Entwicklung in Westeuropa stabilisierten sich die Neuzulassungen und lagen leicht über dem Niveau des Vorjahres. In Deutschland lag die Nachfrage im Berichtszeitraum ebenfalls leicht über der Vergleichsperiode 2016.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa verzeichnete eine moderate Steigerung gegenüber dem Vorjahr. In Russland profitierte die Marktentwicklung von der Erholung des Rubels und der gesunkenen Inflation; infolgedessen waren die Zulassungen in den Monaten Januar bis September 2017 merklich höher als im Vorjahr.

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 sank die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr. In China, dem dominierenden Markt der Region, verfehlte das Zulassungsvolumen das Niveau des Vorjahres signifikant. In Australien, Indien, Südkorea und Thailand wurde die Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr moderat überschritten.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag von

Januar bis September 2017 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten über dem Wert der Vergleichsperiode.

Die Nachfrage in Westeuropa stieg leicht über das Niveau von 2016. In Deutschland, dem größten Markt Westeuropas, waren die Neuzulassungen in den ersten drei Quartalen 2017 stabil auf dem Vorjahreswert. Die Nachfrage in Italien entwickelte sich positiv: hier sorgten Investitionsförderprogramme für eine deutlich steigende Nachfrage.

In der Region Zentral- und Osteuropa führte die positive wirtschaftliche Entwicklung zu einem deutlich höheren Zulassungsvolumen als im Vorjahr. Die Nachfrage in Russland verzeichnete einen erheblichen Anstieg. Dazu trugen die beginnende Erholung der Wirtschaft, Ersatzbeschaffungsbedarf sowie rückläufige Inflationsraten bei.

In Südamerika lag das Zulassungsvolumen leicht über dem Wert von 2016. In Brasilien, dem größten Markt der Region, sank die Lkw-Nachfrage infolge der angespannten politischen Situation deutlich unter den Wert der Vergleichsperiode, in einem Umfeld, in dem sich eine Erholung der Wirtschaft abzeichnet. In den ersten drei Quartalen 2017 kam es in Argentinien aufgrund von politischen Reformen und Impulsen aus dem landwirtschaftlichen Sektor zu einer sehr starken Steigerung des Zulassungsvolumens.

Auf dem US-amerikanischen Markt war das Zulassungsvolumen für mittelschwere und schwere Lkw in den ersten neun Monaten 2017 merklich unter dem Niveau des Vorjahres.

Die Nachfrage nach Bussen lag von Januar bis September 2017 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten merklich über dem Vorjahr.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Im Marinemarkt setzte sich in den ersten neun Monaten 2017 die zurückhaltende Bestelltätigkeit weiter fort. Für den Transportbereich war trotz der im Markt vorhandenen Überkapazitäten in den betroffenen Marktsegmenten Tanker und Schüttgutfrachter eine leichte Erholung spürbar. Eine weiterhin stabile Nachfrage zeigte sich bei Kreuzfahrtschiffen, Passagierfähren, Fischerei-, Bagger- und Behördenschiffen. Im Offshore-Sektor hemmte der weiterhin niedrige Ölpreis in Verbindung mit den vorhandenen Überkapazitäten Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung. Übergreifend für alle Segmente ist aufgrund des niedrigen Marktvolumens weiterhin ein deutlich verschärfter Wettbewerbsdruck und damit verbunden ein starker Preisverfall spürbar.

Der Markt für Energieerzeugung zeigte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres leicht erholt. In allen Anwendungsbereichen wurde eine leicht höhere Nachfrage verzeichnet. 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 der Kundenseite sind insbesondere bei größeren Projekten Verzögerungen bei der Auftragsvergabe zu verzeichnen. Ferner ist bei allen Projekten ein anhaltend starker Wettbewerbs- und Preisdruck zu erkennen, der die Ergebnisqualität der Aufträge belastet.

Der Markt für Turbomaschinen war gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf niedrigem Niveau stabil. Die Aktivitäten im Neubau von Turbomaschinen sind wesentlich durch weltweite Investitionsprojekte in der Öl-, Gas- und Prozessindustrie sowie in der Stromerzeugung geprägt. In der Öl- und Gasindustrie lagen die Projektvolumina trotz des leicht erholten Ölpreises weiterhin auf niedrigem Niveau. Die Nachfrage nach Produkten in der Prozessindustrie und der Stromerzeugung hat sich im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert. Der Wettbewerbs- und Preisdruck ist unvermindert hoch.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren in der Marine- und Kraftwerkssparte hat sich insgesamt positiv entwickelt und profitierte von einem weiter steigenden Interesse an langlaufenden Wartungsverträgen. Im Bereich Turbomaschinen war der After-Sales-Markt weitgehend stabil.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen war auch im dritten Quartal des Jahres 2017 hoch, was vor allem auf den gestiegenen Pkw-Gesamtmarkt sowie auf niedrige Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war.

Der europäische Markt profitierte weiterhin vom gestiegenen Fahrzeugabsatz, vor allem in West- und Zentraleuropa. Finanzierung und Leasing wurden von den Kunden präferiert, insbesondere beim Neuwagenerwerb. Auch After-Sales-Produkte wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge sowie automobilbezogene Versicherungen wurden im Zeitraum Januar bis September 2017 analog zum Vorjahr stark nachgefragt.

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

In Südafrika blieb die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten konstant.

Auf dem US-amerikanischen Markt und in Mexiko wurden Finanzdienstleistungen rund um das Automobil auch im dritten Quartal 2017 auf hohem Niveau nachgefragt.

Das automobile Finanzdienstleistungsgeschäft in Brasilien ist weiterhin stark vom angespannten politischen und makroökonomischen Umfeld betroffen. Im dritten Quartal 2017 gingen das Verbraucherkreditgeschäft und das landesspezifische Finanzdienstleistungsprodukt Consorcio – eine Kombination aus Sparplan und Lotterie – im Vergleich zum

Vorjahr zurück, trotz des Wachstums des Pkw-Gesamtmarktes.

In der Region Asien-Pazifik hat sich die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen erneut uneinheitlich entwickelt. In China erhöhte sich der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Trotz zunehmender Zulassungsbeschränkungen in Ballungsgebieten besteht dort insbesondere im Binnenland ein beträchtliches Potenzial, um zusätzliche Neukunden für automobilbezogene Finanzdienstleistungen zu gewinnen. In Japan und Südkorea sowie in Australien war der Absatz automobilbezogener Finanzdienstleistungen stabil.

Auch im Nutzfahrzeubereich entwickelte sich die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen regional unterschiedlich. In China und insbesondere in Westeuropa setzte sich der Wachstumstrend aus 2016 fort. Das Lkw- und Busgeschäft in Brasilien sowie der dazugehörige Finanzdienstleistungsmarkt standen hingegen durch die angespannte wirtschaftliche Situation weiterhin unter Druck.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern übergab im Zeitraum Januar bis September 2017 weltweit 7.806.672 Fahrzeuge an Kunden. Das waren 2,6% beziehungsweise 197.405 Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Im September 2017 lieferte der Konzern erstmals mehr als eine Million Fahrzeuge in einem Monat aus. Die Grafik auf Seite 12 zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen in den Einzelmonaten gegenüber dem 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. SEPTEMBER¹

	2017	2016	%
Pkw	7.294.443	7.125.627	+2,4
Nutzfahrzeuge	512.229	483.640	+5,9
Gesamt	7.806.672	7.609.267	+2,6

¹ Die Auslieferungen von 2016 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW WELTWEIT

Die weltweite Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern erhöhte sich von Januar bis September 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 2,4% auf 7.294.443 Fahrzeuge. Im gleichen Zeitraum legte der Gesamtmarkt mit +3,2% etwas kräftiger zu. Erfreulich entwickelten sich die Marken ŠKODA (+3,6%), SEAT (+13,4%), Bentley (+11,5%), Lamborghini (+2,2%) und Porsche (+4,3%). Während die Marke Volkswagen Pkw nach einem schwächeren ersten Halbjahr insgesamt einen leichten Anstieg gegenüber dem Vorjahr

verzeichnete (+2,7%), erreichten die Verkäufe von Audi Modellen das Vorjahresvolumen nicht (-2,0%). In den Regionen Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Nordamerika und Südamerika übertraf die Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern den jeweiligen Vorjahreswert teilweise deutlich. In der Region Asien-Pazifik lagen die Auslieferungszahlen nur knapp über dem Niveau des Vorjahres.

Die Tabelle auf der nächsten Seite zeigt 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

In Westeuropa stieg die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum mit einem Plus von 1,1% auf 2.416.952 Einheiten etwas langsamer als der Pkw-Gesamtmarkt (+2,8%). Dies war unter anderem auf die Modellwechsel des Golf und des Polo, das infolge der Dieseldiagnostik noch nicht vollständig wiederhergestellte Kundenvertrauen sowie auf die Verunsicherung der Kunden aufgrund der öffentlichen Diskussion um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge zurückzuführen. Die Modelle Tiguan, Audi Q2 und Audi A5 verzeichneten die größten Zuwächse. Darüber hinaus waren der SEAT Ateca und der Porsche Macan sehr beliebt. Der neue Arteon der Marke Volkswagen Pkw und der neue ŠKODA Kodiaq wurden erfolgreich in den Markt eingeführt. In Westeuropa erreichte der Volkswagen Konzern einen Pkw-Marktanteil von 21,9 (22,2)%.

In Deutschland ging die Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten 2017 um 2,2% im Vergleich zum Vorjahr zurück. Im gleichen Zeitraum stieg der Gesamtmarkt um 2,2%. Die größten Nachfragezuwächse erreichten die Modelle Tiguan, Audi Q2, Audi A4 Avant, Audi A5 und SEAT Ibiza. Sehr gefragt waren zudem der neue ŠKODA Kodiaq und der neue SEAT Ateca sowie der Porsche Macan. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten sechs Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: up!, Polo, Golf, Tiguan, Touran und Porsche 911. Der Golf war auch in den ersten neun Monaten 2017 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auf den weiterhin deutlich wachsenden Pkw-Märkten der Region Zentral- und Osteuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 12,1% mehr Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. In Tschechien und Polen hielt der kräftige Zuwachs der Nachfrage nach Konzernmodellen an, und auch in Russland stiegen unsere Verkaufszahlen weiter. Erfreulich entwickelte sich die Nachfrage nach den Modellen Golf, Tiguan, ŠKODA Fabia, ŠKODA Rapid und ŠKODA Octavia. Auch die neuen Modelle Audi Q2, ŠKODA Kodiaq und SEAT Ateca waren sehr beliebt. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns in dieser Region lag bei 22,3 (22,3)%.

Auf dem leicht wachsenden Pkw-Markt in Südafrika lag die Zahl der verkauften Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern in den ersten drei Quartalen 2017 um 0,9% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Polo blieb das am meisten verkaufte Konzernmodell in Südafrika.

Auslieferungen in Nordamerika

Auf dem schwächeren Gesamtmarkt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Nordamerika übertrafen die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns von Januar bis September 2017 den Vorjahreswert um 4,5%. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region erreichte 4,6 (4,3)%. Der Jetta war weiterhin das gefragteste Konzernmodell in Nordamerika.

In den USA stieg die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum um 7,3% im Vergleich zum Vorjahr. Der Gesamtmarkt war in der gleichen Periode rückläufig. Die Nachfrage konzentrierte sich weiterhin vor allem auf Modelle aus den SUV- und Pickup-Segmenten. Die Modelle Golf Variant, Audi A4, Audi Q5, Audi Q7, Porsche Macan und Porsche Panamera wiesen erfreuliche

Nachfragezuwächse auf. Der neue SUV Atlas wurde positiv im Markt aufgenommen.

In den ersten neun Monaten 2017 lieferten wir auf einem wachsenden Gesamtmarkt in Kanada aufgrund eines kräftigen Nachfrageanstiegs im dritten Quartal insgesamt deutlich mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Positiv entwickelte sich die Nachfrage nach den Modellen Golf Variant, Audi A4, Audi Q5, Audi Q7 und Porsche Macan.

Der mexikanische Gesamtmarkt war zum Ende des Berichtszeitraums leicht rückläufig. Die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern lag dort um 6,2% unter dem Vorjahreswert. Die größte Nachfrage verzeichneten die Modelle Vento, Jetta, Gol und SEAT Ibiza.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2017	2016	(%)
Europa/Übrige Märkte	3.148.714	3.087.081	+2,0
Westeuropa	2.416.952	2.389.821	+1,1
davon: Deutschland	857.912	877.017	-2,2
Großbritannien	422.143	412.569	+2,3
Spanien	207.797	189.780	+9,5
Italien	197.704	180.630	+9,5
Frankreich	189.356	191.130	-0,9
Zentral- und Osteuropa	489.652	436.950	+12,1
davon: Russland	122.771	113.463	+8,2
Tschechische Republik	109.509	100.966	+8,5
Polen	105.302	90.413	+16,5
Übrige Märkte	242.110	260.310	-7,0
davon: Türkei	103.533	116.987	-11,5
Südafrika	61.351	60.809	+0,9
Nordamerika	708.785	678.245	+4,5
davon: USA	457.035	425.971	+7,3
Mexiko	164.581	175.532	-6,2
Kanada	87.169	76.742	+13,6
Südamerika	334.021	274.672	+21,6
davon: Brasilien	199.826	174.974	+14,2
Argentinien	99.353	72.279	+37,5
Asien-Pazifik	3.102.923	3.085.629	+0,6
davon: China	2.887.111	2.848.981	+1,3
Japan	63.516	63.882	-0,6
Indien	54.231	47.471	+14,2
Weltweit	7.294.443	7.125.627	+2,4
Volkswagen Pkw	4.490.927	4.374.774	+2,7
Audi	1.380.778	1.408.828	-2,0
ŠKODA	871.082	840.881	+3,6
SEAT	354.896	312.888	+13,4
Bentley	7.890	7.074	+11,5
Lamborghini	2.930	2.867	+2,2
Porsche	185.898	178.314	+4,3
Bugatti	42	1	x

1 Die Auslieferungen von 2016 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Südamerika

Auf den südamerikanischen Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge hielt der positive Trend auch im dritten Quartal 2017 an. Der Volkswagen Konzern übergab dort von Januar bis September dieses Jahres 21,6% mehr Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr. In Südamerika lag der Marktanteil des Volkswagen Konzerns bei 11,8 (10,8)%.

Auch der brasilianische Markt setzte seinen Erholungskurs fort. Der Volkswagen Konzern lieferte in Brasilien vor allem aufgrund eines kräftigen Nachfrageanstiegs im dritten Quartal 14,2% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Die Modelle Gol, Saveiro und Amarok erreichten die größten Zuwächse.

In Argentinien stiegen die Verkäufe des Konzerns von Januar bis September 2017 im Vergleich zum Vorjahr um 37,5% an. Der Gesamtmarkt wuchs im gleichen Zeitraum ähnlich stark. Der Gol war das meistverkaufte Fahrzeug in Argentinien. Darüber hinaus waren der Suran und der Amarok sehr gefragt.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik lag die Zahl der Pkw-Verkäufe des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten 2017 bei einem wachsenden Gesamtmarkt nur leicht über dem

Vorjahreswert (+0,6%). Dies war vor allem auf die inzwischen erfolgreich abgeschlossenen Verhandlungen der Marke Audi zur strategischen Weiterentwicklung ihres Chinageschäfts zurückzuführen. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region ging infolgedessen auf 11,8 (12,3)% zurück.

Auf dem chinesischen Pkw-Markt erhöhte sich die Dynamik im Verlauf des dritten Quartals wieder. Davon profitierte auch der Volkswagen Konzern und steigerte die Zahl der an Kunden ausgelieferten Konzernmodelle gegenüber dem Vorjahr um 1,3%. Besonders erfreulich entwickelte sich die Nachfrage nach den Modellen Bora, Tiguan, Magotan und Passat. Die neuen SUV Teramont und ŠKODA Kodiaq wurden erfolgreich in den Markt eingeführt.

Das Wachstumstempo des indischen Pkw-Marktes hat sich im Verlauf des Berichtszeitraums verstärkt. Die Verkäufe von Konzernmodellen stiegen von Januar bis September 2017 um 14,2% im Vergleich zum Vorjahreswert. Neben dem neuen Ameo war der ŠKODA Rapid bei den Kunden sehr beliebt.

In Japan lag die Zahl der Pkw-Auslieferungen an Kunden des Konzerns in den ersten neun Monaten 2017 in einem wachsenden Gesamtmarkt auf dem Niveau des Vorjahres. Die größte Nachfrage verzeichneten die Modelle Polo, Golf und Audi A3.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN

Von Januar bis September 2017 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit insgesamt 512.229 Nutzfahrzeuge an Kunden aus, das waren 5,9% mehr als im Vorjahr. Die Lkw-Verkäufe erhöhten sich auf 129.985 Fahrzeuge (+7,8%). Die Auslieferungen von Bussen stiegen um 9,6% auf 13.429 Einheiten. Mit 368.815 leichten Nutzfahrzeugen wurde der Vorjahreswert um 5,1% übertroffen.

In den ersten neun Monaten 2017 verkaufte der Volkswagen Konzern infolge der anhaltenden wirtschaftlichen Erholung auf den westeuropäischen Märkten 317.015 Einheiten an Kunden, ein Anstieg von 2,3% gegenüber Vorjahr. Unter den ausgelieferten Fahrzeugen waren 250.367 leichte Nutzfahrzeuge, 62.748 Lkw und 3.900 Busse. Die am stärksten nachgefragten Konzernmodelle waren der Transporter und der Caddy.

In den Märkten Zentral- und Osteuropas steigerte sich die Nachfrage nach unseren Nutzfahrzeugmarken um 16,1% auf 52.548 Einheiten; darunter waren 29.012 leichte Nutzfahrzeuge, 22.909 Lkw und 627 Busse. Der Caddy und der Transporter erfreuten sich besonderer Beliebtheit. Aufgrund der begonnenen Erholung der Wirtschaft, des Ersatzbeschaffungsbedarfs sowie rückläufiger Inflationsraten lagen die Verkäufe in Russland mit 11.845 Einheiten erheblich über dem Niveau des Vorjahres.

Die Verkäufe des Volkswagen Konzerns auf den Übrigen Märkten verringerten sich gegenüber Vorjahr um 8,6% auf 45.108 Fahrzeuge, davon entfielen 31.860 auf leichte Nutzfahrzeuge, 11.113 auf Lkw und 2.135 auf Busse.

In Nordamerika erhöhten sich die Auslieferungen auf 9.948 Einheiten und übertrafen damit den Vergleichswert des Vorjahres um 32,3%. Alleine in Mexiko wurden 7.748 leichte Nutzfahrzeuge, 750 Lkw und 1.447 Busse an Kunden übergeben.

In den ersten neun Monaten 2017 stiegen die Verkäufe auf den südamerikanischen Märkten um 23,0% auf 55.723 Nutzfahrzeuge. Unter den ausgelieferten Einheiten waren 30.642 leichte Nutzfahrzeuge, 21.204 Lkw und 3.877 Busse. Der Amarok war das Konzernmodell mit der größten Nachfrage. In Brasilien erhöhten sich die Auslieferungen um 23,7% auf 25.565 Fahrzeuge, davon entfielen 8.867 auf leichte Nutzfahrzeuge, 14.413 auf Lkw und 2.285 auf Busse.

In der Region Asien-Pazifik übergab der Volkswagen Konzern insgesamt 31.887 Nutzfahrzeuge (+21,6%) an Kunden. Unter den verkauften Fahrzeugen waren 19.186 leichte Nutzfahrzeuge, 11.258 Lkw und 1.443 Busse. Der Transporter und der Amarok waren die beliebtesten Konzernmodelle. Die Verkaufszahlen stiegen insbesondere in China.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2017	2016	(%)
Europa/Übrige Märkte	414.671	404.588	+2,5
Westeuropa	317.015	309.974	+2,3
Zentral- und Osteuropa	52.548	45.275	+16,1
Übrige Märkte	45.108	49.339	-8,6
Nordamerika	9.948	7.522	+32,3
Südamerika	55.723	45.316	+23,0
davon: Brasilien	25.565	20.660	+23,7
Asien-Pazifik	31.887	26.214	+21,6
davon: China	7.927	4.939	+60,5
Weltweit	512.229	483.640	+5,9
Volkswagen Nutzfahrzeuge	367.928	350.783	+4,9
Scania	63.959	58.732	+8,9
MAN	80.342	74.125	+8,4

1 Die Auslieferungen von 2016 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 2017 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über zwei Drittel 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.

Im Zeitraum Januar bis September 2017 wurden die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen weiterhin stark nachgefragt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft lag mit weltweit 5,4 (5,3) Mio. Kontrakten über dem Niveau des Vorjahres. Im Berichtszeitraum erhöhte sich in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) auf 33,8 (33,4)%. Der Gesamtvertragsbestand war zum 30. September 2017 mit 18,1 Mio. Einheiten um 3,9% höher als am Jahresende 2016.

In Europa/Übrige Märkte nahm die Anzahl der unterzeichneten Neuverträge in den ersten neun Monaten 2017 um 3,4% auf 4,0 Mio. Einheiten zu. Am 30. September 2017 war der Gesamtvertragsbestand mit 13,2 Mio. Kontrakten um 6,1% höher als Ende Dezember 2016. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 6,2 Mio. Verträge (+6,3%).

In Nordamerika lag der Vertragsbestand am Ende des Berichtszeitraums bei 2,7 Mio. Kontrakten; ein Minus von 4,4% im Vergleich zum 31. Dezember 2016. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,7 Mio. Verträge (-4,3%). Die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge sank im Vergleich zum Vorjahr um 11,8% auf 647 Tsd. Kontrakte.

In den ersten drei Quartalen 2017 wurden in Südamerika 148 (148) Tsd. neue Kontrakte abgeschlossen. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am Ende des Berichtszeitraums auf 558 Tsd. Einheiten; ein Rückgang um 13,8% im Vergleich zum Vorjahresende. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik legten die neuen Vertragsabschlüsse um 13,1% auf 583 Tsd. Einheiten zu. Der Gesamtvertragsbestand war am 30. September 2017 mit 1,7 Mio. Kontrakten um 8,9% höher als am Jahresende 2016; davon entfielen 1,4 Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing (+12,4%).

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation stieg in den ersten neun Monaten 2017 um 3,4% auf 7.912.844 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund dafür war insbesondere die höhere Nachfrage in China, Europa und Südamerika. Der Auslandsabsatz erhöhte sich im Berichtszeitraum um 3,9%. Im Inland blieb der Absatz auf dem Niveau des Vorjahres. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz verringerte sich auf 12,2 (12,5)%.

PRODUKTION

Der Volkswagen Konzern produzierte von Januar bis September 2017 insgesamt 8.039.052 Fahrzeuge, ein Anstieg von 5,2% gegenüber Vorjahr. Im Inland sank die Fertigung um 3,3% auf 1.960.773 Einheiten. Die Inlandsquote ging auf 24,4 (26,5)% zurück.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 30. September 2017 über dem jeweiligen Stand zum Jahresende 2016 und zum 30. September 2016.

BELEGSCHAFT

Am 30. September 2017 beschäftigte der Volkswagen Konzern 610.081 aktive Mitarbeiter; weitere 7.478 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 19.181 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende der ersten neun Monate 2017 erhöhte sich die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum 31. Dezember 2016 um 1,6% auf 636.740 Mitarbeiter. Dem produktionsbedingten Aufbau, der Einstellung von Fachkräften im In- und Ausland sowie dem Personalanstieg in unseren neuen Werken in Mexiko, China und Polen stand der Abgang von rund 9.800 Mitarbeitern infolge der teilweisen Veräußerung der PGA Group SAS gegenüber. Im Inland wurden mit 286.274 Arbeitnehmern 1,7% mehr Mitarbeiter beschäftigt als am Jahresende 2016. Mit 45,0 (44,9)% lag die Inlandsquote leicht über der vom 31. Dezember 2016.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

VERKAUF VON FREMDMARKENHANDELSBETRIEBEN DER PORSCHE HOLDING SALZBURG

Am 1. Juni 2017 wurde die teilweise Veräußerung der PGA Group SAS an die Emil Frey-Gruppe umgesetzt. Der Verkauf stand im Zusammenhang mit der strategischen Weiterentwicklung des Händlernetzes der Porsche Holding Salzburg und der damit verbundenen Fokussierung auf Handelsbetriebe der Marken des Volkswagen Konzerns. Hieraus ergab sich ein positiver Effekt auf die Netto-Liquidität des Konzerns in Höhe von 0,8 Mrd.€ sowie unter Berücksichtigung der abgehenden Vermögenswerte und Schulden ein unwesentlicher Ertrag, der im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wurde.

VERKAUF VON ANTEILEN AN DER THERE HOLDING

Im dritten Quartal 2017 wurden Verhandlungen über eine teilweise Veräußerung von Anteilen an der There Holding B.V. aufgenommen. Der auf die voraussichtlich abgehenden Anteile entfallende Buchwert an der Beteiligung wird in der Bilanz in der Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ ausgewiesen.

SONDEREINFLÜSSE

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

Im Zeitraum Januar bis September 2017 ergaben sich negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik im Wesentlichen bedingt durch höhere Aufwendungen für die Rückkauf-/Nachrüstungsprogramme von 2.01TDI-Fahrzeugen in Nordamerika in Höhe von –2,6 Mrd.€. Im Vorjahreszeitraum beliefen sich die Sondereinflüsse insgesamt auf –2,6 Mrd.€.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Im Zeitraum Januar bis September 2017 waren die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 170,9 Mrd.€ um 6,8% höher als ein Jahr zuvor. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus positiven Volumeneffekten sowie der guten Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleis-

tungen. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 80,3 (79,5)% seiner Umsatzerlöse im Ausland.

Das Bruttoergebnis fiel mit 32,0 Mrd.€ um 0,9 Mrd.€ höher aus als im Vorjahreszeitraum. Bereinigt um in beiden Zeiträumen hier erfasste Sondereinflüsse lag das Bruttoergebnis mit 34,1 Mrd.€ um 2,1 Mrd.€ über Vorjahr. Die Bruttomarge belief sich auf 18,7 (19,4)%; ohne Belastungen aus Sondereinflüssen betrug sie 19,9 (20,0)%.

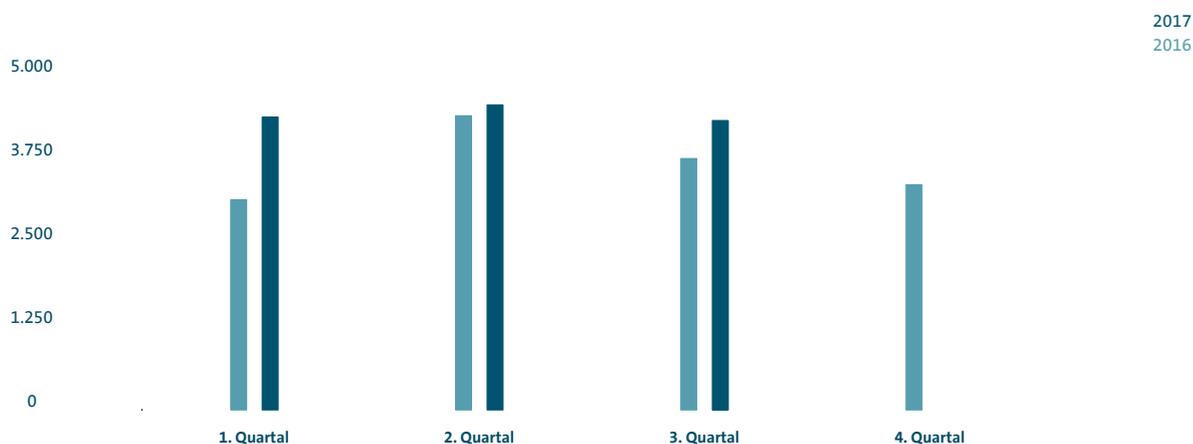
Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen verbesserte sich in den ersten neun Monaten 2017 um 2,0 Mrd.€ auf 13,2 Mrd.€, die operative Rendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 7,7 (7,0)%. Hierzu trugen im Wesentlichen Volumen-, Mix- und Margenverbesserungen sowie Produktkostenoptimierungen und eine positive Wechselkursentwicklung bei. Sondereinflüsse belasteten

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

Mio. €	2017	2016
Pkw		
Umsatzerlöse	117.441	111.044
Bruttoergebnis	22.654	22.349
Operatives Ergebnis	7.308	6.359
Operative Rendite (in %)	6,2	5,7
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	25.757	23.278
Bruttoergebnis	4.201	3.754
Operatives Ergebnis	1.484	491
Operative Rendite (in %)	5,8	2,1
Power Engineering		
Umsatzerlöse	2.355	2.567
Bruttoergebnis	412	501
Operatives Ergebnis	–75	–9
Operative Rendite (in %)	–3,2	–0,4

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



das Operative Ergebnis in Höhe von –2,6 (–2,6) Mrd.€. Mit 10,6 (8,6) Mrd.€ lag das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns deutlich über dem Vorjahr. Die operative Rendite erhöhte sich auf 6,2 (5,4) %.

Das Finanzergebnis war leicht negativ (–84 Mio.€), nahm gegenüber dem Vorjahr jedoch um 0,4 Mrd.€ zu. Bewertungsbedingt gesunkene Finanzierungsaufwendungen sowie geringere Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente hatten einen positiven Einfluss. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lag unter dem Wert des Vorjahres. Darin enthalten ist der Ertrag aus der Neubewertung der Anteile an HERE infolge der Beteiligung weiterer Investoren, der die unter Vorjahr liegenden At-Equity-Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen ausgleichen konnte. Im Vorjahreszeitraum hatte der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an LeasePlan einen positiven Einfluss.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns nahm um 2,4 Mrd.€ auf 10,6 Mrd.€ zu. Das Ergebnis nach Steuern erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,8 Mrd.€ auf 7,7 Mrd.€.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

In den ersten drei Quartalen 2017 erzielte der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 145,6 Mrd.€; das waren 6,3% mehr als im Vorjahr. Insbesondere der gestiegene Fahrzeugabsatz hatte einen positiven Effekt. In den Bereichen Pkw und Nutzfahrzeuge lagen die Umsatzerlöse in den ersten neun Monaten des Jahres 2017 deutlich über Vorjahr, während sie im Bereich Power Engineering hinter dem Vorjahreswert zurückblieben. Da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich vor allem durch den Volumenanstieg sowie aufgrund von gegenüber Vorjahr höheren Sondereinflüssen. Verbesserungen in den Produktkosten und geringere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten hatten einen positiven Effekt. Der Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten am Umsatz des Konzernbereichs Automobile – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F & E-Quote) – belief sich in den ersten neun Monaten 2017 auf 6,8 (7,4)%. Der Anteil der Kosten der Umsatzerlöse am Umsatz stieg leicht an.

Das Bruttoergebnis des Konzernbereichs Automobile erhöhte sich auf 27,3 (26,6) Mrd.€.

Im Zeitraum Januar bis September 2017 nahmen die Vertriebskosten gegenüber dem durch Sondereinflüsse belasteten Vorjahr leicht zu, ihr Anteil am Umsatz konnte jedoch gesenkt werden. Die Verwaltungskosten und auch ihr Anteil am Umsatz lagen über den Werten des Vorjahres. Mit 1,6 (–0,5) Mrd.€ fiel das Sonstige betriebliche Ergebnis vor allem währungsbedingt und aufgrund geringerer Belastungen durch Sondereinflüsse deutlich höher aus als im Vorjahreszeitraum.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile verbesserte sich vor allem aufgrund von Volumen-, Mix- und Margenverbesserungen sowie von Produktkostenoptimierungen und positiven Wechselkurseffekten um 1,9 Mrd.€ auf 8,7 Mrd.€. Die operative Rendite belief sich auf 6,0 (5,0)%. Die im Operativen Ergebnis enthaltenen negativen Sondereinflüsse beliefen sich auf –2,6 (–2,6) Mrd.€ und entfielen auf den Bereich Pkw; im Vorjahr waren der Bereich Pkw (–2,2 Mrd.€) und der Bereich Nutzfahrzeuge (–0,5 Mrd.€) beeinflusst. Ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse erhöhte sich das Operative Ergebnis des Automobilbereichs auf 11,3 (9,5) Mrd.€. Vor Sondereinflüssen war die operative Rendite bei 7,8 (6,9)%. Von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im

Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenz-einnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten neun Monaten 2017 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von 25,3 Mrd.€ und lag damit im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens um 9,8% höher als ein Jahr zuvor.

Das Bruttoergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 5,2% auf 4,7 Mrd.€.

Sowohl die Vertriebskosten als auch die Verwaltungskosten nahmen im Berichtszeitraum zu. Der Anteil der Vertriebskosten am Umsatz war dabei unverändert, der Anteil der Verwaltungskosten am Umsatz ging leicht zurück. Im Vergleich zum Vorjahr führte neben dem Volumenanstieg insbesondere die Digitalisierung zu höheren Aufwendungen.

Der Finanzdienstleistungsbereich erzielte ein um 6,2% über dem Vorjahr liegendes Operatives Ergebnis von 1,9 Mrd.€. Die operative Rendite lag bei 7,6 (7,8)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

In den ersten neun Monaten 2017 lag der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns mit 24,9 Mrd.€ um 2,3 Mrd.€ über dem Vorjahreswert. Die Veränderung des Working Capital war mit -24,6 (-12,2) Mrd.€ deutlich negativ. In der Folge nahm der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft um 10,0 Mrd.€ auf 0,3 Mrd.€ ab.

Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns erhöhte sich auf 11,3 (10,1) Mrd.€. In der Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ ist im Berichtszeitraum insbesondere der Erwerb der Unternehmensanteile an Navistar sowie die teilweise Veräußerung der PGA Group enthalten, während das Vorjahr im Wesentlichen durch den Mittelzufluss aus dem Verkauf der LeasePlan-Anteile beeinflusst war.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 11,9 (8,1) Mrd.€. Die im Juni 2017 erfolgreich platzierte Dual-Tranche-Hybridanleihe (3,5 Mrd.€) wirkte sich erhöhend auf die Netto-Liquidität aus, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG (1,0 Mrd.€) hatte einen gegenläufigen Effekt.

Am Ende des dritten Quartals 2017 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 21,0 (26,6) Mrd.€.

Am 30. September 2017 belief sich die Netto-Liquidität des Konzerns auf -111,7 Mrd.€, am Jahresende 2016 waren es -107,9 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile fiel im Zeitraum Januar bis September 2017 mit 18,1 Mrd.€ vor allem ergebnisbedingt um 2,7 Mrd.€ höher aus als ein Jahr zuvor. Die Veränderung im Working Capital war deutlich negativ und verschlechterte sich gegenüber dem Vorjahres-

zeitraum um -11,6 Mrd.€ auf -10,1 Mrd.€. Im Berichtszeitraum ergaben sich im Wesentlichen aus Fahrzeugrückrufen und Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik die erwarteten hohen Mittelabflüsse. In der Folge nahm der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft auf 8,0 (17,0) Mrd.€ ab. Die im dritten Quartal 2017 neu erfassten Sondereinflüsse wirkten sich im Brutto-Cash-flow negativ und in der Veränderung des Working Capital positiv aus.

Mit 11,0 Mrd.€ war die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Konzernbereichs Automobile um 1,5 Mrd.€ höher als ein Jahr zuvor. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) lagen rund 0,7 Mrd.€ unter Vorjahr. Die Sachinvestitionsquote ging darüber hinaus aufgrund der gestiegenen Umsatzerlöse auf 4,9 (5,7)% zurück. 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. Die aktivierten Entwicklungskosten lagen auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ beinhaltet im Wesentlichen den Erwerb der

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

Mio. €	2017	2016
Pkw		
Brutto-Cash-flow	15.120	13.251
Veränderung Working Capital	-8.682	1.759
Cash-flow laufendes Geschäft	6.438	15.009
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-9.404	-7.957
Netto-Cash-flow	-2.966	7.053
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cash-flow	2.819	1.963
Veränderung Working Capital	-1.209	-85
Cash-flow laufendes Geschäft	1.610	1.878
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-1.466	-1.410
Netto-Cash-flow	143	468
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	163	197
Veränderung Working Capital	-171	-86
Cash-flow laufendes Geschäft	-7	111
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-118	-128
Netto-Cash-flow	-125	-17

Anteile an Navistar sowie die teilweise Veräußerung der PGA Group. Im Vorjahr war der Verkauf der LeasePlan-Anteile zu berücksichtigen. Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile in Höhe von –2,9 Mrd.€ fiel um 10,5 Mrd.€ niedriger aus als im Vorjahreszeitraum.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile flossen aufgrund einer zu Jahresbeginn 2017 von der Volkswagen AG durchgeführten Eigenkapitalerhöhung bei der Volkswagen Financial Services AG zur Finanzierung des gestiegenen Geschäftsvolumens und zur Einhaltung aufsichtsrechtlicher Eigenkapitalanforderungen 1,0 Mrd.€ ab. Im Mai 2017 wurde an die Aktionäre der Volkswagen AG eine im Vergleich zum Vorjahr um 0,9 Mrd.€ gestiegene Dividende von insgesamt 1,0 Mrd.€ ausgeschüttet. Die im Juni 2017 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich platzierte Dual-Tranche-Hybridanleihe im Gesamtnennbetrag von 3,5 Mrd.€ führte zu einem Mittelzufluss. Sie besteht zum einen aus einer 1,5 Mrd.€ Anleihe, die mit einem Kupon von 2,7% ausgestattet und erstmals nach fünfeinhalb Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 2,0 Mrd.€ Anleihe, die einen Kupon von 3,875% hat und erstmals nach zehn Jahren gekündigt werden kann. Beide Tranchen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – das Eigenkapital. Von der Hybridanleihe waren 3,5 Mrd.€ als Kapitaleinzahlung zu klassifizieren, die die Netto-Liquidität erhöhten. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt zudem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden; insgesamt betrug sie 3,3 (1,4) Mrd.€.

Ende September verzeichnete der Konzernbereich Automobile eine Netto-Liquidität in Höhe von 25,4 Mrd.€; sie lag damit um 1,7 Mrd.€ unter dem Wert zum 31. Dezember 2016.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten drei Quartalen 2017 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen mit 6,8 Mrd.€ einen um 4,9% niedrigeren Brutto-Cash-flow als ein Jahr zuvor. Im Working Capital nahm die Mittelbindung aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens auf 14,5 (13,8) Mrd.€ zu. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft belief sich auf –7,7 (–6,6) Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag mit 0,3 (0,6) Mrd.€ unter dem Wert des Vorjahres, in dem der Anteilserwerb am Fahrdienstvermittler Gett enthalten war.

Zur Finanzierung des erwarteten Geschäftswachstums sowie zur Einhaltung steigender regulatorischer Anforderungen flossen dem Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Berichtszeitraum in der Finanzierungstätigkeit 1,0 Mrd.€ als Eigenkapitalerhöhung durch die Volkswagen AG zu. Insgesamt belief sich der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit auf 8,7 (6,7) Mrd.€.

Am Ende der ersten drei Quartale 2017 lag die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei –137,1 Mrd.€, Ende Dezember 2016 waren es –135,1 Mrd.€.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Zum 30. September 2017 belief sich die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns auf 417,5 Mrd.€ und war damit um 1,9% höher als am Ende des Vorjahres. Währungseffekte wirkten dem Anstieg entgegen. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns erhöhte sich auf 105,8 (92,9) Mrd.€. Die Eigenkapitalquote nahm auf 25,4 (22,7)% zu.

Aus der teilweisen Veräußerung der PGA Group sind Vermögenswerte in Höhe von 2,5 Mrd.€ und Schulden in Höhe von 2,1 Mrd.€ abgegangen.

Aufgrund der Verhandlungen über eine teilweise Veräußerung von Anteilen an der There Holding wird der voraussichtlich abgehende Buchwert an der Beteiligung in der Bilanz in der Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ (0,1 Mrd.€) ausgewiesen.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Ende September 2017 lagen die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile über, die Sachanlagen unter den Werten vom 31. Dezember 2016. Infolge der teilweisen Veräußerung der PGA Group nahmen die Vermieteten Vermögenswerte gegenüber dem Jahresende 2016 ab. Die At Equity bewerteten Anteile waren niedriger als Ende

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.09.2017	31.12.2016
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	107.128	109.918
Kurzfristige Vermögenswerte	66.130	61.600
Bilanzsumme	173.258	171.518
Eigenkapital	65.361	54.789
Langfristige Schulden	49.886	56.703
Kurzfristige Schulden	58.011	60.026
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	26.209	26.206
Kurzfristige Vermögenswerte	17.512	16.197
Bilanzsumme	43.720	42.403
Eigenkapital	12.068	11.185
Langfristige Schulden	13.830	12.531
Kurzfristige Schulden	17.822	18.687
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	2.706	2.879
Kurzfristige Vermögenswerte	3.156	3.285
Bilanzsumme	5.862	6.165
Eigenkapital	3.021	3.157
Langfristige Schulden	655	748
Kurzfristige Schulden	2.186	2.260

Dezember 2016. Die hierin berücksichtigten Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen konnten nicht durch die positiven Geschäftsergebnisse der chinesischen Joint Ventures sowie durch den Zugang der Anteile an Navistar und die Neubewertung der Anteile an HERE ausgeglichen werden. Die Langfristigen Vermögenswerte gingen insgesamt um 2,1% zurück.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 7,0%; die darin enthaltenen Vorräte erhöhten sich produktionsbedingt sowie infolge des Fahrzeurückrufs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Die Forderungen nahmen deutlich zu. Der Zahlungsmittelbestand im Automobilbereich lag am Ende der ersten drei Quartale mit 15,6 Mrd.€ um 1,1 Mrd.€ über dem Wert vom 31. Dezember 2016, während die Wertpapiere in nahezu gleicher Höhe zurückgingen.

Mit 80,5 Mrd.€ übertraf das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile den Wert vom 31. Dezember 2016 um 16,4%. Die gute Ergebnisentwicklung, erfolgsneutral erfasste Umsätze aus der Derivatebewertung, die im Juni 2017 begebene Hybridanleihe und geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen wirkten positiv. Einflüsse aus der Währungsrechnung sowie die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG minderten das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen der RENKAG 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 in Höhe von 64,4 (70,0) Mrd.€ lagen unter dem Wert zum Jahresende 2016. Die darin enthaltenen Langfristigen Finanzschulden gingen zurück. Die Pensionsrückstellungen waren bedingt durch den Anstieg des Zinssatzes rückläufig. Die langfristigen Sonstigen Verbindlichkeiten nahmen aufgrund der positiven Effekte aus der Derivatebewertung gegenüber dem 31. Dezember 2016 ab.

Am Ende des dritten Quartals 2017 sanken die Kurzfristigen Schulden um 3,6%. Die darin enthaltenen Sonstigen Rückstellungen verringerten sich bedingt durch Inanspruchnahmen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik deutlich. Unter anderem durch Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten stiegen die Kurzfristigen Finanzschulden auf 2,2 (-1,0) Mrd.€. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die Kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile 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 222,8 Mrd.€ lag die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile zum 30. September 2017 um 1,3% über jener am Ende des letzten Geschäftsjahres.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen verzeichnete am 30. September 2017 eine Bilanzsumme, die mit 194,6 Mrd.€ um 2,6% höher war als am Jahresende 2016.

Die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöhten sich aufgrund des Geschäftswachstums. Die Langfristigen Vermögenswerte nahmen insgesamt um 2,5% zu.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte waren vor allem aufgrund einer volumenbedingten Zunahme der Forderungen um 2,9% über dem Wert des Vorjahres.

Rund 46,6 (46,3)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns entfielen am 30. September 2017 auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich am Ende des Berichtszeitraums auf 25,4 Mrd.€ und lag damit um 6,8% über dem Wert vom 31. Dezember 2016. Die Ergebnisentwicklung und die zu Jahresbeginn durchgeführte Kapitalerhöhung durch die Volkswagen AG zur Finanzierung des Geschäftswachstums sowie zur Einhaltung aufsichtsrechtlicher Eigenkapitalanforderungen wirkten erhöhend. Die Eigenkapitalquote stieg auf 13,0 (12,5)%.

Die Langfristigen Schulden nahmen aufgrund höherer langfristiger Finanzschulden zur Refinanzierung des Geschäftsvolumens im Vergleich zum 31. Dezember 2016 insgesamt um 20,2% zu.

Die Kurzfristigen Schulden gingen um 11,0% zurück, die darin enthaltenen Kurzfristigen Finanzschulden waren deutlich niedriger.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft war zum 30. September 2017 mit 31,5 (33,3) Mrd.€ geringer als am Jahresende 2016.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Wir haben unsere Prognose für die Umsatzentwicklung des Konzerns, der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge sowie des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen angehoben. Des Weiteren haben wir die Ergebnisprognose für den Konzern vor Sondereinflüssen und den Bereich Pkw vor Sondereinflüssen, für den Bereich Nutzfahrzeuge sowie für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen angehoben. Die Ergebnisprognose für den Bereich Pkw inklusive Sondereinflüssen haben wir leicht abgesenkt. Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2017 finden Sie auf Seite 24.

Am 10. März 2017 schlossen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte Tochterunternehmen eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Umweltschutzklagen von zehn Bundesstaaten – Connecticut, Delaware, Maine, Massachusetts, New York, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont und Washington – in Höhe von 157 Mio. USD.

Am 24. März 2017 stellten die Vereinigten Staaten einen Antrag auf Erlass des zweiten Partial Consent Decree, welches am 20. Dezember 2016 zwischen Volkswagen und dem Department of Justice (DOJ), der US-amerikanischen Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA), der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß dem US-amerikanischen Gesetz zur Reinhaltung der Luft, dem Clean Air Act und den kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0l TDI-Fahrzeuge vereinbart worden war. Am 17. Mai 2017 billigte das US-Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ das zweite Partial Consent Decree. Des Weiteren stimmte das Gericht am 17. Mai 2017 in Bezug auf die 3,0l TDI-Fahrzeuge dem zweiten Partial Consent Decree in Kalifornien, der zweiten 3,0l TDI Partial Stipulated Order der Federal Trade Commission (FTC) sowie dem mit privaten Klägern in Bezug auf 3,0l TDI-Fahrzeuge erzielten Vergleich in Zusammenhang mit Sammelklagen endgültig zu.

Am 13. April 2017 stimmte das Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ dem dritten Partial Consent Decree zu, welches von Volkswagen am 11. Januar 2017 mit dem DOJ und der EPA zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act in Bezug auf die 2,0l und 3,0l TDI-Fahrzeuge vereinbart wurde. Verschiedene Klagen, die gegen die Volkswagen AG und ihre verbundenen Unternehmen eingereicht wurden, bleiben weiterhin vor dem Bundesgericht in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien anhängig. Dazu gehören so unter anderem Sammelklagen, die seitens Einzelhandelsbetrieben von Mitbewerbern (das heißt nicht zu Volkswagen gehörenden Fahrzeughandelsbetrieben) und seitens bei Franchise-Handelsbetrieben tätigen Volkswagen Vertriebsmitarbeitern sowie seitens Käufern von bestimmten Volkswagen Anleihen und American Depositary Receipts („ADRs“) erhoben wurden. Überdies entschieden sich bestimmte Angehörige der Verbraucher- und Händlerklassen gegen die Vergleiche der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien und reichten anstelle dessen eigene Klagen ein, die in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien und verschiedenen einzelstaatlichen Gerichten in den USA anhängig sind.

Am 21. April 2017 erkannte das Bundesgericht in Michigan die am 11. Januar 2017 von Volkswagen getroffene Vereinbarung zum Schuldanerkenntnis sowie zur Leistung einer Strafzahlung in Höhe von 2,8 Mrd. USD an und verhängte eine Strafe mit einer dreijährigen Bewährungsauflage.

Ebenfalls am 21. April 2017 genehmigten kanadische Gerichte die zwischen Verbrauchern und der Volkswagen AG sowie anderen kanadischen und US-amerikanischen Unternehmen des Volkswagen Konzerns geschlossene Vergleichsvereinbarung in Bezug auf 2,0l Dieselfahrzeuge.

In Verbindung mit der Dieseldispute hat die Staatsanwaltschaft München II im März 2017 ein Ermittlungsverfahren zunächst gegen unbekannt, mittlerweile gegen mehrere Personen, wegen des Verdachts des Betrugs und der

strafbaren Werbung im Zusammenhang mit V6 3,0l TDI-Fahrzeugen eingeleitet. Zudem wurden im Juli 2017 Ordnungswidrigkeitsverfahren im Zusammenhang mit der Dieseldispute gegen Audi eingereicht. Die Verfahren befinden sich in einem frühen Stadium, der weitere Fortgang bleibt abzuwarten.

Im Juni 2017 erfolgte die Bestellung von Larry Thompson zum unabhängigen Compliance Monitor und unabhängigen Compliance Auditor. Zusammen mit seinem Team wird er für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren entsprechend dem strafrechtlichen „Plea Agreement“ und dem „Third Partial Consent Decree“ tätig sein. Herr Thompson (der „Monitor“) war unter anderem als stellvertretender Attorney General, United States Attorney für den nördlichen Bezirk von Georgia, Executive Vice President und General Counsel für Pepsi-Co bestellt und verfügt daher über umfangreiche Erfahrungen im öffentlichen und privaten Sektor. Die Volkswagen AG und relevante, nahestehende Unternehmen arbeiten eng mit dem Monitor und seinem Team zusammen, um sie bei der Ausführung ihrer Aufträge zu unterstützen.

Am 19. April 2017 wurde gegen die AUDI AG und bestimmte verbundene Unternehmen eine vermeintliche Sammelklage eingereicht, die auf den Vorwurf abstellt, die Beklagten hätten die Existenz von „Abschalteinrichtungen“ in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Mittlerweile sind 14 dieser vermeintlichen Sammelklagen in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien anhängig. Am 12. Oktober 2017 reichten Kläger eine konsolidierte Sammelklage ein; die Frist für die Beantragung einer Abweisung seitens der Beklagten endet am 11. Dezember 2017.

Darüber hinaus wurden im Auftrag von circa 500 Einzelklägern in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien fünf Massenklagen wegen ähnlicher Vorwürfe bezüglich der Existenz von „Abschalteinrichtungen“ in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi eingereicht. Die letzte der Massenklagen wurde am 26. Mai 2017 eingereicht. Im Juni 2017 nahmen die Kläger diese Klagen ohne Präjudiz zurück.

Am 23. Mai 2017 wies das Bundesgericht in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien die Verbraucher- und Umweltschutzklagen der Attorney Generals von 12 Bundesstaaten (Alabama, Illinois, Maryland, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New Mexico, Ohio, Oklahoma, Tennessee und Vermont) an deren entsprechende einzelstaatliche Gerichte zurück, vor denen künftige Verfahren in Zusammenhang mit diesen Klagen geführt werden.

Im Juni 2017 erzielte die Volkswagen Group Canada mit ihren Volkswagen Markenvertragshändlern eine Einigung zur Lösung der Dieseldispute. Die Einigung wurde außergerichtlich erzielt.

Am 28. Juni 2017 gab das Gericht in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien dem Antrag der Volkswagen AG, die seitens bestimmter Käufer von Volkswagen ADR eingereichte First-Amended-Consolidated-Securities-Sammelklage der Kläger abzuweisen, zum Teil statt beziehungsweise wies diese zum Teil ab. Am 19. Juli 2017 gab ebenfalls dieses Gericht

dem Antrag der Volkswagen AG, die von Käufern bestimmter Volkswagen Anleihen eingereichte Sammelklage zum Teil statt beziehungsweise wies diese zum Teil ab. Am 18. August 2017 reichten Kläger eine geänderte Klage ein, bezüglich der die Volkswagen AG am 23. September 2017 eine Abweisung beantragte.

Am 21. Juli 2017 genehmigte das Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ ein weiteres kalifornisches Partial Consent Decree, gemäß dem sich die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen mit dem Attorney General von Kalifornien und der CARB auf eine Zahlung für Zivilstrafen und Kostenerstattungen in Höhe von 153,8 Mio. USD geeinigt hatten. Diese Strafen schlossen umweltrechtliche Bußgelder in Kalifornien für die 2,0l und 3,0l TDI-Fahrzeuge ein. Eine grundsätzliche Vereinbarung war am 11. Januar 2017 erzielt worden.

Zudem gab das Bundesgericht in Kalifornien am 21. Juli 2017 dem Antrag des Steuerungskomitees der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee“ auf eine Zahlung in Höhe von 125 Mio. USD für Anwaltsgebühren und Kostenerstattungen im Zusammenhang mit der Vereinbarung zu 3,0l TDI-Fahrzeugen statt.

Am 31. August 2017 gab das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ dem Antrag der Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc., AUDI AG und Audi of America, LLC auf Abweisung der Umweltklage des US-Bundesstaates Wyoming statt, da das US-amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, der Clean Air Act, eine eigene Klage des Bundesstaates in diesem Fall ausschließt.

Am 8. September 2017 genehmigte ein kanadisches Gericht die von der Volkswagen AG und anderen kanadischen und US-amerikanischen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns erzielte Einigung über 31,2 Mio. CAD zur Begleichung der Gruppenanwaltsgebühren in Zusammenhang mit der Sammelklage für 2,0l Dieselfahrzeuge mit kanadischen Verbrauchern außerhalb der Provinz Quebec.

Am 15. September 2017 klagte eine kanadische Provinzregulierungsbehörde – das Ministerium für Umwelt und Klimawandel von Ontario – die Volkswagen AG in einem Punkt der Umweltgesetze der Provinz an, demzufolge die Volkswagen AG den Betrieb von nicht den vorgeschriebenen Emissionsnormen entsprechenden 2,0l Dieselfahrzeugen verursacht oder zugelassen habe. Ein Gerichtstermin ist für den 15. November 2017 anberaumt.

Von Juli bis September 2017 reichten Kläger in verschiedenen Gerichtsbarkeiten im Namen mutmaßlicher Käuferklassen deutscher Luxusfahrzeuge zahlreiche Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen AG und ihrer nahestehenden Unternehmen ein. Im Rahmen dieser Klagen werden Ansprüche gemäß dem amerikanischen Kartellgesetz Sherman Act, dem Racketeer Influenced and Corrupt Organizations Act, staatlichen Wettbewerbs- und Verbraucherschutzgesetzen sowie nach allgemeinem Recht wegen ungerechtfertigter Bereicherung geltend gemacht. In den Klagen wird angeführt, dass die Beklagten sich seit den 1990ern zwecks unrechtmäßiger

Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abstimmen, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbarten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingingen. Des Weiteren führen die Kläger an, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissions-Regulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gab. Am 28. September 2017 fand eine Anhörung vor dem Rechtsausschuss der „Multidistrict Litigation“ dem Judicial Panel on Multidistrict Litigation (JPML) statt. Am 4. Oktober 2017 entschied der JPML, diese Fälle zu konsolidieren und an Richter Breyer im nördlichen Bezirk von Kalifornien zu verweisen.

Im September 2017 erging in einer produktbezogenen Sammelklage im Zusammenhang mit der Dieseldematik in Brasilien in erster Instanz ein Urteil gegen Volkswagen do Brasil. Das Urteil ist weder rechtskräftig noch vollstreckbar. Volkswagen do Brasil wird hiergegen Berufung einlegen. Volkswagen geht derzeit davon aus, dass letztinstanzlich eine erfolgreiche Verteidigung gegen diese Klage überwiegend wahrscheinlich möglich sein wird.

In Deutschland hat sich die Zahl der kundenseitigen Einzelklagen im Zusammenhang mit der Dieseldematik von 1.300 auf 4.600 erhöht.

Am 21. Juli 2017 hat die AUDI AG für bis zu 850.000 Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren der Emissionsklassen EU5 und EU6 in Europa und weiteren Märkten außerhalb der USA und Kanada ein softwarebasiertes Update-Programm angeboten. Hierdurch wird im Wesentlichen das Emissionsverhalten im realen Fahrbetrieb jenseits der gesetzlichen Anforderungen weiter verbessert. Für Kunden werden durch die neue Software keine Kosten entstehen. Das auch für bestimmte Modelle der Marken Volkswagen und Porsche angebotene Gesamtpaket besteht aus freiwilligen und verpflichtenden Maßnahmen, die den Behörden bereits berichtet und teilweise in ihren Entscheidungen aufgegriffen wurden. Audi überprüft zudem seit Monaten systematisch Motor-Getriebe-Kombinationen auf ihre Emissionen und ist dazu in enger Abstimmung mit den Behörden, insbesondere dem deutschen Bundesverkehrsministerium und dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Audi geht gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das softwarebasierte Update-Programm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Sollten zudem aus den Untersuchungen von Audi und der Abstimmung mit dem KBA weitere Maßnahmen erforderlich werden, wird Audi die Lösungen im Rahmen des Update-Programms im Interesse der Kunden zügig umsetzen. Die freiwilligen Überprüfungen sind bereits weit fortgeschritten, jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen. Zudem kommt Audi den Informationsanforderungen der US-Behörden im Zusammenhang mit Automatikgetrieben in bestimmten Fahrzeugen nach. Somit können aktuell weitere

Feldmaßnahmen mit finanziellen Auswirkungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

In Österreich hat der Oberste Gerichtshof am 7. Juli 2017 in einer Grundsatzentscheidung entschieden, dass die Anlegerklagen gegen Volkswagen nicht unter die Zuständigkeit der österreichischen Gerichte fallen. Volkswagen geht davon aus, dass diese Entscheidung zur Folge haben wird, dass sämtliche derzeit in Österreich anhängigen Anlegerklagen abgewiesen oder zurückgenommen werden.

Insgesamt sind gegen Volkswagen im Zusammenhang mit der Dieseldematik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen gem. § 10 Abs. 2 KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von ungefähr 9 Mrd. € anhängig.

Im Kapitalanleger-Musterverfahren betreffend den Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche Automobil Holding SE im Jahr 2008 haben die Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle am 12. Oktober 2017 begonnen. Der zuständige Senat des Oberlandesgerichts Celle hat im ersten Termin erkennen lassen, dass er nach derzeitiger Einschätzung, aufgrund fehlenden substantiierten Vortrags, keine Kenntnis der Volkswagen AG hinsichtlich der relevanten Umstände und aus rechtlichen Gründen auch keine Zurechnung etwaig vorhandenen Wissens bei den „Doppelmandatsträgern“ im Aufsichtsrat der Volkswagen AG sieht. Die Prozessvertreter der Musterklägerin und der Beigeladenen Elliott haben daraufhin einen Befangenheitsantrag gestellt. Mit Pressemitteilung vom 24. Oktober 2017 hat das Oberlandesgericht Celle darüber informiert, dass es den Befangenheitsantrag zurückgewiesen hat. Volkswagen sieht sich durch die Ausführungen des erkennenden Senats bestätigt, dass die gegenüber ihr geltend gemachten Ansprüche jeglicher Grundlage entbehren.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Untersuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte.

Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission nun gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania wird dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gericht in Luxemburg einlegen und sich umfassend verteidigen. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. €.

Im Rahmen der laufenden kartellrechtlichen Untersuchungen der Europäischen Kommission hinsichtlich der deutschen Automobilhersteller hat die Behörde im Zuge einer angekündigten Nachprüfung Unterlagen in den Geschäftsräumen der Volkswagen AG in Wolfsburg und der AUDI AG in Ingolstadt gesichtet. Der Volkswagen Konzern sowie die betreffenden Konzernmarken kooperieren bereits seit längerem vollumfänglich mit der Europäischen Kommission und haben einen entsprechenden Antrag gestellt. Ob die Europäische Kommission ein förmliches Verfahren einleiten wird, ist derzeit unklar.

Darüber hinaus haben wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen eingeleitet. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen, eine Bewertung der zugrundeliegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2017 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Dieseldematik“ und „Rechtsstreitigkeiten/Dieseldematik“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Kapitel „Dieseldematik“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2016 auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen zur Dieseldematik und anderen möglichen Verfahren sowie aus den Untersuchungen und Befragungen zur Dieseldematik 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 2016 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Ausblick

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns geht davon aus, dass das Wachstum der Weltwirtschaft 2017 leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Risiken sehen wir in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten weiterhin von geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Für den größten Teil der Industrieländer erwarten wir, dass sich die Belebung der Konjunktur mit insgesamt stabilen Expansionsraten fortsetzt. Die meisten Schwellenländer werden voraussichtlich stärker wachsen als im Vorjahr. Die höchsten Zuwachsraten erwarten wir in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

Wir rechnen damit, dass sich die Pkw-Märkte im Jahr 2017 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen wird insgesamt voraussichtlich langsamer steigen als im Jahr 2016. Für Westeuropa und den deutschen Pkw-Markt erwarten wir ein Absatzvolumen, das leicht über dem Vorjahresniveau liegt. Auf den zentral- und osteuropäischen Märkten sollte die Pkw-Nachfrage den schwachen Vorjahreswert übertreffen. Wir rechnen damit, dass das Marktvolumen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika leicht unter dem des Vorjahres liegen wird. Auf den südamerikanischen Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wird die Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr insgesamt voraussichtlich deutlich steigen. Die Pkw-Märkte der Region Asien-Pazifik werden ihr Wachstum voraussichtlich abgeschwächt fortsetzen.

Auch im Jahr 2017 werden sich die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln. Insgesamt rechnen wir mit einer leicht steigenden Nachfrage.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten für mittelschwere und schwere Lkw sowie auf den relevanten Märkten für Busse werden die Neuzulassungen 2017 voraussichtlich moderat über denen von 2016 liegen.

Wir gehen davon aus, dass automobilbezogene Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2017 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben werden.

Der Volkswagen Konzern ist angesichts der heterogenen Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte gut aufgestellt. Unsere breite, gezielt ergänzte Produktpalette mit Motoren der neuesten Generation und 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 deckt vom Kleinwagen bis zum Supersportwagen bei den Pkw, vom Pickup bis zum schweren Lkw und Bus im Nutzfahrzeugbereich sowie mit Motorrädern nahezu alle wesentlichen Segmente ab. Die Marken des Volkswagen Konzerns werden im Jahr 2017 ihr Fahrzeug- und Antriebsportfolio mit Blick auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente weiter optimieren.

Wir haben den Anspruch, jedem Kunden Mobilität und Innovationen gemäß seinen Bedürfnissen anzubieten und damit unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Wir erwarten, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2017 bei anhaltend herausfordernden Marktbedingungen das Vorjahresvolumen moderat übertreffen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus der konjunkturellen Entwicklung, dem wettbewerbsintensiven Marktumfeld, volatilen Wechselkursverläufen sowie der Dieseldematik.

Wir gehen davon aus, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns, des Bereichs Pkw und des Bereichs Nutzfahrzeuge im Jahr 2017 mehr als 4% über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Konzerns vor Sondereinflüssen rechnen wir im Jahr 2017 damit, dass die operative Rendite den ursprünglich angestrebten Korridor von 6,0 bis 7,0% moderat übertrifft. Auch im Bereich Pkw erwarten wir, dass die operative Rendite vor Sondereinflüssen moderat über der ursprünglich prognostizierten Spanne von 6,5 bis 7,5% liegt. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir von einer operativen Rendite moderat über der ursprünglich angestrebten Bandbreite von 3,0 bis 5,0% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir bei deutlich rückläufigen Umsatzerlösen einen gegenüber Vorjahr geringeren Operativen Verlust. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen gehen wir von Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis merklich über dem Niveau des Vorjahres aus.

Nach Sondereinflüssen rechnen wir mit einer operativen Rendite, die für den Konzern am unteren Ende und für den Bereich Pkw leicht unterhalb des jeweils erwarteten Korridors liegt.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Von Januar bis September 2017 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 170,9 (159,9) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich um 2,0 Mrd.€ auf 13,2 Mrd.€. Im Berichtszeitraum waren Sondereinflüsse von -2,6 (-2,6) Mrd.€ zu berücksichtigen.

Im Zuge der Neuausrichtung der Konzernstrukturen haben wir die Zuordnung von Gesellschaften zwischen der Marke Volkswagen Pkw und dem Konzern ab 2017 angepasst. Damit erhöhen wir die Transparenz und Vergleichbarkeit. Importeursgesellschaften, die auch Fahrzeuge anderer Konzernmarken vertreiben, werden ebenso wie markenübergreifende Logistik- und Serviceleistungen aus der Marke Volkswagen Pkw herausgelöst. Diese werden in der Zeile „Sonstiges“ und weiterhin innerhalb des Bereichs Pkw ausgewiesen. Für die Marke Volkswagen Pkw ergeben sich aus den Umgliederungen Reduzierungen bei Absatz, Umsatzerlösen und Operativem Ergebnis. Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw belief sich im Berichtszeitraum auf 2,6 (3,2) Mio. Fahrzeuge. Darin enthalten waren 2,3 (2,3) Mio. Volkswagen Modelle. Stark nachgefragt wurden Polo, Golf, Passat und Tiguan. Infolge der neuen Zuordnung von Gesellschaften sind die Umsatzerlöse mit 58,9 Mrd.€ um 24,3% niedriger als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen stieg auf 2,5 (1,2) Mrd.€. Neben Volumen-, Mix- und Margeneffekten wirkten Wechselkurseinflüsse und Kostenoptimierungen positiv. Aus der Dieselthematik ergaben sich Sondereinflüsse in Höhe von -2,6 (im Vorjahr insgesamt -1,3) Mrd.€.

Die Marke Audi setzte in den ersten neun Monaten 2017 weltweit 1,1 (1,2) Mio. Fahrzeuge ab. Unser chinesisches Joint Venture FAW-Volkswagen veräußerte weitere 412 (411) Tsd. Audi Fahrzeuge. Die Modelle Q2 und A5 waren bei den

Kunden besonders beliebt. Die Umsatzerlöse lagen mit 44,2 (44,0) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) erreichte mit 3,9 (3,9) Mrd.€ den Wert von 2016. Positiv wirkten eine verbesserte Preispositionierung, Wechselkurseffekte sowie Kostenoptimierungen. Dem standen geringere Volumina und gestiegene Abschreibungen im Zusammenhang mit dem Ausbau des internationalen Modell- und Technologieportfolios sowie der internationalen Fertigungsstrukturen gegenüber. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. Im Berichtszeitraum setzte Ducati 46.774 (47.125) Motorräder ab.

Der Absatz der Marke ŠKODA nahm in den ersten drei Quartalen 2017 auf 700 (606) Tsd. Fahrzeuge zu. Die Modelle Fabia, Octavia Combi und Superb wurden verstärkt nachgefragt. Der neue Kodiaq wurde sehr positiv im Markt aufgenommen und trug wesentlich zum Absatzanstieg bei. Mit 12,3 Mrd.€ waren die Umsatzerlöse um 22,0% höher als im Vorjahr. Der Volumenanstieg sowie Mix- und Wechselkurseffekte konnten Kostensteigerungen mehr als ausgleichen. Das Operative Ergebnis verbesserte sich um 28,3% auf 1,2 Mrd.€.

Die Marke SEAT setzte in den ersten neun Monaten dieses Jahres 436 Tsd. Fahrzeuge ab (+9,1%). Der für Audi gefertigte Q3 ist darin enthalten. Die Modelle Ibiza und Leon erfreuten sich weiterhin großer Beliebtheit. Insbesondere der neue Ateca trug wesentlich zum Absatzanstieg bei. Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 11,0% auf 7,3 Mrd.€. Mit 154 (137) Mio.€ war das Operative Ergebnis um 12,3% höher als im Vorjahr. Belastungen aus Kostensteigerungen konnten durch das höhere Volumen, positive Mixeffekte und verbesserte Margen kompensiert werden.

VOLKSWAGEN KONZERN

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

Der Absatz der Marke Bentley belief sich im Zeitraum Januar bis September 2017 auf 7.498 (7.825) Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse lagen bei 1,3 (1,4) Mrd. €. Das Operative Ergebnis ging auf 31 (54) Mio. € zurück: negativen Volumen-, Preis- und Mixeffekten standen positive Währungseinflüsse und geringere Kosten für die Entwicklung des Modellportfolios entgegen.

Ab 1. Januar 2017 wird das Finanzdienstleistungsgeschäft von Porsche innerhalb von Volkswagen Finanzdienstleistungen berichtet. Im Berichtszeitraum setzte Porsche Automobile weltweit 180 (177) Tsd. Fahrzeuge ab. Vor allem der neue Panamera wies eine deutliche Steigerungsrate auf. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 15,7 (15,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis von Porsche Automobile nahm auf 2,9 (2,8) Mrd. € zu; der Anstieg resultierte insbesondere aus dem höheren Volumen.

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte in den ersten neun Monaten 2017 weltweit 371 (342) Tsd. Fahrzeuge ab. Stark nachgefragt wurden vor allem der Multivan/Transporter und der Caddy. Die Umsatzerlöse legten um 10,9% auf 8,9 Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis verbesserte sich trotz höherer Kosten infolge des Ausbaus des Produktionsnetzwerkes mar-

gen-, volumen- und wechselkursbedingt sowie aufgrund von Produktkostenverbesserungen um 78,0% auf 698 Mio. €.

Die Marke Scania steigerte ihren Absatz in den ersten drei Quartalen 2017 auf 65 (60) Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 9,3 (8,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) nahm um 145 Mio. € auf 947 Mio. € zu, was neben dem höheren Fahrzeugabsatz auf das gesteigerte Servicegeschäft zurückzuführen war.

Der Absatz von MAN Nutzfahrzeuge lag im Berichtszeitraum mit 80 Tsd. Fahrzeugen um 8,4% über dem Vorjahreswert. Die Umsatzerlöse stiegen auf 8,0 (7,2) Mrd. €. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) verbesserte sich volumen- und margenbedingt auf 269 (204) Mio. €.

Die Umsatzerlöse von MAN Power Engineering beliefen sich von Januar bis September 2017 auf 2,4 (2,6) Mrd. €. In der Folge ging das Operative Ergebnis auf 107 (176) Mio. € zurück.

Das Operative Ergebnis der Volkswagen Finanzdienstleistungen (seit 1. Januar 2017 inklusive Porsche Finanzdienstleistungen) legte im Berichtszeitraum um 14,9% auf 1,8 Mrd. € zu. Der Anstieg resultierte neben Porsche Finanzdienstleistungen vor allem aus Margenverbesserungen und dem Geschäftswachstum.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2017	2016	2017	2016	2017	2016
Volkswagen Pkw ²	2.632	3.234	58.871	77.725	2.504	1.244
Audi	1.147	1.166	44.235	44.017	3.941	3.918
ŠKODA	700	606	12.338	10.113	1.206	940
SEAT	436	400	7.255	6.535	154	137
Bentley	7	8	1.321	1.411	31	54
Porsche Automobile ³	180	177	15.703	15.291	2.890	2.760
Volkswagen Nutzfahrzeuge	371	342	8.919	8.045	698	392
Scania ⁴	65	60	9.304	8.272	947	802
MAN Nutzfahrzeuge	80	74	7.970	7.213	269	204
MAN Power Engineering	-	-	2.355	2.567	107	176
VW China ⁵	2.917	2.803	-	-	-	-
Sonstiges ⁶	-623	-1.217	-21.272	-41.592	-1.277	-896
Volkswagen Finanzdienstleistungen ⁷	-	-	23.864	20.337	1.763	1.534
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	-	-	-	-	13.231	11.267
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-2.595	-2.620
Volkswagen Konzern	7.913	7.653	170.864	159.932	10.636	8.647
Konzernbereich Automobile ⁸	7.913	7.653	145.553	136.889	8.717	6.841
davon: Bereich Pkw	7.400	7.178	117.441	111.044	7.308	6.359
Bereich Nutzfahrzeuge	513	475	25.757	23.278	1.484	491
Bereich Power Engineering	-	-	2.355	2.567	-75	-9
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	25.311	23.042	1.919	1.806

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

2 2017 entsprechend neuer Zuordnung von Gesellschaften; die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst.

3 Porsche (Automobile und Finanzdienstleistungen): Umsatz 17.120 (16.470) Mio. €, Operatives Ergebnis 3.006 (2.858) Mio. €.

4 Inklusive Finanzdienstleistungen.

5 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 3.305 (3.594) Mio. €.

6 Vorjahr angepasst. Im Operativen Ergebnis 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.

7 Ab 1. Januar 2017 wird das Porsche-Finanzdienstleistungsgeschäft innerhalb von Volkswagen Finanzdienstleistungen berichtet. Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst.

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

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Im Zeitraum Januar bis September 2017 übertraf der Absatz des Volkswagen Konzerns in der Region Europa/Übrige Märkte mit 3,5 (3,5) Mio. Fahrzeugen den Vergleichswert des Vorjahres um 1,9%. Die Umsatzerlöse stiegen unter anderem volumenbedingt auf 107,3 (102,3) Mrd.€, während Wechselkurse einen negativen Einfluss hatten.

In Nordamerika setzte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 718 Tsd. Fahrzeuge ab; ein Plus von 1,5% gegenüber dem Vorjahr. Die Umsatzerlöse erhöhten sich volumen- und mixbedingt um 11,1% auf 28,5 Mrd.€.

Auf den südamerikanischen Märkten nahm der Absatz des Volkswagen Konzerns auf 384 (312) Tsd. Fahrzeuge zu. Die

Umsatzerlöse stiegen auf 7,4 (5,8) Mrd.€. Die Volumen- und Mixentwicklung hatte einen positiven Einfluss.

In den ersten neun Monaten 2017 setzten wir in der Region Asien-Pazifik – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – insgesamt 3,3 (3,2) Mio. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse nahmen um 5,8% auf 27,7 Mrd.€ zu; dies war insbesondere auf ein höheres Importvolumen sowie ein verbessertes Komponentengeschäft unserer vollkonsolidierten Gesellschaften zurückzuführen. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures, die At Equity konsolidiert werden, sind nicht enthalten.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2017	2016	2017	2016
Europa/Übrige Märkte	3.522	3.457	107.269	102.295
Nordamerika	718	708	28.494	25.650
Südamerika	384	312	7.405	5.808
Asien-Pazifik ²	3.288	3.175	27.696	26.179
Volkswagen Konzern²	7.913	7.653	170.864	159.932

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

Volkswagen Finanzdienstleistungen unterstützte im Berichtszeitraum mit seinen innovativen Produkten entlang der automobilen Wertschöpfungskette den Absatz des Volkswagen Konzerns.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft von Porsche wird ab 1. Januar 2017 innerhalb von Volkswagen Finanzdienstleistungen berichtet; die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst.

Die Volkswagen Bank GmbH ist ab 1. September 2017 eine hundertprozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG; Volkswagen Finanzdienstleistungen hat im November 2016 eine gesellschaftsrechtliche Umstrukturierung eingeleitet, die das Ziel verfolgt, das Kredit- und Einlagengeschäft im Europäischen Wirtschaftsraum in der Volkswagen Bank GmbH zu bündeln. Die übrigen Aktivitäten, wie das Leasing-, Versicherungs-, Dienstleistungs- und Mobilitätsgeschäft sowie das Kreditgeschäft außerhalb Europas verbleiben in der Volkswagen Financial Services AG.

Volkswagen Financial Services baut die Digitalisierung seines Geschäfts weiter aus und bildet zukünftig alle Bezahlaktivitäten des Volkswagen Konzerns ab. Für den Auf- und Ausbau sowie die globale Abwicklung dieser Dienste – Zahlung von Parktickets, Carsharing, Strom, Kraftstoff oder Maut – hat Volkswagen Financial Services eine neue, eigenständige Gesellschaft in Luxemburg gegründet, welche die globalen Bezahlaktivitäten der Volkswagen Financial Services entwickeln, koordinieren und ausbauen wird. Zusätzlich wurde das in München ansässige Start-Up ContoWorks GmbH erworben; das Unternehmen bietet eine integrierte Plattform für Zahlungsdienste an.

Volkswagen Finanzdienstleistungen nutzt als wesentliche Refinanzierungsquellen Geld- und Kapitalmarktinstrumente, Asset Backed Securities (ABS)-Transaktionen sowie Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat im dritten Quartal 2017 zwei Anleihen mit einem Volumen von insgesamt 2,25 Mrd.€ platziert. Dies ist die zweite Euro-Benchmark-Emission der Volkswagen Finanzdienstleistungen in diesem Jahr. Bereits im Juni hatte die Volkswagen Leasing GmbH drei öffentliche Anleihen in Euro emittiert.

Auch international wurde im dritten Quartal 2017 erfolgreich eine Transaktion platziert: Die Volkswagen Financial Services Australia Pty Limited, eine Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG, hat zwei Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 325 Mio. AUD (etwa 217 Mio.€) begeben.

Volkswagen Financial Services hat seine siebte chinesische ABS-Transaktion erfolgreich platziert. Die Verbriefungstransaktion, Driver China seven, welche mit Fahrzeugfinanzierungen der Volkswagen Finance China besichert ist, verfügt über ein Volumen von rund 4 Mrd. CNY (etwa 514 Mio.€).

Die Volkswagen Bank GmbH hat die Verbriefungstransaktion Driver UK six mit einem Volumen von rund 450 Mio. GBP (etwa 490 Mio.€) platziert. Die Verbriefungstransaktion ist mit Forderungen der Volkswagen Financial Services (UK) Limited besichert.

Im Zeitraum Januar bis September 2017 lagen die neuen Vertragsabschlüsse im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft mit 5,0 (4,9) Mio. Kontrakten über dem Niveau des Vorjahres. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns erhöhte sich bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 33,5 (33,2)%. Der Gesamtvertragsbestand war am 30. September 2017 mit 16,9 Mio. Kontrakten höher als am Jahresende 2016 (+5,0%). Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing stieg der Bestand gegenüber dem Wert vom 31. Dezember 2016 um 5,1% auf 9,4 Mio. Kontrakte. Im Bereich Service/Versicherungen übertraf der Vertragsbestand mit 7,6 (7,2) Mio. Kontrakten das Niveau des Vorjahres.

Die Volkswagen Bank hatte am 30. September dieses Jahres rund 1,5 (1,5) Mio. Einlagenkonten im Bestand.

Am Ende des Berichtszeitraums belief sich die Belegschaft von Volkswagen Finanzdienstleistungen auf 13.902 Mitarbeiter; das waren 3,7% mehr als am 31. Dezember 2016.

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2017	2016	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2017	2016	2017	2016
Umsatzerlöse	170.864	159.932	145.553	136.889	25.311	23.042
Kosten der Umsatzerlöse	-138.887	-128.851	-118.287	-110.285	-20.600	-18.566
Bruttoergebnis	31.977	31.080	27.266	26.604	4.710	4.476
Vertriebskosten	-16.375	-15.981	-15.341	-15.044	-1.033	-938
Verwaltungskosten	-6.041	-5.445	-4.794	-4.268	-1.247	-1.177
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.075	-1.007	1.586	-451	-511	-556
Operatives Ergebnis	10.636	8.647	8.717	6.841	1.919	1.806
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.378	2.627	2.382	2.579	-4	48
Finanzierungsaufwendungen und Übriges Finanzergebnis	-2.462	-3.116	-2.461	-3.043	-1	-72
Finanzergebnis	-84	-488	-79	-465	-6	-24
Ergebnis vor Steuern	10.552	8.159	8.639	6.376	1.913	1.783
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.817	-2.243	-2.221	-1.707	-596	-536
Ergebnis nach Steuern	7.735	5.915	6.418	4.669	1.317	1.247
davon entfallen auf						
Minderheiten	5	9	-24	-47	29	56
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	195	168	195	168	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	7.535	5.738	6.247	4.548	1.288	1.191
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	15,01	11,42				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	15,01	11,42				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	15,07	11,48				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	15,07	11,48				

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

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

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	2017	2016
Ergebnis nach Steuern	7.735	5.915
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	1.940	-8.863
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-560	2.620
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	1.380	-6.243
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	19	-1
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.399	-6.244
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-1.951	-945
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-1	3
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-1.952	-942
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-11	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-1.962	-942
Cash-flow-Hedges		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	5.498	4.945
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-246	998
Cash-flow-Hedges vor Steuern	5.252	5.943
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	-1.532	-1.720
Cash-flow-Hedges nach Steuern	3.720	4.223
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	17	67
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	143	68
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	160	135
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-30	-36
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	130	99
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-330	-179
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.558	3.201
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	5.089	-3.907
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-2.132	864
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	2.957	-3.043
Gesamtergebnis	10.692	2.872
davon entfallen auf		
Minderheiten	5	7
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	195	168
Aktionäre der Volkswagen AG	10.492	2.697

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Juli bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2017	2016	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2017	2016	2017	2016
Umsatzerlöse	55.002	51.997	46.652	44.343	8.350	7.654
Kosten der Umsatzerlöse	-46.269	-42.061	-39.449	-35.996	-6.820	-6.065
Bruttoergebnis	8.733	9.935	7.203	8.347	1.530	1.589
Vertriebskosten	-5.324	-5.231	-4.968	-4.905	-356	-326
Verwaltungskosten	-2.000	-1.774	-1.612	-1.380	-388	-395
Sonstiges betriebliches Ergebnis	312	378	443	617	-132	-238
Operatives Ergebnis	1.720	3.308	1.066	2.679	654	629
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	742	912	749	899	-6	13
Finanzierungsaufwendungen und Übriges Finanzergebnis	-871	-872	-866	-869	-5	-3
Finanzergebnis	-128	40	-117	30	-11	10
Ergebnis vor Steuern	1.592	3.348	948	2.709	643	639
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-452	-1.012	-219	-932	-232	-79
Ergebnis nach Steuern	1.140	2.337	729	1.777	411	560
davon entfallen auf						
Minderheiten	0	3	-8	-4	8	7
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	79	57	79	57	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	1.061	2.277	658	1.724	403	553
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	2,12	4,54				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	2,12	4,54				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	2,12	4,54				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	2,12	4,54				

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

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

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Juli bis 30. September

Mio. €	2017	2016
Ergebnis nach Steuern	1.140	2.337
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-21	-1.351
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	18	401
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-4	-950
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	18	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	14	-950
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-646	-216
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	3
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-646	-213
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-646	-213
Cash-flow-Hedges		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	1.719	1.033
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-469	103
Cash-flow-Hedges vor Steuern	1.250	1.137
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	-372	-319
Cash-flow-Hedges nach Steuern	878	818
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	59	6
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	59	53
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	118	59
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-26	-16
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	92	43
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-42	-7
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	282	640
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	677	-376
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-381	66
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	296	-310
Gesamtergebnis	1.436	2.027
davon entfallen auf		
Minderheiten	0	4
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	79	57
Aktionäre der Volkswagen AG	1.357	1.966

Bilanz zum 30. September 2017 und zum 31. Dezember 2016

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2017	2016	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2017	2016	2017	2016
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	253.881	254.010	136.043	139.003	117.839	115.007
Immaterielle Vermögenswerte	63.571	62.599	63.370	62.372	201	227
Sachanlagen	52.608	54.033	49.959	51.415	2.648	2.619
Vermietete Vermögenswerte	38.387	38.439	2.904	3.385	35.484	35.054
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	70.958	68.402	-6	9	70.964	68.393
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	28.357	30.537	19.815	21.822	8.542	8.715
Kurzfristige Vermögenswerte	163.604	155.722	86.798	81.083	76.806	74.640
Vorräte	42.778	38.978	38.605	34.947	4.174	4.031
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	51.277	49.673	-610	-660	51.887	50.333
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	31.816	30.286	19.471	17.561	12.344	12.726
Wertpapiere	16.248	17.520	13.616	14.703	2.633	2.817
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	21.395	19.265	15.627	14.532	5.768	4.733
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	89	-	89	-	-	-
Bilanzsumme	417.485	409.732	222.840	220.085	194.645	189.647
Passiva						
Eigenkapital	105.845	92.910	80.450	69.130	25.394	23.780
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	94.597	85.122	69.535	61.714	25.061	23.408
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	11.024	7.567	11.024	7.567	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	105.621	92.689	80.559	69.281	25.061	23.408
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	224	221	-109	-151	333	373
Langfristige Schulden	147.669	139.306	64.371	69.982	83.298	69.324
Finanzschulden	78.568	66.358	3.900	5.876	74.667	60.483
Rückstellungen für Pensionen	31.369	33.012	30.846	32.464	523	549
Sonstige Schulden	37.733	39.936	29.625	31.643	8.108	8.293
Kurzfristige Schulden	163.971	177.515	78.019	80.973	85.952	96.542
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	3.784	3.849	3.784	3.849	-	-
Finanzschulden	80.392	88.461	2.163	-1.019	78.230	89.481
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.020	22.794	20.662	20.753	2.357	2.041
Sonstige Schulden	56.775	62.411	51.409	57.391	5.365	5.021
Bilanzsumme	417.485	409.732	222.840	220.085	194.645	189.647

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

Eigenkapitalentwicklung

Mio. €	ÜBRIGE RÜCKLAGEN			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
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
Stand am 01.01.2017	1.283	14.551	70.446	-1.117
Ergebnis nach Steuern	-	-	7.535	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.380	-1.961
Gesamtergebnis	-	-	8.915	-1.961
Kapitalerhöhungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-1.015	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-2	-
Stand am 30.09.2017	1.283	14.551	78.343	-3.078

1 Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im Juni 2017 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 3.500 Mio. € reduziert um ein Disagio in Höhe von 4 Mio. € und abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 23 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 8 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

	Cash-flow-Hedges	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapital- geber der VW AG	Anteile der Anteilseigner der VW AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
	-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
	-457	-2	417	7.567	92.689	221	92.910
	-	-	-	195	7.730	5	7.735
	3.720	130	-311	-	2.957	0	2.957
	3.720	130	-311	195	10.687	5	10.692
	-	-	-	3.481	3.481	-	3.481
	-	-	-	-291	-1.306	-5	-1.311
	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	0	73	71	2	73
	3.263	129	106	11.024	105.621	224	105.845

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2017	2016	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2017	2016	2017	2016
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.833	20.462	14.125	15.294	4.709	5.168
Ergebnis vor Steuern	10.552	8.159	8.639	6.376	1.913	1.783
Ertragsteuerzahlungen	-2.701	-2.220	-2.545	-2.566	-156	346
Abschreibungen ²	16.182	15.100	10.774	10.168	5.408	4.932
Veränderung der Pensionen	278	240	271	234	7	6
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	638	1.329	963	1.198	-325	131
Brutto-Cash-flow	24.949	22.609	18.102	15.410	6.847	7.199
Veränderung Working Capital	-24.602	-12.230	-10.062	1.588	-14.541	-13.817
Veränderung der Vorräte	-6.246	-3.196	-6.093	-2.632	-153	-564
Veränderung der Forderungen	-2.119	-3.143	-1.586	-2.833	-533	-310
Veränderung der Verbindlichkeiten	6.630	6.147	5.673	5.305	957	842
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-7.223	2.639	-7.318	2.503	95	137
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-8.488	-8.894	-676	-789	-7.812	-8.104
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-7.157	-5.783	-61	34	-7.095	-5.817
Cash-flow laufendes Geschäft	346	10.379	8.040	16.998	-7.694	-6.619
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-11.315	-10.142	-10.988	-9.495	-328	-647
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-7.300	-8.039	-7.089	-7.803	-211	-235
Entwicklungskosten (aktiviert)	-4.210	-4.222	-4.210	-4.222	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-116	1.860	13	2.294	-129	-434
Netto-Cash-flow⁴	-10.969	238	-2.948	7.504	-8.022	-7.266
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen	1.872	-1.941	1.414	-1.061	458	-880
Investitionstätigkeit	-9.443	-12.083	-9.574	-10.556	131	-1.528
Finanzierungstätigkeit	11.927	8.107	3.250	1.411	8.677	6.696
davon: Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	3.473	-	2.536	-693	937	693
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-675	-220	-596	-167	-79	-53
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.155	6.183	1.120	7.686	1.035	-1.503
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.⁵	20.989	26.644	15.245	22.980	5.743	3.665
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	26.267	25.685	16.261	15.880	10.006	9.805
Brutto-Liquidität	47.255	52.329	31.506	38.860	15.749	13.469
Kreditstand	-158.960	-151.338	-6.063	-7.744	-152.897	-143.593
Netto-Liquidität am 30.09.⁶	-111.705	-99.009	25.443	31.115	-137.148	-130.124
nachrichtlich am 01.01.	-107.950	-100.530	27.180	24.522	-135.130	-125.052

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

6 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, Darlehensforderungen gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen sowie Termingeldanlagen abzüglich Kreditstand (Lang- und Kurzfristige Finanzschulden).

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2016 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 2017 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-Zwischenabschluss neben der Gewinn- und Verlustrechnung, der Bilanz und der Kapitalflussrechnung für den Volkswagen Konzern zu Erläuterungszwecken die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen dargestellt. Diese stellen keine Pflichtangaben nach IFRS dar. Die Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen sind dem Konzernbereich Automobile zugeordnet.

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2017 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2017 sind gemäß IAS 7 (Kapitalflussrechnungen) zusätzliche Anhangangaben zu zahlungswirksamen und zahlungsunwirksamen Veränderungen von Finanzverbindlichkeiten vorzunehmen, die aus der Finanzierungstätigkeit gemäß Kapitalflussrechnung resultieren. Die Angaben sind erstmalig zum Jahresabschluss 2017 erforderlich.

Seit dem 1. Januar 2017 wurde durch die Änderungen an IAS 12 (Ertragsteuern) die Bilanzierung latenter Steueransprüche aus unrealisierten Verlusten bei zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Vermögenswerten klargestellt.

Seit dem 1. Januar 2017 hat das International Accounting Standards Board im Rahmen der Verbesserung der International Financial Reporting Standards (Annual Improvement Project 2016) Änderungen an IFRS 12 (Angaben zu Anteilen an anderen Unternehmen) vorgenommen. Darin wird klargestellt, dass die Angaben gemäß IFRS 12 grundsätzlich auch für Tochterunternehmen, gemeinsame Vereinbarungen, assoziierte Unternehmen und nicht konsolidierte strukturierte Unternehmen erforderlich sind, auch wenn sie als „zur Veräußerung gehalten“ oder als „zur Ausschüttung an Eigentümer bestimmt“ eingestuft wurden oder Bestandteil eines aufgegebenen Geschäftsbereichs sind.

Die erläuterten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns. Die Übernahme der dargestellten Änderungen in europäisches Recht ist noch nicht erfolgt, wird aber im vierten Quartal 2017 erwartet.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland von 2,1% (31. Dezember 2016: 1,79%) verwendet. Die Erhöhung des Zinssatzes führte zu einer Reduzierung 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 den Konzern-Zwischenabschluss erfolgt gemäß IAS 34 (Zwischenberichterstattung) auf Basis des durchschnittlichen jährlichen Steuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2016 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2016 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ veröffentlicht. Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2016 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 Dieselmotoren. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2016 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im dritten Quartal des Geschäftsjahres 2017 waren zusätzliche Vorsorgen in Höhe von 2,6 Mrd. € zu bilden. Der Anstieg resultiert aus einer Erhöhung der Rückstellungen für Gewährleistungen in Höhe von 2,1 Mrd. € sowie Rechtsrisiken in Höhe von 0,5 Mrd. €. Wesentlicher Hintergrund für die Aufstockung der Vorsorgen ist, dass sich die im Rahmen des geschlossenen Vergleichs umzusetzenden Rückkauf-/Nachrüstprogramme von 2,0 l TDI Fahrzeugen in Nordamerika aufwendiger gestalten. Resultierend aus der stetigen Überwachung der Programmverläufe stellt sich die Aktion umfangreicher und technisch anspruchsvoller dar, womit auch eine zeitliche Ausdehnung der Abwicklung verbunden ist.

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

Konzernkreis

Neben der Volkswagen AG, die ihren Sitz in Wolfsburg hat und beim Amtsgericht Braunschweig unter HRB 100484 eingetragen ist, werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Dies ist der Fall, wenn die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt aufgrund von Stimmrechten oder anderen Rechten über das potenzielle Tochterunternehmen besitzt, an positiven oder negativen variablen Rückflüssen aus dem potenziellen Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann.

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Am 1. Juni 2017 wurde die teilweise Veräußerung der PGA Group SAS, Paris, Frankreich, durch die POFIN Financial Services Verwaltungs GmbH, Freilassing, an die Emil Frey-Gruppe umgesetzt. Der Verkauf steht im Zusammenhang mit der strategischen Weiterentwicklung des Händlernetzes der Porsche Holding Salzburg und der damit verbundenen Fokussierung auf Handelsbetriebe der Marken des Volkswagen Konzerns.

Die Transaktion umfasst Handelsbetriebe in Polen, den Niederlanden, Belgien sowie teilweise in Frankreich. Für den Volkswagen Konzern ergab sich hieraus ein positiver Effekt auf die Netto-Liquidität in Höhe von 0,8 Mrd. € sowie unter Berücksichtigung der abgehenden Vermögenswerte und Schulden ein unwesentlicher Ertrag, der im sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird.

Insgesamt sind durch die Transaktion Vermögenswerte in Höhe von 2,5 Mrd. € und Schulden in Höhe von 2,1 Mrd. € abgegangen. Bei den Vermögenswerten handelt es sich im Wesentlichen um langfristige Vermietete Vermögenswerte (0,6 Mrd. €) sowie um Vorratsvermögen (1,0 Mrd. €). Die Schulden betreffen hauptsächlich langfristige und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten (0,9 Mrd. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (0,7 Mrd. €).

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Anfang September 2016 gaben die Volkswagen Truck & Bus GmbH, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, und der US-amerikanische Nutzfahrzeughersteller Navistar International Corporation, Lisle, USA, (Navistar) bekannt, eine Vereinbarung zum Abschluss einer weitreichenden Allianz unterzeichnet zu haben. Die Kooperation bezieht sich insbesondere auf die Zusammenarbeit bei technischen Komponenten sowie den Einkauf. Der Vollzug der Transaktion erfolgte am 28. Februar 2017. Volkswagen Truck & Bus hat im Rahmen einer Kapitalerhöhung 16,6% der Unternehmensanteile an Navistar erworben und 15,76 USD je Aktie gezahlt. Der Kaufpreis beläuft sich auf 0,3 Mrd. €. Aufgrund der Vertretung von Volkswagen im Board of Directors von Navistar sowie der vereinbarten Kooperationen wird die Beteiligung an Navistar im Konzernabschluss unter den At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen. Die Kaufpreisallokation ist noch nicht abgeschlossen. Bis zum Ende des dritten Quartals wurde der Anteil an Navistar auf 16,9% erhöht.

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. Im Dezember 2016 unterzeichnete die There Holding B.V. Verträge zum Verkauf von Anteilen an der HERE International B.V., Rijswijk, Niederlande. An die Intel Holdings B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande, wurde ein Anteil von 15% und an ein Konsortium bestehend aus NavInfo Co. Ltd., Peking, China, Tencent Holdings Ltd., Shenzhen, China, und GIC Private Ltd., Singapur, Singapur, ein Anteil von 10% veräußert. Die Transaktion mit Intel wurde am 31.01.2017 vollzogen. Dies führte auf Ebene der There Holding B.V. zu einem Beherrschungsverlust im Sinne des IFRS 10. Aus der Entkonsolidierung ergab sich für Volkswagen ein anteiliger Ergebniseffekt von 183 Mio. €, der im Equity-Ergebnis ausgewiesen wird. Da weiterhin ein maßgeblicher Einfluss besteht, wird die HERE International B.V. als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Abschluss der There Holding B.V. einbezogen. Am Beteiligungsverhältnis des Volkswagen-Konzerns an der There Holding B.V. ergibt sich durch die Verkäufe keine Änderung. Der Vollzug der Transaktion mit dem Konsortium stand bislang unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen. Im dritten Quartal wurde nun entschieden, die Transaktion nicht weiter zu verfolgen, da im Rahmen des behördlichen Prüfungsprozesses kein praktikabler Weg gefunden wurde, die notwendigen Genehmigungen zu erhalten.

Im dritten Quartal wurden Verhandlungen über eine teilweise Veräußerung von Anteilen an der There Holding B.V. aufgenommen. Der entsprechende Anteil wird innerhalb der zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte ausgewiesen. Hieraus ergeben sich voraussichtlich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage.

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%-ige Beteiligung an LeasePlan an ein Konsortium aus internationalen Investoren verkauft. 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.

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 wurde. Mit Vollzug der Transaktion wurde die bisher durch den Volkswagen Konzern gewährte Kreditlinie von 1,3 Mrd. € aufgehoben.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2017	2016
Fahrzeuge ¹	107.327	100.865
Originalteile	11.739	11.413
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte ¹	10.629	10.509
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	8.077	7.084
Power Engineering	2.353	2.565
Motorräder	483	502
Vermiet- und Leasinggeschäft	18.440	16.032
Zinsen und ähnliche Erträge	5.331	4.970
Sonstige Umsatzerlöse	6.485	5.992
	170.864	159.932

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten und Märkten dargestellt.

Die Sonstigen Umsatzerlöse umfassen unter anderem Erlöse aus Werkstatteleistungen sowie Lizenz-einnahmen.

Aufgrund eines einheitlichen Ausweises der Umsatzerlöse aus Geschäftsfahrzeugen wurden Umgliederungen aus den Umsätzen aus Fahrzeugen in Umsätze aus Gebrauchtfahrzeugen und Fremdprodukten vorgenommen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 1.469 Mio. € (Vorjahr: 1.439 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 730 Mio. € (Vorjahr: 804 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.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. – 3. QUARTAL		
	2017	2016	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	9.844	10.129	-2,8
davon: aktivierte Entwicklungskosten	4.210	4.222	-0,3
Aktivierungsquote in %	42,8	41,7	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	2.602	2.538	2,5
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	8.236	8.445	-2,5

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 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06€ höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		3. QUARTAL		1. – 3. QUARTAL	
		2017	2016	2017	2016
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. €	1.140	2.337	7.735	5.915
Anteil von Minderheiten	Mio. €	0	3	5	9
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	79	57	195	168
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	1.061	2.277	7.535	5.738
Ergebnis je Aktie					
Stammaktien: unverwässert	€	2,12	4,54	15,01	11,42
verwässert	€	2,12	4,54	15,01	11,42
Vorzugsaktien: unverwässert	€	2,12	4,54	15,07	11,48
verwässert	€	2,12	4,54	15,07	11,48

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 30. SEPTEMBER 2017

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2017	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2017
Immaterielle Vermögenswerte	62.599	4.457	210	3.274	63.571
Sachanlagen	54.033	6.751	1.086	7.091	52.608
Vermietete Vermögenswerte	38.439	15.123	9.356	5.819	38.387

6. Vorräte

Mio. €	30.09.2017	31.12.2016
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	5.048	4.396
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3.971	4.408
Fertige Erzeugnisse, Waren	28.293	25.719
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.312	4.276
Geleistete Anzahlungen	155	178
	42.778	38.978

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

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2017	31.12.2016
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13.230	12.187
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	18.586	18.099
	31.816	30.286

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2017 mit 513 Mio. € (Vorjahr: 525 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

8. Eigenkapital

Im Juni 2017 hat die Volkswagen AG über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) eine nicht besicherte, nachrangige Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 3,5 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihe hat eine unbefristete Laufzeit und wurde in zwei durch die Emittentin kündbaren Tranchen begeben. Die erste Tranche (1,5 Mrd. € mit einem Kupon von 2,700%) ist erstmals nach 5,5 Jahren, die zweite Tranche (2,0 Mrd. € mit einem Kupon von 3,875%) nach 10 Jahren kündbar. Nach IAS 32 ist die Hybridanleihe vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren. Das aufgenommene Kapital wurde vermindert um ein Disagio sowie die Kapitalbeschaffungskosten und unter Berücksichtigung von latenten Steuern in das Eigenkapital eingestellt. Die zu leistenden Zinszahlungen an die Anleiheinhaber werden vermindert um die Ertragsteuern direkt im Eigenkapital erfasst.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.283 Mio. € (Dezember 2016: 1.283 Mio. €).

Im Berichtszeitraum hat die Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 1.015 Mio. € (Vorjahr: 68 Mio. €) ausgeschüttet. Davon entfielen 590 Mio. € (Vorjahr: 32 Mio. €) auf Stammaktien und 425 Mio. € (Vorjahr: 35 Mio. €) auf Vorzugsaktien.

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

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2017	31.12.2016
Anleihen und Schuldverschreibungen	61.423	51.195
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12.721	10.816
Einlagengeschäft	2.353	2.759
Übrige Finanzschulden	2.070	1.588
	78.568	66.358

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2017	31.12.2016
Anleihen und Schuldverschreibungen	37.159	42.004
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12.995	14.180
Einlagengeschäft	29.114	31.019
Übrige Finanzschulden	1.124	1.257
	80.392	88.461

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 2016 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

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

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente 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) werden mit ihrem Fair Value angesetzt. 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 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. In den zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten sind auch Anteile an Personen- und Kapitalgesellschaften enthalten. Für diese Instrumente besteht kein aktiver Markt. Da die zukünftigen Cash-flows nicht zuverlässig ermittelt werden können, kann kein Marktwert mit Bewertungsmodellen ermittelt werden. Die Anteile dieser Gesellschaften werden zu Anschaffungskosten ausgewiesen.

Ab dem dritten Quartal wird die Terminkomponente unter den derivativen Finanzinstrumenten in Sicherungsbeziehungen ausgewiesen.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2016

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	FAIR VALUE	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2016
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	8.616	8.616
Sonstige Beteiligungen	187	–	–	–	809	996
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	68.402	70.766	–	–	68.402
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	251	4.982	5.008	3.023	–	8.256
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	12.187	12.187	–	–	12.187
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	49.673	49.673	–	–	49.673
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	740	9.527	9.527	1.577	–	11.844
Wertpapiere	17.520	–	–	–	–	17.520
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	19.265	19.265	–	–	19.265
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	66.358	66.932	–	–	66.358
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	885	1.859	1.863	1.745	–	4.488
Kurzfristige Schulden						
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.849	3.861	–	–	3.849
Finanzschulden	–	88.461	88.461	–	–	88.461
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	22.794	22.794	–	–	22.794
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.473	6.010	6.010	1.956	–	9.438

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 30. SEPTEMBER 2017**

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 30.09.2017
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	7.247	7.247
Sonstige Beteiligungen	308	–	–	–	957	1.265
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	70.958	73.061	–	–	70.958
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	582	4.740	4.756	3.262	–	8.584
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	13.230	13.230	–	–	13.230
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	51.277	51.277	–	–	51.277
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	584	8.944	8.944	2.216	–	11.744
Wertpapiere	16.248	–	–	–	–	16.248
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	21.395	21.395	–	–	21.395
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	–	–	–	89	89
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	78.568	81.273	–	–	78.568
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	467	1.571	1.574	331	–	2.368
Kurzfristige Schulden						
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.784	3.784	–	–	3.784
Finanzschulden	–	80.392	80.392	–	–	80.392
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	23.020	23.020	–	–	23.020
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	560	7.766	7.766	662	–	8.988

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2016	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	187	76	–	111
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	251	–	216	34
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	740	–	734	6
Wertpapiere	17.520	17.520	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	885	–	722	163
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.473	–	1.406	67

Mio. €	30.09.2017	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	308	130	–	178
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	582	–	520	62
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	584	–	581	3
Wertpapiere	16.248	16.248	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	467	–	162	304
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	560	–	427	133

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2016	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.023	–	3.019	4
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.577	–	1.577	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.745	–	1.745	0
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.956	–	1.956	–

Mio. €	30.09.2017	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.262	–	3.262	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.216	–	2.216	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	331	–	331	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	662	–	662	–

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Waretermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle 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 01.01.2016	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

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2017	152	230
Währungsänderungen	-8	-
Gesamtergebnis	46	275
erfolgswirksam	50	275
erfolgsneutral	-4	0
Zugänge (Zukäufe)	83	-
Realisierungen	-10	-67
Umgliederung in Stufe 2	-20	-2
Stand am 30.09.2017	243	437
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	50	-275
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-
Finanzergebnis	50	-275
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	23	-274

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Waretermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit 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 Waretermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariablen. Mittels Sensitivitätsanalyse wird der Effekt von Änderungen des Rohstoffpreises auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital dargestellt.

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 30. September 2017 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 12 Mio.€ höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital ergeben sich keine Effekte.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariablen ist der jeweilige Unternehmenswert. Mittels einer Sensitivitätsanalyse werden Effekte aus einer Änderung der Risikovariablen auf das Ergebnis nach Ertragsteuern dargestellt.

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2017 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio.€ höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2017 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio.€ niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2017 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 259 Mio.€ höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2017 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 259 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, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

Mio. €	30.09.2017	30.09.2016
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	21.395	27.010
Termingeldanlagen	-406	-365
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	20.989	26.644

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2017	2016
Kapitaleinzahlungen	3.473	–
Dividendenzahlungen	–1.311	–364
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–	–3
Sonstige Veränderungen	–	–28
Aufnahmen von Anleihen	21.195	6.520
Tilgungen von Anleihen	–11.349	–16.487
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	–65	18.494
Leasingzahlungen	–16	–26
	11.927	8.107

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 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. Im Berichtsegment Pkw werden die einzelnen Pkw-Marken des Volkswagen Konzerns, insbesondere aufgrund des hohen Maßes an technologischer und wirtschaftlicher Verzahnung im Produktionsverbund der einzelnen Marken, zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. Des Weiteren liegt eine Zusammenarbeit in zentralen Bereichen wie Beschaffung, Forschung und Entwicklung oder Treasury vor.

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

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

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

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2016

Mio. €	Pkw	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanz- dienst- leistungen	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

BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2017

Mio. €	Pkw	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanz- dienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	125.588	20.096	2.353	22.766	170.804	60	170.864
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	14.200	5.661	2	2.545	22.407	-22.407	-
Umsatzerlöse	139.788	25.757	2.355	25.311	193.211	-22.347	170.864
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	9.562	1.484	-75	1.919	12.890	-2.254	10.636

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2017	2016
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	12.890	9.164
Nicht zugeordnete Bereiche	36	54
Konzernfinanzierung	9	16
Konsolidierung	-2.298	-588
Operatives Ergebnis	10.636	8.647
Finanzergebnis	-84	-488
Konzernergebnis vor Steuern	10.552	8.159

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Zum 30. September 2017 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 nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	1. – 3. QUARTAL		1. – 3. QUARTAL	
	2017	2016	2017	2016
Porsche SE	6	8	0	1
Aufsichtsräte	2	3	1	3
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	628	643	751	531
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	10.437	9.485	789	876
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	156	142	456	548
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	10	3	4	3

Mio. €	FORDERUNGEN AN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2017	31.12.2016	30.09.2017	31.12.2016
	Porsche SE	13	323	0
Aufsichtsräte	0	0	306	297
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.026	1.036	1.379	1.188
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	8.646	8.808	1.960	1.784
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	65	53	536	495
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	4	2	1	1

Die in den obigen Tabellen dargestellten empfangenen Lieferungen und Leistungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen enthalten nicht die gefassten Dividendenbeschlüsse in Höhe von 3.539 Mio. € (Vorjahr: 3.492 Mio. €).

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

Der Rückgang der Forderungen an die Porsche SE resultiert aus der Rückzahlung eines Darlehens.

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

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 143 Mio. €.

Die ausstehenden Forderungen gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 25 Mio. € wertberichtigt. In den ersten drei Quartalen 2017 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 2 Mio. € an.

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten neun Monaten Kapitaleinlagen gegenüber nahestehenden Unternehmen und Personen in Höhe von 136 Mio. € getätigt.

15. Performance Share Plan

Der Aufsichtsrat der Volkswagen Aktiengesellschaft hat beschlossen, das Vorstandsvergütungssystem mit Wirkung zum 1. Januar 2017 anzupassen.

Das neue System zur Vergütung des Vorstands wurde von der Hauptversammlung am 10. Mai 2017 gebilligt.

Das neue Vorstandsvergütungssystem setzt sich aus einem fixen sowie zwei variablen Bestandteilen, bestehend aus einem Jahresbonus mit einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance Share Plans mit dreijähriger Laufzeit in die Zukunft, zusammen.

Jede Performance-Periode des Performance Share Plans hat eine dreijährige Laufzeit. Zum Zeitpunkt der Gewährung des LTI wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangskurses der Volkswagen Vorzugsaktie in Performance Shares umgerechnet und dem jeweiligen Vorstandsmitglied als reine Rechengröße zugeteilt. Die endgültige Festschreibung der Anzahl der Performance Shares erfolgt jeweils zu einem Drittel am Ende eines jeden Jahres der dreijährigen Performance-Periode entsprechend dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie.

Nach Ablauf der dreijährigen Laufzeit des Performance Share Plans findet dann ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der finalen Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Betrag, der sich aus dem Schlusskurs am Ende des Dreijahreszeitraums zuzüglich eines Dividendenäquivalents für die betreffende Laufzeit ergibt.

Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance Share Plan ist auf 200% des Zielbetrags begrenzt.

Scheidet ein Vorstand vor der Auszahlung der Performance Shares auf eigenen Wunsch aus dem Unternehmen aus oder beginnt der Vorstand bei einem Konkurrenzunternehmen ein Arbeits-/Dienstverhältnis, verfallen alle nicht ausgezahlten Performance Shares. Für Vorstände, die bereits vor der Umstellung der Vergütung zum Vorstand bestellt waren, gilt diese Regelung nicht. Ihr Zielbetrag im Jahr des Ausscheidens wird entsprechend zeitanteilig gekürzt. Für weitere Details verweisen wir auf unsere Ausführungen im Zwischenbericht 2017 für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2017 unter der Angabe „Wichtige Ereignisse“.

Die Verpflichtungen aus dem Performance Share Plan werden gemäß IFRS 2 als „cash-settled plan“ bilanziert und mittels eines anerkannten Bewertungsverfahrens zum Fair Value bewertet. Im Rahmen des Wechsels in das neue Vergütungssystem wurden den acht Vorstandsmitgliedern, die der Anpassung bereits vor dem Bilanzstichtag zugestimmt haben, insgesamt 128.519 Performance Shares zugeteilt. Der Fair Value der Verpflichtung zum 30. September 2017 beträgt 19,9 Mio. €. Sofern die Vorstände zum 30. September 2017 ausgeschieden wären, hätte die Verpflichtung (innerer Wert) insgesamt 13,0 Mio. € betragen. Bis zum Aufstellungszeitpunkt haben alle Vorstandsmitglieder durch Unterschrift ihrem Wechsel in das neue Vergütungssystem zugestimmt.

16. Rechtsstreitigkeiten

Am 10. März 2017 schlossen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte Tochterunternehmen eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der Umweltschutzklagen von zehn Bundesstaaten – Connecticut, Delaware, Maine, Massachusetts, New York, Oregon, Pennsylvania, Rhode Island, Vermont und Washington – in Höhe von 157 Mio. USD.

Am 24. März 2017 stellten die Vereinigten Staaten einen Antrag auf Erlass des zweiten Partial Consent Decree, welches am 20. Dezember 2016 zwischen Volkswagen und dem Department of Justice (DOJ), der US-amerikanischen Umweltschutzbehörde Environmental Protection Agency (EPA), der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) und dem Attorney General von Kalifornien zur Beilegung von Unterlassungsansprüchen gemäß dem US-amerikanischen Gesetz zur Reinhaltung der Luft, dem Clean Air Act und den kalifornischen Umweltschutz- und Verbraucherschutzgesetzen sowie Gesetzen bezüglich irreführender Werbung in Bezug auf 3,0l TDI-Fahrzeuge vereinbart worden war. Am 17. Mai 2017 billigte das US-Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ das zweite Partial Consent Decree. Des Weiteren stimmte das Gericht am 17. Mai 2017 in Bezug auf die 3,0l TDI-Fahrzeuge dem zweiten Partial Consent Decree in Kalifornien, der zweiten 3,0l TDI Partial Stipulated Order der Federal Trade Commission (FTC) sowie dem mit privaten Klägern in Bezug auf 3,0l TDI-Fahrzeuge erzielten Vergleich in Zusammenhang mit Sammelklagen endgültig zu.

Am 13. April 2017 stimmte das Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ dem dritten Partial Consent Decree zu, welches von Volkswagen am 11. Januar 2017 mit dem DOJ und der EPA zur Beilegung zivilrechtlicher Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act in Bezug auf die 2,0l und 3,0l TDI-Fahrzeuge vereinbart wurde. Verschiedene Klagen, die gegen die Volkswagen AG und ihre verbundenen Unternehmen eingereicht wurden, bleiben weiterhin vor dem Bundesgericht in der „Multidistrict

Litigation“ in Kalifornien anhängig. Dazu gehören so unter anderem Sammelklagen, die seitens Einzelhandelsbetrieben von Mitbewerbern (das heißt nicht zu Volkswagen gehörenden Fahrzeughandelsbetrieben) und seitens bei Franchise-Handelsbetrieben tätigen Volkswagen Vertriebsmitarbeitern sowie seitens Käufern von bestimmten Volkswagen Anleihen und American Depositary Receipts („ADRs“) erhoben wurden. Überdies entschieden sich bestimmte Angehörige der Verbraucher- und Händlerklassen gegen die Vergleiche der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien und reichten anstelle dessen eigene Klagen ein, die in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien und verschiedenen einzelstaatlichen Gerichten in den USA anhängig sind.

Am 21. April 2017 erkannte das Bundesgericht in Michigan die am 11. Januar 2017 von Volkswagen getroffene Vereinbarung zum Schuldanerkenntnis sowie zur Leistung einer Strafzahlung in Höhe von 2,8 Mrd. USD an und verhängte eine Strafe mit einer dreijährigen Bewährungsauflage.

Ebenfalls am 21. April 2017 genehmigten kanadische Gerichte die zwischen Verbrauchern und der Volkswagen AG sowie anderen kanadischen und US-amerikanischen Unternehmen des Volkswagen Konzerns geschlossene Vergleichsvereinbarung in Bezug auf 2,0l Dieselfahrzeuge.

In Verbindung mit der Dieseldisputen hat die Staatsanwaltschaft München II im März 2017 ein Ermittlungsverfahren zunächst gegen unbekannt, mittlerweile gegen mehrere Personen, wegen des Verdachts des Betrugs und der strafbaren Werbung im Zusammenhang mit V6 3,0l-TDI-Fahrzeugen eingeleitet. Zudem wurden im Juli 2017 Ordnungswidrigkeitsverfahren im Zusammenhang mit der Dieseldisputen gegen Audi eingereicht. Die Verfahren befinden sich in einem frühen Stadium, der weitere Fortgang bleibt abzuwarten.

Im Juni 2017 erfolgte die Bestellung von Larry Thompson zum unabhängigen Compliance Monitor und unabhängigen Compliance Auditor. Zusammen mit seinem Team wird er für einen Zeitraum von mindestens drei Jahren entsprechend dem strafrechtlichen „Plea Agreement“ und dem „Third Partial Consent Decree“ tätig sein. Herr Thompson (der „Monitor“) war unter anderem als stellvertretender Attorney General, United States Attorney für den nördlichen Bezirk von Georgia, Executive Vice President und General Counsel für Pepsi-Co bestellt und verfügt daher über umfangreiche Erfahrungen im öffentlichen und privaten Sektor. Die Volkswagen AG und relevante, nahestehende Unternehmen arbeiten eng mit dem Monitor und seinem Team zusammen, um sie bei der Ausführung ihrer Aufträge zu unterstützen.

Am 19. April 2017 wurde gegen die AUDI AG und bestimmte verbundene Unternehmen eine vermeintliche Sammelklage eingereicht, die auf den Vorwurf abstellt, die Beklagten hätten die Existenz von „Abschalteinrichtungen“ in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Mittlerweile sind 14 dieser vermeintlichen Sammelklagen in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien anhängig. Am 12. Oktober 2017 reichten Kläger eine konsolidierte Sammelklage ein; die Frist für die Beantragung einer Abweisung seitens der Beklagten endet am 11. Dezember 2017.

Darüber hinaus wurden im Auftrag von circa 500 Einzelklägern in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien fünf Massenklagen wegen ähnlicher Vorwürfe bezüglich der Existenz von „Abschalteinrichtungen“ in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi eingereicht. Die letzte der Massenklagen wurde am 26. Mai 2017 eingereicht. Im Juni 2017 nahmen die Kläger diese Klagen ohne Präjudiz zurück.

Am 23. Mai 2017 wies das Bundesgericht in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien die Verbraucher- und Umweltschutzklagen der Attorney Generals von 12 Bundesstaaten (Alabama, Illinois, Maryland, Minnesota, Missouri, Montana, New Hampshire, New Mexico, Ohio, Oklahoma, Tennessee und Vermont) an deren entsprechende einzelstaatliche Gerichte zurück, vor denen künftige Verfahren in Zusammenhang mit diesen Klagen geführt werden.

Im Juni 2017 erzielte die Volkswagen Group Canada mit ihren Volkswagen Markenvertragshändlern eine Einigung zur Lösung der Dieseldisputen. Die Einigung wurde außergerichtlich erzielt.

Am 28. Juni 2017 gab das Gericht in der „Multidistrict Litigation“ in Kalifornien dem Antrag der Volkswagen AG, die seitens bestimmter Käufer von Volkswagen ADR eingereichte First-Amended-Consolidated-Securities-Sammelklage der Kläger abzuweisen, zum Teil statt beziehungsweise wies diese zum Teil ab. Am 19. Juli 2017 gab ebenfalls dieses Gericht dem Antrag der Volkswagen AG, die von Käufern bestimmter Volkswagen Anleihen eingereichte Sammelklage zum Teil statt beziehungsweise wies diese zum Teil ab. Am 18. August 2017 reichten Kläger eine geänderte Klage ein, bezüglich der die Volkswagen AG am 23. September 2017 eine Abweisung beantragte.

Am 21. Juli 2017 genehmigte das Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ ein weiteres kalifornisches Partial Consent Decree, gemäß dem sich die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen mit dem Attorney General von Kalifornien und der CARB auf eine Zahlung für Zivilstrafen und Kostenerstattungen in Höhe von 153,8 Mio. USD geeinigt hatten. Diese Strafen schlossen umweltrechtliche Bußgelder in Kalifornien für die 2,0l und 3,0l TDI-Fahrzeuge ein. Eine grundsätzliche Vereinbarung war am 11. Januar 2017 erzielt worden.

Zudem gab das Bundesgericht in Kalifornien am 21. Juli 2017 dem Antrag des Steuerungskomitees der Kläger „Plaintiffs' Steering Committee“ auf eine Zahlung in Höhe von 125 Mio. USD für Anwaltsgebühren und Kosten-erstattungen im Zusammenhang mit der Vereinbarung zu 3,0 l TDI-Fahrzeugen statt.

Am 31. August 2017 gab das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ dem Antrag der Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc., AUDI AG und Audi of America, LLC auf Abweisung der Umweltklage des US-Bundesstaats Wyoming statt, da das US-amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, der Clean Air Act, eine eigene Klage des Bundesstaates in diesem Fall ausschließt.

Am 8. September 2017 genehmigte ein kanadisches Gericht die von der Volkswagen AG und anderen kanadischen und US-amerikanischen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns erzielte Einigung über 31,2 Mio. CAD zur Begleichung der Gruppenanwaltsgebühren in Zusammenhang mit der Sammelklage-erregung für 2,0 l Dieselfahrzeuge mit kanadischen Verbrauchern außerhalb der Provinz Quebec.

Am 15. September 2017 klagte eine kanadische Provinzregulierungsbehörde – das Ministerium für Umwelt und Klimawandel von Ontario – die Volkswagen AG in einem Punkt der Umweltgesetze der Provinz an, demzufolge die Volkswagen AG den Betrieb von nicht den vorgeschriebenen Emissionsnormen entsprechenden 2,0 l Dieselfahrzeugen verursacht oder zugelassen habe. Ein Gerichtstermin ist für den 15. November 2017 anberaumt.

Von Juli bis September 2017 reichten Kläger in verschiedenen Gerichtsbarkeiten im Namen mutmaßlicher Käuferklassen deutscher Luxusfahrzeuge zahlreiche Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen AG und ihrer nahestehenden Unternehmen ein. Im Rahmen dieser Klagen werden Ansprüche gemäß dem amerikanischen Kartellgesetz Sherman Act, dem Racketeer Influenced and Corrupt Organizations Act, staatlichen Wettbewerbs- und Verbraucherschutzgesetzen sowie nach allgemeinem Recht wegen ungerechtfertigter Bereicherung geltend gemacht. In den Klagen wird angeführt, dass die Beklagten sich seit den 1990ern zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abstimmten, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbarten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingingen. Des Weiteren führen die Kläger an, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissions-Regulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gab. Am 28. September 2017 fand eine Anhörung vor dem Rechtsausschuss der "Multidistrict Litigation" dem Judicial Panel on Multidistrict Litigation (JPML) statt. Am 4. Oktober 2017 entschied der JPML, diese Fälle zu konsolidieren und an Richter Breyer im nördlichen Bezirk von Kalifornien zu verweisen.

Im September 2017 erging in einer produktbezogenen Sammelklage im Zusammenhang mit der Dieseldisziplin in Brasilien in erster Instanz ein Urteil gegen Volkswagen do Brasil. Das Urteil ist weder rechtskräftig noch vollstreckbar. Volkswagen do Brasil wird hiergegen Berufung einlegen. Volkswagen geht derzeit davon aus, dass letztinstanzlich eine erfolgreiche Verteidigung gegen diese Klage überwiegend wahrscheinlich möglich sein wird.

In Deutschland hat sich die Zahl der kundenseitigen Einzelklagen im Zusammenhang mit der Dieseldisziplin von 1.300 auf 4.600 erhöht.

Am 21. Juli 2017 hat die AUDI AG für bis zu 850.000 Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren der Emissionsklassen EU5 und EU6 in Europa und weiteren Märkten außerhalb der USA und Kanada ein softwarebasiertes Update-Programm angeboten. Hierdurch wird im Wesentlichen das Emissionsverhalten im realen Fahrbetrieb jenseits der gesetzlichen Anforderungen weiter verbessert. Für Kunden werden durch die neue Software keine Kosten entstehen. Das auch für bestimmte Modelle der Marken Volkswagen und Porsche angebotene Gesamtpaket besteht aus freiwilligen und verpflichtenden Maßnahmen, die den Behörden bereits berichtet und teilweise in ihren Entscheidungen aufgegriffen wurden. Audi überprüft zudem seit Monaten systematisch Motor-Getriebe-Kombinationen auf ihre Emissionen und ist dazu in enger Abstimmung mit den Behörden, insbesondere dem deutschen Bundesverkehrsministerium und dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Audi geht gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das softwarebasierte Update-Programm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Sollten zudem aus den Untersuchungen von Audi und der Abstimmung mit dem KBA weitere Maßnahmen erforderlich werden, wird Audi die Lösungen im Rahmen des Update-Programms im Interesse der Kunden zügig umsetzen. Die freiwilligen Überprüfungen sind bereits weit fortgeschritten, jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen. Zudem kommt Audi den Informationsanforderungen der US-Behörden im Zusammenhang mit Automatikgetrieben in bestimmten Fahrzeugen nach. Somit können aktuell weitere Feldmaßnahmen mit finanziellen Auswirkungen nicht gänzlich ausgeschlossen werden.

In Österreich hat der Oberste Gerichtshof am 7. Juli 2017 in einer Grundsatzentscheidung entschieden, dass die Anlegerklagen gegen Volkswagen nicht unter die Zuständigkeit der österreichischen Gerichte fallen. Volkswagen geht davon aus, dass diese Entscheidung zur Folge haben wird, dass sämtliche derzeit in Österreich anhängigen Anlegerklagen abgewiesen oder zurückgenommen werden.

Insgesamt sind gegen Volkswagen im Zusammenhang mit der Dieseldisput thematik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen gemäß § 10 Abs. 2 KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von ungefähr 9 Mrd. € anhängig.

Im Kapitalanleger-Musterverfahren betreffend den Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche Automobil Holding SE im Jahr 2008 haben die Termine zur mündlichen Verhandlung vor dem Oberlandesgericht Celle am 12. Oktober 2017 begonnen. Der zuständige Senat des Oberlandesgerichts Celle hat im ersten Termin erkennen lassen, dass er nach derzeitiger Einschätzung, aufgrund fehlenden substantiierten Vortrags, keine Kenntnis der Volkswagen AG hinsichtlich der relevanten Umstände und aus rechtlichen Gründen auch keine Zurechnung etwaig vorhandenen Wissens bei den „Doppelmandatsträgern“ im Aufsichtsrat der Volkswagen AG sieht. Die Prozessvertreter der Musterklägerin und der Beigeladenen Elliott haben daraufhin einen Befangenheitsantrag gestellt. Mit Pressemitteilung vom 24. Oktober 2017 hat das Oberlandesgericht Celle darüber informiert, dass es den Befangenheitsantrag zurückgewiesen hat. Volkswagen sieht sich durch die Ausführungen des erkennenden Senats bestätigt, dass die gegenüber ihr geltend gemachten Ansprüche jeglicher Grundlage entbehren.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte.

Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission nun gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania wird dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gericht in Luxemburg einlegen und sich umfassend verteidigen. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. €.

Im Rahmen der laufenden kartellrechtlichen Untersuchungen der Europäischen Kommission hinsichtlich der deutschen Automobilhersteller hat die Behörde im Zuge einer angekündigten Nachprüfung Unterlagen in den Geschäftsräumen der Volkswagen AG in Wolfsburg und der AUDI AG in Ingolstadt gesichtet. Der Volkswagen Konzern sowie die betreffenden Konzernmarken kooperieren bereits seit längerem vollumfänglich mit der Europäischen Kommission und haben einen entsprechenden Antrag gestellt. Ob die Europäische Kommission ein förmliches Verfahren einleiten wird, ist derzeit unklar.

Darüber hinaus haben wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen eingeleitet. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen, eine Bewertung der zugrundeliegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2017 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Dieseldisput thematik“ und „Rechtsstreitigkeiten/Dieseldisput thematik“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Kapitel „Dieseldisput thematik“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2016 auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen zur Dieseldisput thematik und anderen möglichen Verfahren sowie aus den Untersuchungen und Befragungen zur Dieseldisput thematik keine wesentlichen Änderungen.

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 einzelnen Ländern 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 insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher Rechtsrisiken im Vergleich zum Konzernabschluss 2016 um 0,6 Mrd. € auf 7,4 Mrd. € erhöht.

18. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2016 um 0,9 Mrd. € auf 26,8 Mrd. € erhöht.

Deutscher Corporate Governance Kodex

Die aktuellen Erklärungen nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, der AUDI AG, der MAN SE und der RENK AG sind auf den Internetseiten www.volkswagenag.com/ir, www.audi.de/cgk-erklaerung, www.man.eu/corporate 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 2017 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

Wolfsburg, 27. Oktober 2017

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung und verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2017, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Ohne unser Urteil einzuschränken, weisen wir auf die im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ und im Konzern-Zwischenlagebericht im Kapitel „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ dargestellten aktualisierten Informationen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik hin, die im Wesentlichen auf die im Konzernabschluss 2016 sowie die im zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2016 dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen verweisen.

Auf der Grundlage der dargestellten und diesem Konzern-Zwischenabschluss zugrundeliegenden bisherigen 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 belastbare Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand der Vorstandsmitglieder über die bewusste Manipulation der Steuerungssoftware gewonnen werden, könnte dies gegebenenfalls Auswirkungen auf den Konzern-Zwischenabschluss als auch auf den Jahres- bzw. Konzernabschluss sowie auf den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2016 und die Vorjahre haben.

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

Hannover, den 27. Oktober 2017

PricewaterhouseCoopers
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Norbert Winkeljohann
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
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

13. März 2018
Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

26. April 2018
Zwischenbericht Januar – März 2018

3. Mai 2018
Hauptversammlung der Volkswagen AG

1. August 2018
Halbjahresfinanzbericht 2018

30. Oktober 2018
Zwischenbericht Januar – September 2018

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

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

Printed in Germany
758.809.577.00